# Guide sur l'application de
# Sanctions pénales visant à renforcer la sécurité routière

GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

© Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, 2021

Tous droits réservés. La présente publication ou toute partie de celle-ci ne peut être reproduite, distribuée, publiée, modifiée, citée, copiée, traduite dans d'autres langues ou adaptée sans l'autorisation écrite préalable de la Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge. Toutes les photos contenues dans ce document constituent la propriété de la FICR, sauf indication contraire.

**Remerciements**

Ce guide a été préparé pour le Partenariat mondial pour la sécurité routière, un programme hébergé par la Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge. Le Dr Chika Sakashita en est l'auteure principale. D'importantes contributions ont été apportées par le Dr Judy Fleiter, Dave Cliff, Marcin Flieger, Brett Harman et Malcolm Lilley (Partenariat mondial pour la sécurité routière, Global Road Safety Partnership, ou GRSP).

**Citation recommandée :**

Sakashita, C. Fleiter, J.J, Cliff, D., Flieger, M., Harman, B. & Lilley, M (2021). Guide sur l'application de sanctions pénales visant à renforcer la sécurité routière Partenariat mondial pour la sécurité routière, Genève, Suisse.

# TABLE DES MATIÈRES


**4** GLOSSAIRE

**5** SOMMAIRE

**6** OBJET DU PRÉSENT GUIDE

**7** INTRODUCTION

**8** TYPES DE SANCTIONS

**13** CONSÉQUENCES NON JURIDIQUES DES SANCTIONS LÉGALES

**14** EFFICACITÉ DES SANCTIONS

**17** COMMENT RENFORCER L'EFFICACITÉ DES SANCTIONS

- **17** THÉORIE DE LA DISSUASION
  - **17** Certitude de la sanction
  - **18** Sévérité de la sanction
  - **21** Rapidité de la sanction

**22** JUSTICE PROCÉDURALE ET ÉQUITÉ PERÇUE

**23** NORMES SOCIALES

**24** SYSTÈME COHÉRENT D'ADMINISTRATION DES PEINES

**25** ANNEXE

**32** RÉFÉRENCES

# GLOSSAIRE

**Tolérance d'application :** Marge supérieure limite autorisée dans laquelle les automobilistes ne seront pas verbalisés pour un excès de vitesse. Il peut s'agir d'un pourcentage (par exemple, 10 % au-dessus de la limite de vitesse) ou une valeur exprimée en nombre (par exemple, 10 km au-dessus de la limite de vitesse).

**Dissuasion générale :** Mesure visant à dissuader un individu d'adopter un comportement spécifique, par exemple un excès de vitesse, non pas parce qu'il s'est fait prendre, mais parce qu'il pense qu'il pourrait l'être et que les conséquences en seraient néfastes.

**LMIC (Low- and middle-income countries) :** Pays à revenu faible ou moyen (PRFM)

**Sanction :** Dans le présent guide, il s'agit spécifiquement d'une sanction légale imposée pour avoir enfreint le Code de la route ou les règles de circulation routière.

**Dissuasion spécifique :** Mesure dans laquelle une personne est dissuadée d'adopter un comportement spécifique parce qu'elle a déjà été appréhendée et sanctionnée pour ce même comportement, et ne souhaite pas en subir à nouveau les conséquences.

**Infraction routière :** Activités illégales qui se produisent lorsqu'une personne conduit un véhicule motorisé. On peut également parler d'infraction au Code de la route.

**Contrevenants routiers :** Individus commettant une activité illégale au volant d'un véhicule motorisé.

# SOMMAIRE

Les sanctions visant à punir les infractions au Code de la route constituent une composante essentielle des méthodes axées sur le changement de comportement, largement répandues dans de nombreux pays. L'application de sanctions vise à encourager les usagers à utiliser le réseau routier en toute sécurité et à respecter le Code de la route.

Selon les principes de dissuasion, les gens optent pour des choix comportementaux selon leur perception personnelle de la menace de sanctions connexes. Une menace qui serait déterminée par la combinaison de la perception de la menace d'être pris en flagrant délit d'infraction à la loi (risque d'appréhension perçu), et de la perception de la certitude, de la sévérité et de la rapidité des sanctions le cas échéant. Les conclusions des recherches axées sur les quatre aspects les plus influents sont mitigées.

Dans la pratique, de nombreux facteurs influencent le respect du Code de la route et le niveau d'infraction. Les sanctions pour tout manquement au Code de la route visent à modifier le comportement des usagers, mais elles ne sont pas adaptées selon les circonstances spécifiques. L'impact de sanctions diverses variera selon les personnes. Les effets comportementaux d'une sanction changeront aussi d'un pays à l'autre en raison d'un large éventail de facteurs, notamment : les différences dans la philosophie du crime et de la justice, l'équité perçue des processus législatifs, les normes sociales et les croyances culturelles dominantes, les processus d'administration des sanctions (c'est-à-dire les processus administratifs par rapport aux processus judiciaires), la cohérence des systèmes d'immatriculation et de délivrance des permis, le niveau et le type de contrôle policier, et le niveau auquel un comportement est considéré comme illégal (par exemple, les limites de vitesse, le taux d'alcoolémie). Des études d'évaluation ont également tendance à examiner les effets d'un ensemble de sanctions plutôt que ceux d'une sanction spécifique. Il est donc difficile d'isoler les effets spécifiques de chaque type de sanction.

L'expérience et les preuves suggèrent qu'il existe de multiples façons d'augmenter l'impact des sanctions pour obtenir le changement de comportement souhaité. Il est important de reconnaître qu'aucun moyen spécifique ne permet de déterminer aisément la sévérité d'une sanction pour dissuader les usagers de commettre une infraction routière. L'impact de sanctions diverses variera selon les personnes. Par exemple, une peine pécuniaire peut s'avérer significative et déterminante pour une personne aux ressources financières limitées, et cependant n'avoir aucune influence sur le comportement répréhensible d'un individu pouvant facilement se permettre de s'acquitter d'une amende monétaire. À l'inverse, une personne aisée sera influencée plus efficacement par une pénalité en points d'inaptitude que par une amende monétaire.

Il existe toute une gamme de sanctions possibles, dont les suivantes :

- Les amendes (sanction progressive, selon laquelle la gravité croissante de l'infraction entraîne une augmentation du montant prescrit dans une annexe)
- Le système de sanction à point (points d'inaptitude ou points de mérite)
- Les sanctions portant directement sur le permis de conduire (suspension, suspension immédiate, déchéance, permis assorti de restrictions)
- Les sanctions portant sur le véhicule (mise en fourrière du véhicule, retrait de la plaque d'immatriculation, immobilisation du véhicule)
- Dispositif de blocage éthylométrique
- Programmes de rattrapage (traitement/ sensibilisation)
- Emprisonnement

Le choix de la sanction sera déterminé en fonction des objectifs, des avantages et des inconvénients inhérents, ainsi que des preuves ou faits relatifs à chaque type de sanction (voir le tableau récapitulatif en annexe). Les objectifs des sanctions impliquent la perception du destinataire de la sanction - qu'il s'agisse d'une dissuasion générale visant l'ensemble de la population (prévention de la délinquance en général), et/ou d'une dissuasion spécifique visant les usagers déjà appréhendés, poursuivis et punis (prévention de la récidive). Différents types de sanctions sont souvent combinés pour intensifier l'effet dissuasif et obtenir des résultats optimaux en matière de sécurité. Quel que soit le type de sanction, elle ne doit être appliquée que conformément à l'autorité législative. Les sanctions ont un rôle éducatif important dans la mesure où elles permettent de signaler le niveau de risque associé à diverses infractions. Par exemple, il est important que les comportements plus risqués et plus dangereux entraînent des sanctions plus sévères. Ainsi, la sévérité de la sanction correspond au niveau de danger que représente pour la communauté la personne qui enfreint la loi.

# OBJET DU PRÉSENT GUIDE

Ce guide porte sur les différents types de sanctions appliquées aux infractions routières. Les sanctions punissant les infractions routières sont une composante essentielle des techniques de changement de comportement largement utilisées dans le but d'encourager les usagers de la route à respecter le Code de la route et à pratiquer le réseau routier en toute sécurité. La mise en place d'une législation fondée sur des preuves est essentielle, mais elle ne suffira pas à dissuader les infractions commises. Le respect du Code de la route peut être obtenu grâce aux effets combinés de la législation, de la sensibilisation du public, de l'application des règles et des sanctions. Le présent guide se concentre uniquement sur la composante «sanctions».

# INTRODUCTION

Les circonstances dans lesquelles les usagers de la route enfreignent la législation routière sont diverses. Certaines personnes commettront une infraction intentionnellement. Certains adopteront le même type de comportement répréhensible sans le savoir, tandis que d'autres verront leur jugement altéré par la consommation d'alcool et/ou de drogues. La menace de se voir infliger des sanctions suffisamment sévères pour dissuader les contrevenants peut inciter à ne pas enfreindre la loi, et entraîner ainsi une diminution des infractions.

Selon le principe sous-jacent qui sous-tend le recours aux sanctions, les comportements assortis de répercussions négatives sont moins susceptibles de se reproduire. Selon les principes de dissuasion, les usagers effectuent des choix comportementaux en fonction de leur perception personnelle de la menace des sanctions associées[1]. Cette menace serait déterminée par la combinaison de quatre critères: la perception de la menace d'être pris en flagrant délit d'infraction à la loi (*risque d'appréhension perçu*), et la perception de la certitude, de la sévérité et de la rapidité des sanctions le cas échéant[2]. L'effet global des sanctions est lié à chacun de ces quatre aspects de la théorie de la dissuasion. Les conclusions des recherches sur les aspects de la dissuasion qui ont le plus d'influence sont mitigées[3].

Deux autres concepts en matière de dissuasion sont liés à l'application des régimes de sanctions : la dissuasion ***générale*** et la dissuasion ***spécifique***. La dissuasion générale fait référence à l'impact de la législation et de son application sur l'ensemble de la population. L'effet dissuasif général repose sur le fait que le grand public a l'impression que les lois sont appliquées et que le risque d'être appréhendé et puni est élevé. La dissuasion spécifique, en revanche, ne porte que sur les personnes ayant déjà été appréhendées, poursuivies et punies. L'effet dissuasif spécifique repose sur le fait que les contrevenants pensent que leurs expériences antérieures en matière de sanction sont suffisamment négatives pour les dissuader de récidiver. Cette approche présente inévitablement un degré d'efficacité variable sur les contrevenants, allant de la réduction du volume et de la gravité des infractions à l'arrêt total de tout manquement.

Le présent guide décrit les moyens de mettre en œuvre un système de sanctions efficace et s'appuie sur des données internationales pour la formulation de recommandations. Il est important de reconnaître qu'aucun moyen prédéfini ne permet de déterminer facilement la sévérité d'une sanction pour dissuader les usagers de commettre une infraction routière. L'impact de sanctions diverses variera selon les personnes. Par exemple, une peine pécuniaire peut s'avérer significative et déterminante pour une personne aux ressources financières limitées, et cependant n'avoir aucune influence sur le comportement répréhensible d'un individu pouvant facilement se permettre de s'acquitter d'une amende monétaire. À l'inverse, une personne aisée sera influencée plus efficacement par une pénalité en points d'inaptitude que par une amende monétaire.

# TYPES DE SANCTIONS

Les sanctions légales - également appelées amendes - imposent une punition aux personnes qui violent les lois et les règlements régissant l'utilisation sûre du système routier. Outre la punition, les sanctions peuvent avoir pour objectif d'empêcher les contrevenants de commettre d'autres infractions, de les discipliner et de menacer tout contrevenant potentiel.

Diverses sanctions peuvent être appliquées aux usagers pris en flagrant délit de manquement aux lois et règlements du Code de la route. Le tableau 1 reprend une liste des sanctions applicables aux infractions routières. Le type de sanction peut être déterminé en fonction de considérations sur les objectifs et les divers avantages et inconvénients y afférents (tableau 1), outre des faits tangibles (voir tableau 2)[4]. Les sanctions peuvent également être combinées pour intensifier leur caractère dissuasif. Par exemple, des amendes monétaires et le retrait de points peuvent s'appliquer à certaines infractions au lieu de la seule amende ou du simple retrait de points d'inaptitude.

Il existe deux processus encadrant l'application d'une sanction :

- **Le processus judiciaire :** Les sanctions sont déterminées par un tribunal où l'application de la sanction et sa sévérité dépendent de la condamnation.
- **Le processus administratif :** Les sanctions sont appliquées sans l'intervention directe d'un tribunal, par le biais des processus associés à l'émission d'un avis (bien que le contrevenant accusé puisse choisir de faire appel devant un tribunal).

En général, l'absence d'intervention du tribunal dans les processus administratifs permet d'appliquer la sanction avec plus de rapidité et de certitude et moins de coûts administratifs que les processus judiciaires qui impliquent le tribunal pour déterminer la sanction et sa sévérité[5]. Toutefois, la certitude des sanctions imposées par les tribunaux peut être renforcée par l'adoption de sanctions prescrites pour l'infraction, telles que des périodes minimales obligatoires de déchéance de permis[6].

## Tableau 1 - Différents types de sanctions[7]

| Type de sanction | Description | Objectif principal | Avantages | Inconvénients |
|---|---|---|---|---|
| **Amendes** (une sanction monétaire prédéterminée et progressive) | Une sanction pécuniaire que le contrevenant doit payer à un service donné avant une date déterminée.<br>Le montant de l'amende sera proportionnel à la gravité de l'infraction (par exemple, une sanction progressive signifie que des excès de vitesse plus importants doivent entraîner des amendes plus élevées).<br>Le montant de l'amende doit être préalablement déterminé, prescrit dans un barème et rendu public afin que les contrevenants le connaissent et que la police ne puisse pas modifier le montant de l'amende lorsqu'elle interagit avec les contrevenants. | Punir les contrevenants pour les dissuader de commettre d'autres infractions ;<br>Dissuader les contrevenants potentiels de commettre des infractions. | Contribuer directement à l'investissement dans des activités visant à renforcer la sécurité routière (par exemple, le contrôle).<br>Les montants prédéterminés (fixes) des amendes réduisent le potentiel de corruption lorsque la police interagit avec les contrevenants, en particulier si le paiement de l'amende est géré par une organisation gouvernementale tierce (pas la police). | Les amendes émises lors de la confrontation entre la police et le contrevenant peuvent donner lieu à des faits de corruption si le montant de l'amende n'est pas prédéterminé et rendu public.<br>Le statut socio-économique peut déterminer l'impact de ces amendes sur les individus. Par exemple, en Inde, une amende de 10 USD pour un conducteur à faible revenu peut s'avérer importante et susceptible de dissuader les contrevenants. Cependant, cette même pénalité pour un conducteur à revenu élevé, ou un conducteur dans un pays à revenu élevé, peut ne pas être perçue comme une pénalité sévère et donc ne pas s'avérer dissuasive. Ces problèmes d'équité peuvent être résolus en fixant le montant des amendes en fonction du revenu (par exemple en Finlande) ou en tenant compte du salaire hebdomadaire médian dans le pays. Cependant, ces méthodes nécessitent d'excellents registres des revenus de chaque citoyen du pays, ce qui est peu probable dans la plupart des PRFM. |
| **Points d'inaptitude** | Les points s'accumulent de 0 à un nombre supérieur si un conducteur commet une infraction. Leur validité s'étend en général sur un certain nombre d'années. Lorsque le nombre total de points d'inaptitude atteint un certain seuil au cours d'une période donnée (par exemple, 12 points ou plus sur une période de 3 ans), une autre sanction est imposée, généralement la suspension du permis de conduire ou la déchéance. | Dissuader les contrevenants de commettre de nouvelles infractions ;<br>Dissuader les contrevenants potentiels de commettre des infractions. | Le système à point s'avérerait plus équitable selon les différents revenus, qu'une amende monétaire[8].<br>Les infractions répétées coûtent davantage de points, avec une certaine efficacité selon des cas spécifiques[9].<br>Peut être perçue comme une sanction plus juste et bénéficier du soutien des citoyens[10]. | Les contrevenants peuvent transférer leurs points à une autre personne (par exemple, sans ou avec peu de points)[11] si le conducteur au moment de l'infraction n'a pas été identifié (par exemple, dans le cadre d'un contrôle radar - toutefois, uniquement lorsque la caméra ne comporte pas de photo du conducteur) et que le PV a été adressé au propriétaire du véhicule enregistré ;<br>Repose sur un système de permis efficace avec un suivi des dossiers d'infraction du contrevenant et l'application efficace de la suspension une fois le seuil atteint. |

| Type de sanction | Description | Objectif principal | Avantages | Inconvénients |
|---|---|---|---|---|
| **Points de mérite** | Les points se décomptent à partir d'un nombre fixe (par exemple 100) pour atteindre 0 en cas d'infraction. Le crédit de points reste généralement valable pendant un certain nombre d'années. Lorsque le crédit tombe à 0, une autre sanction est imposée - généralement la suspension ou la déchéance du permis. | Dissuader les contrevenants de commettre de nouvelles infractions ;<br>Dissuader les contrevenants potentiels de commettre des infractions. | Le système à point s'avérerait plus équitable selon les différents revenus, qu'une amende monétaire[12]. | Les contrevenants peuvent se livrer à l'utilisation frauduleuse de points appartenant à d'autres personnes si le conducteur au moment de l'infraction n'a pas été identifié (par exemple, dans le cadre d'un contrôle radar/automatique - toutefois, uniquement lorsque la caméra ne comporte pas de photo du conducteur) et que le PV a été envoyé au propriétaire du véhicule enregistré ;<br>Repose sur un système de permis efficace avec un suivi des dossiers d'infraction du contrevenant et l'application efficace de la suspension une fois le seuil atteint. |
| **Suspension du permis** | Il sera interdit au titulaire du permis faisant l'objet d'une suspension de conduire pendant la période prescrite.<br>Le permis est automatiquement rétabli après la période de suspension. | Dissuader et interdire aux contrevenants de commettre de nouvelles infractions ;<br>Dissuader les contrevenants potentiels de commettre des infractions. | Limite les possibilités de récidive pendant la période de sanction. | Les conducteurs faisant l'objet d'une suspension peuvent continuer à conduire même sans permis légal[13] ;<br>La suspension peut être perçue comme injuste, notamment en raison de son impact sur la capacité du contrevenant à gagner sa vie si celle-ci est liée à sa capacité à conduire (en particulier pour les contrevenants résidant dans des zones rurales/ éloignées sans accès aux transports publics).<br>Repose sur un système de permis efficace avec des registres précis et qui communique avec le contrevenant et l'organisme de contrôle. |
| **Suspension immédiate du permis/Suspension du permis en bordure de route** | Le permis est suspendu et confisqué sur le champ par la police en cas d'infraction grave (par exemple, excès de vitesse, conduite en état d'ivresse, conduite ayant causé la mort ou des blessures graves), généralement pour une période déterminée (28 jours, par exemple). | Dissuader et interdire aux contrevenants de commettre d'autres infractions graves ;<br>Dissuader les contrevenants potentiels de commettre des infractions graves ; | Contrairement à la suspension traditionnelle (ci-dessus), l'effet dissuasif de la suspension immédiate/ en bordure de route est rapide - l'un des éléments essentiels du renforcement de la dissuasion. | L'agent de police peut appliquer une suspension immédiate, laquelle n'est pas envisageable pour les infractions détectées par caméra.<br>Repose sur un système où la suspension immédiate du permis de conduire est enregistrée de suite afin que les autorités en soient informées. |
| **Déchéance/ révocation du permis** | Un conducteur ayant fait l'objet d'une déchéance ou d'une révocation du permis de conduire ne peut en aucun cas conduire pendant la période de déchéance. Le permis n'est rétabli que lorsque le conducteur présente une nouvelle demande de permis à la fin de la période de déchéance. Toutefois, un conducteur ne pourra plus jamais conduire s'il a fait l'objet d'une déchéance à vie. | Dissuader et interdire aux contrevenants de commettre de nouvelles infractions ;<br>Dissuader les contrevenants potentiels de commettre des infractions. | Limite les possibilités de récidive pendant la période de sanction. | Les conducteurs déchus de leur permis peuvent continuer à conduire[14] ;<br>Repose sur un système de permis efficace avec des dossiers complets et qui communique avec le contrevenant ainsi que les agents chargés de l'application de la loi.<br>Nécessite un système où les déchéances imposées par le tribunal sont enregistrées dans le système de permis en temps utile. |

| Type de sanction | Description | Objectif principal | Avantages | Inconvénients |
|---|---|---|---|---|
| **Suspension de permis restreinte** | Le titulaire du permis se voit interdire de conduire pendant la période de suspension, sauf à certaines fins (par exemple, pour se rendre au travail ou subir un traitement médical et en revenir). De telles circonstances seront déterminées par un tribunal ou une autre autorité. Les contrevenants doivent généralement démontrer qu'ils auraient indûment à subir une suspension de permis de conduire pour se voir accorder un permis restrictif. | Dissuader et interdire aux contrevenants de commettre d'autres infractions ;<br>Dissuader les contrevenants potentiels de commettre des infractions. | Réduit les possibilités de récidive pendant la durée de la sanction et peut renforcer la prudence et la vigilance au volant.<br>Peut engendrer une acceptation sociale de ce type de sanction en raison de la reconnaissance des besoins économiques du contrevenant. | La généralisation du permis assorti de restrictions peut nuire à la fois à la dissuasion spécifique et à la dissuasion générale, car les contrevenants ne ressentent pas tout l'impact de la sanction[15] ;<br>Les décisions des tribunaux concernant l'octroi du permis assorti de restrictions par rapport à une suspension complète peuvent également créer une inégalité sociale ;<br>Repose sur un système de permis efficace avec des registres précis et qui communique avec le contrevenant et l'organisme de contrôle.<br>Les dispositions relatives à la restriction du permis de conduire doivent figurer clairement sur le permis de conduire. Si tel n'était pas le cas, les policiers pourraient ne pas voir la sanction appliquée au moment d'appréhender le conducteur, par la suite. |
| **Sanctions visant les véhicules** | Le véhicule est confisqué au contrevenant.<br>Les véhicules mis en fourrière/confisqués peuvent être restitués après la période de sanction moyennant le paiement d'une amende. Il est également possible de saisir la plaque d'immatriculation, d'y apposer une vignette indiquant que toute personne autre que le contrevenant est autorisée à conduire le véhicule, de retirer le véhicule du réseau d'immatriculation ou encore de l'immobiliser sur la propriété du contrevenant à l'aide d'un « sabot » sans envoyer le véhicule à la fourrière.<br>S'applique généralement aux infractions graves et/ou aux contrevenants récidivistes pour lesquels les autres sanctions n'ont pas réussi à stopper la récidive. | Dissuader les contrevenants de commettre de nouvelles infractions ;<br>Dissuader les contrevenants potentiels de commettre des infractions. | Élimine les possibilités de récidive pendant la période de sanction ;<br>Un conducteur peut trouver plus difficile de continuer à conduire sans véhicule que sans permis. Il est prouvé que la mise en fourrière du véhicule augmente le respect de la suspension du permis[16]. | Pas de sanction directe pour le contrevenant s'il n'est pas le propriétaire du véhicule ;<br>Si le véhicule mis en fourrière appartient à une personne autre que le contrevenant, le véhicule peut être restitué sous certaines conditions ;<br>Le contrevenant peut avoir accès à un autre véhicule.<br>Des problèmes peuvent survenir lorsque la valeur du véhicule est inférieure au coût total de la mise en fourrière et que le contrevenant choisit de ne pas récupérer son véhicule en lieu et place du paiement des frais. De plus, les sanctions relatives aux véhicules peuvent être perçues comme injustes, en particulier pour les contrevenants vivant dans des zones rurales/éloignées avec peu ou pas d'accès aux transports publics.<br>Inversement, lorsque le coût du véhicule est élevé, les contrevenants peuvent fuir les lieux à toute vitesse, ce qui engendre des risques supplémentaires[17]. |
| **Dispositif de blocage éthylométrique** | Il s'agit d'une technologie embarquée dans un véhicule qui l'empêche de démarrer tant que le conducteur n'a pas passé un test d'alcoolémie au préalable. Principalement conçu pour modifier le comportement des contrevenants à la législation sur l'alcool au volant, en particulier les personnes ayant un taux d'alcoolémie élevé et/ou les récidivistes, plutôt que pour exercer une fonction dissuasive générale. | Dissuader les contrevenants de commettre d'autres infractions liées à l'alcool. | Élimine les possibilités de récidive en matière de consommation d'alcool pendant la durée de la sanction dans le véhicule équipé de l'antidémarreur. | L'antidémarreur ne peut être appliqué qu'aux contrevenants qui possèdent un véhicule.<br>L'accès à l'équipement et à l'entretien de l'antidémarreur peut être limité dans les zones rurales.<br>L'inscription de la condition d'utilisation de ce dispositif sur le permis de conduire doit être évidente, sinon elle risque d'être négligée par la police qui l'intercepte. En outre, ce dispositif doit pouvoir être accepté d'un pays à l'autre, de sorte que le contrevenant ne puisse pas obtenir un permis « sans » ailleurs, pendant la durée de la sanction. |

| Type de sanction | Description | Objectif principal | Avantages | Inconvénients |
|---|---|---|---|---|
| **Programmes de rattrapage (traitement/ sensibilisation)** | Ces programmes sont essentiellement conçus pour modifier le comportement des contrevenants, notamment ceux qui conduisent en état d'ivresse, plutôt que pour exercer une fonction dissuasive générale. Les programmes peuvent être éducatifs, axés sur les connaissances, et/ou psychologiques axés sur le changement de comportement, et ils se déroulent sur plusieurs semaines. | Discipliner les contrevenants | Ces programmes peuvent traiter plus efficacement les facteurs contribuant aux infractions liées à l'alcool et aux drogues. | Il importe de disposer de procédures d'évaluation efficaces pour aiguiller les contrevenants vers les interventions les plus appropriées[18] ;<br><br>Le rapport coût-efficacité des différentes approches n'est pas clairement établi.<br><br>L'accès dans les zones rurales et éloignées peut être limité. |
| **Emprisonnement** | Les contrevenants sont emprisonnés pour certaines infractions (graves) au Code de la route, comme la conduite en état d'ivresse, la conduite sans permis ou la conduite dangereuse entraînant la mort. | Dissuader les contrevenants de commettre de nouvelles infractions ;<br><br>Dissuader les contrevenants potentiels de commettre des infractions. | Met en lumière la gravité de l'infraction pour l'ensemble de la communauté.<br><br>Supprime les possibilités de récidive pendant la durée de la sanction. | Plus coûteuse à mettre en œuvre que les autres sanctions. |
| **Lettres**<br><br>**(Non recommandé comme mesure régulière de sanction pour dissuader les contrevenants)** | Lettres envoyées aux contrevenants pour les informer de leur infraction et des sanctions qu'ils encourent en cas de récidive.<br><br>Les lettres d'avertissement comportent des fins différentes selon les pays. Par exemple, une lettre peut avertir le contrevenant que :<br>• il a accumulé un nombre de points d'inaptitude tel qu'il s'approche du seuil de suspension du permis et qu'une nouvelle infraction entraînera la déchéance du permis ;<br>• la prochaine infraction entraînera une peine de prison ou une amende plus élevée que la dernière infraction ;<br>• de nouvelles sanctions s'appliquent à l'infraction et, après une période limitée (par exemple, le délai entre l'adoption d'une nouvelle loi et sa mise en œuvre complète) ou en cas de récidive au cours de cette période, la nouvelle sanction complète sera appliquée. | Dissuader les contrevenants en les informant des sanctions qu'ils encourent en cas de récidive continue.<br><br>Peut être utilisé pour informer les contrevenants qu'une nouvelle loi entrera prochainement en vigueur et que toute récidive entraînera une sanction au lieu d'une lettre d'avertissement. | Informer les contrevenants des sanctions supplémentaires auxquelles ils s'exposent et dont ils n'étaient peut-être pas conscients, afin de renforcer la dissuasion spécifique.<br><br>Les lettres d'avertissement peuvent être générées automatiquement et les coûts de mise en œuvre restent peu élevés.<br><br>Renforcer l'équité de la procédure en fournissant des informations. | Faible coût pour le contrevenant (c'est-à-dire effet dissuasif limité ou nul).<br><br>Permettre l'identification de contrevenants ultérieurs et l'application de l'intégralité de la peine, mise en place d'un registre précis des personnes suivantes qui ont reçu un avertissement. Sinon, le système ne permettra pas de déterminer qui a déjà reçu une lettre d'avertissement ce qui réduira considérablement tout effet dissuasif futur. |

*Dans certains pays, les conducteurs en apprentissage ou en période de stage ont un nombre réduit de points à obtenir avant que d'autres sanctions ne soient imposées. Par exemple, la population peut se voir attribuer 12 points d'inaptitude sur une période de 3 ans, mais un conducteur novice n'a que 4 points à accumuler avant la suspension de son permis[19].

# CONSÉQUENCES NON JURIDIQUES DES SANCTIONS LÉGALES

Les sanctions peuvent également avoir des conséquences non juridiques avec un effet dissuasif. Par exemple :

- La suspension du permis peut entraîner l'incapacité de la personne à participer au travail, en particulier si la conduite est nécessaire pour effectuer des tâches professionnelles ou pour se rendre sur le lieu de travail et en revenir.
- Un contrevenant peut subir la désapprobation sociale de ses pairs et des membres de sa famille, en particulier dans une société où des comportements tels que la conduite en état d'ébriété, les excès de vitesse et la conduite sous l'influence de drogues sont considérés comme socialement inacceptables.
- Dans certains pays, des taux de prime d'assurance plus élevés peuvent s'appliquer après l'inscription d'infractions au Code de la route sur un permis[20]. En fait, les économies réalisées par l'assurance peuvent servir d'incitation au respect de la limitation de vitesse dans certains pays (par exemple, au Danemark, en Suède et aux Pays-Bas)[21].

# EFFICACITÉ DES SANCTIONS

Il est difficile d'isoler les effets des sanctions individuelles, car, dans la pratique, toute une série de facteurs se conjuguent pour influencer le respect des règles par les conducteurs et les niveaux de délinquance. Les évaluations de l'efficacité des sanctions étant relativement limitées, il est difficile de recommander avec certitude des sanctions spécifiques pour des infractions particulières. Les études d'évaluation ont également tendance à examiner les effets d'un ensemble de sanctions plutôt que ceux d'une sanction individuelle[22].

L'efficacité des sanctions peut également varier entre la population générale de conducteurs et de contrevenants au Code de la route, ainsi qu'entre les primo-contrevenants et les récidivistes. Les sanctions sont destinées à modifier le comportement des usagers de la route, mais elles ne sont pas adaptées à la situation de chacun. Les sanctions légales sont plutôt des outils destinés à modifier le comportement au niveau de la population (c'est-à-dire que la même sanction s'applique à toute la population des contrevenants). En d'autres termes, les sanctions légales constituent un vaste outil pour façonner le comportement individuel.

Les effets comportementaux d'une sanction changeront aussi d'un pays à l'autre en raison d'un large éventail de facteurs, notamment: les différences dans la philosophie du crime et de la justice, l'équité perçue des processus législatifs, les normes sociales et les croyances culturelles dominantes, les processus d'administration des sanctions (c'est-à-dire les processus administratifs par rapport aux processus judiciaires), la cohérence des systèmes d'immatriculation et de délivrance des permis, le niveau et le type de contrôle policier, et le niveau auquel un comportement est considéré comme illégal (par exemple, les limites de vitesse, le taux d'alcoolémie). Néanmoins, l'efficacité de diverses sanctions a été rapportée dans des études d'évaluation. Le tableau 2 présente un résumé des preuves recueillies à ce jour.

## Tableau 2 - Résumé des faits

| Type de sanction | Faits généraux |
|---|---|
| **AMENDES** | Des études spécifiques suggèrent que des amendes plus élevées sont associées à des infractions moins nombreuses, en supposant que les niveaux de contrôle ne changent pas : excès de vitesse (augmentation de l'amende de 1%)[23], franchissement de feu rouge (augmentation de l'amende de plus de 150 USD dans divers pays)[24], et port de la ceinture de sécurité (augmentation de l'amende de 15 USD)[25]. Ces effets peuvent également dépendre de la méthode de contrôle - par exemple, (bien qu'il n'existe pas de preuve directe claire), une hypothèse suggère qu'une réduction des contrevenants due à l'augmentation des amendes peut être plus probable si le contrôle est assuré par une caméra plutôt que par la police, car la police s'adapte à des sanctions plus strictes en réduisant le contrôle ou en adoptant des marges de tolérance plus importantes pour les infractions[26].<br><br>Une méta-analyse de 2016[27] indique que les effets des augmentations des amendes monétaires sont variés :<br>■ Diminution de 15 % des infractions avec une augmentation des amendes de 50 à 100 % ;<br>■ Aucune influence sur les violations avec des augmentations d'amende allant jusqu'à 50 % ;<br>■ Augmentation de 4 % des infractions avec des augmentations d'amende supérieures à 100 % ;<br>■ Les effets sur la récidive sont mitigés, mais l'effet d'une augmentation des amendes peut être plus faible sur les contrevenants plus sévères et plus fréquents ;<br>■ Réduction de 5 à 10 % de tous les accidents en cas d'augmentation des amendes (augmentation non définie) ;<br>■ Réduction de 1 à 12 % des accidents mortels en cas d'augmentation des amendes (augmentation non définie).<br>La même étude met en garde contre la relation de cause à effet parce que la plupart des analyses retenues n'avaient pas suffisamment contrôlé les facteurs de confusion.<br><br>Les bienfaits sont plus probables lorsque les niveaux de contrôle sont suffisamment élevés et durables. L'équité perçue peut également influencer ces effets[28]. |

| Type de sanction | Faits généraux |
|---|---|
| **SYSTÈMES DE POINTS D'INAPTITUDE (SPI)** | Les études individuelles font état d'impacts différents, allant d'un impact positif[29] à aucun impact significatif[30].<br><br>Une méta-analyse de 2012[31] a démontré que les systèmes de points d'inaptitude entraînent une réduction des accidents, des décès et des blessures, mais cet effet peut s'estomper en moins de 18 mois, à moins que des niveaux de contrôle suffisamment élevés soient maintenus.<br><br>Les SPI peuvent être plus efficaces lorsque: les contrevenants approchent de la limite qui déclenche la suspension du permis[32] ; les contrevenants sont plus dépendants de leur voiture[33] ;<br><br>Le système couvre un large éventail d'infractions majeures au Code de la route (vitesse, alcool, feux rouges, port de la ceinture de sécurité/du casque/des dispositifs de retenue pour enfants, dépassements dangereux, règles de priorité, distance entre véhicules) ; les mesures intermédiaires (telles que les lettres d'avertissement et les mesures de sensibilisation) sont ciblées sur des groupes spécifiques de contrevenants ; et le système de points, y compris sa communication et son administration, est simple, transparent et équitable[34]. |
| **SANCTIONS SUR LES PERMIS** | Selon les estimations d'une méta-analyse de 2004[35], les sanctions applicables au permis de conduire réduiraient les accidents de 17 % et les infractions de 21 % chez les contrevenants appréhendés.<br><br>Les bienfaits sont plus probables lorsque[36] : la probabilité perçue de détection d'une conduite sans permis est élevée ; la sanction du permis est combinée à d'autres mesures telles que des programmes de sensibilisation ou la mise en fourrière du véhicule[37] ; la certitude et la rapidité de la sanction du permis sont accrues par une suspension administrative/immédiate du permis où le permis est automatiquement suspendu lorsque certaines conditions sont remplies (par exemple, réduction de 4 % des accidents mortels[38] ; réduction de 5 % de l'implication dans les accidents mortels liés à l'alcool[39] - particulièrement efficace pour les comportements à haut risque tels que la conduite en état d'ivresse[40]) ; la sévérité est accrue (par exemple, une période de suspension plus longue). Les effets peuvent être limités en raison de certaines conditions sociales et économiques (par exemple, les conducteurs peuvent ignorer la suspension du permis si la conduite est nécessaire pour l'emploi) et peuvent ne pas dépasser la période de suspension elle-même[41]. |
| **SANCTIONS VISANT LES VÉHICULES** | La mise en fourrière d'un véhicule peut réduire la récidive pendant la détention du véhicule et, dans une moindre mesure, après sa libération. Des études individuelles font état d'une réduction de la récidive et montrent qu'elles sont particulièrement efficaces pour les contrevenants graves, par exemple les récidivistes de la conduite en état d'ivresse[42] ; les récidivistes des grands excès de vitesse[43] ; les récidivistes - en particulier ceux dont le permis est déjà suspendu[44].<br><br>Les preuves concernant les plaques d'immatriculation spéciales et la confiscation des véhicules sont rares[45]. La mise en fourrière des plaques d'immatriculation administrée par l'agent qui procède à l'arrestation peut se faire rapidement et réduire à la fois la récidive et la conduite avec une suspension de permis, en particulier chez les plus jeunes contrevenants[46]. L'immobilisation des véhicules peut être moins coûteuse que la mise en fourrière ou la confiscation qui nécessitent des frais de stockage[47] et il a été constaté qu'elle réduit la récidive[48]. |
| **BLOCAGE ÉTHYLOMÉTRIQUE OU ANTIDÉMARREUR AVEC ÉTHYLOMÈTRE** | Les sanctions relatives aux antidémarreurs avec éthylomètre ont été signalées comme réduisant la récidive parmi les utilisateurs dans une plus large mesure que la suspension du permis[49]. Les antidémarreurs semblent plus efficaces pour réduire la récidive lorsqu'ils sont installés sur le véhicule, mais ne semblent produire qu'un changement de comportement limité après le traitement[50]. |

| Type de sanction | Faits généraux |
|---|---|
| **PROGRAMMES DE SENSIBILISATION** | Le contenu, le format et la mise en œuvre des programmes ont tendance à varier considérablement, ce qui complique souvent les évaluations de l'efficacité[51]. Les données suggèrent que les cours de sensibilisation pour les conducteurs en état d'ivresse, s'ils sont correctement réalisés, peuvent réduire la probabilité de récidive[52]. L'effet positif peut être exagéré, car le groupe de comparaison présente généralement, à priori, un risque plus élevé de récidive, bien que les études d'évaluation aient contrôlé des facteurs tels que l'âge, le sexe et les condamnations antérieures. Les bienfaits sont plus probables lorsque le cours de sensibilisation se concentre sur le changement de comportement (c'est-à-dire un plan concret de ce qu'il faut faire lorsqu'une rechute est imminente) plutôt que de fournir simplement des informations, et qu'il s'étale sur au moins plusieurs semaines[53]. |
| **EMPRISONNEMENT** | L'emprisonnement est généralement combiné à d'autres sanctions telles que les amendes, ce qui complique l'évaluation des effets de l'emprisonnement seul. Dans l'ensemble, les résultats des recherches sur son efficacité sont équivoques[54]. Si la menace d'emprisonnement peut motiver les contrevenants à participer à des programmes de sensibilisation ou de traitement, et à se conformer aux exigences du dispositif de blocage (antidémarreur) et autres sanctions[55], les politiques sur les peines d'emprisonnement obligatoires ont tendance à être inefficaces[56].<br><br>L'absence d'un effet dissuasif général peut s'expliquer par le fait que la probabilité d'être appréhendé est plus importante que la sévérité de la sanction[57]. L'emprisonnement des contrevenants pour conduite en état d'ivresse les empêche temporairement de conduire et peut avoir un effet dissuasif spécifique temporaire. Cependant, une fois libérés, les effets peuvent ne pas durer, à moins d'être associés à un programme ou un traitement efficaces[58]. |
| **LETTRES D' AVERTISSEMENT**<br>**NON RECOMMANDÉ** | Une méta-analyse comprenant principalement des études anciennes (années 1970 et 1980) suggère que les lettres d'avertissement sont associées à une réduction des accidents[59]. Bien que des preuves précises ne soient pas disponibles, il est souvent recommandé d'adopter les bonnes pratiques pour les premiers contrevenants et pour ceux qui approchent du seuil de pénalité[60]. Les lettres d'avertissement peuvent s'avérer efficaces de par la menace d'une sanction plus sévère, telle que la suspension de permis en cas de récidive[61].<br><br>Cependant, l'effet dissuasif d'une lettre d'avertissement dépend d'un système précis et efficace qui enregistre les usagers ayant déjà fait l'objet d'un avertissement. L'envoi répété de lettres d'avertissement à un contrevenant n'est pas recommandé car aucun effet dissuasif n'en ressortira. L'effet dissuasif n'agit que s'il existe un risque réel que la prochaine infraction entraîne une sanction, plutôt qu'un autre avertissement. |

# COMMENT RENFORCER LES EFFETS DES SANCTIONS

L'expérience et les preuves suggèrent qu'il existe de multiples façons d'augmenter l'impact des sanctions pour obtenir le changement de comportement souhaité. Les moyens de maximiser l'efficacité des sanctions sont examinés ci-dessous sous différents angles.

## THÉORIE DE LA DISSUASION

**" Les sanctions et la manière dont elles sont appliquées dans le cadre des régimes d'application du Code de la route pour améliorer la sécurité routière reposent sur les principes de la théorie de la dissuasion. Selon cette théorie, les individus sont dissuadés de commettre des infractions s'ils ont l'impression qu'ils courent un risque élevé de se faire prendre s'ils enfreignent la loi et s'ils craignent également les conséquences perçues de l'infraction - le niveau de crainte serait influencé par la perception qu'a l'individu de la certitude, de la sévérité et de la rapidité de la sanction[62]. Chacun de ces facteurs peut être manipulé pour renforcer la dissuasion et est décrit ci-dessous.**

### 1 Certitude de la sanction

La perception de la certitude de la sanction se rapporte à la certitude qu'a une personne d'être pénalisée pour avoir commis une infraction si elle est appréhendée. Lorsque des contrevenants sont pris en train d'enfreindre le Code de la route, ils doivent systématiquement en assumer les conséquences juridiques - autrement dit, pour qu'une sanction soit efficacement dissuasive, elle ne doit pas pouvoir être évitée[63]. Nos expériences personnelles (directes), ainsi que la connaissance des expériences d'autres personnes (également connues sous le nom d'expériences indirectes ou vicariantes) en matière de punition et d'évitement de la punition peuvent avoir une influence sur l'apprentissage et la délinquance, car elles peuvent modifier nos perceptions quant à la possibilité de recevoir une sanction si nous sommes pris en train d'enfreindre la loi[64]. Certaines personnes peuvent ne pas être dissuadées par la menace de sanctions légales lorsqu'elles ont réussi à éviter la punition (évitement direct/personnel de la punition) ou lorsqu'elles voient d'autres personnes obtenir des résultats similaires (évitement indirect/vicaire de la punition)[65]. Les actions des organismes chargés de l'application de la loi peuvent contribuer à façonner nos perceptions - l'application par les agents chargés de l'application de la loi d'un « pouvoir discrétionnaire » sanctionné par le gouvernement peut avoir un impact négatif sur la certitude de la sanction, car les sanctions peuvent ne pas être appliquées de manière cohérente aux infractions.

Un système efficace de paiement des sanctions monétaires (amendes), dans lequel les amendes impayées sont suivies jusqu'à leur paiement, garantit la certitude de la sanction. La certitude des sanctions peut également être assurée par des systèmes efficaces de responsabilité, de licence et d'enregistrement. Par exemple, si le contrevenant n'est pas le propriétaire du véhicule dans lequel l'infraction a été commise, la loi peut faire peser sur le propriétaire du véhicule la responsabilité de dénoncer le contrevenant qui conduisait le véhicule au moment où l'infraction a été commise. De cette façon, le système peut imposer la sanction au véritable contrevenant. Par ailleurs, la loi peut rendre le propriétaire du véhicule responsable, même s'il n'est pas le contrevenant, ainsi que si le propriétaire ne désigne pas la personne qui était effectivement aux commandes du véhicule au moment de l'infraction.

#### Renforcer la certitude des sanctions

Lorsque des contrevenants sont pris à enfreindre le Code de la route, la sanction ne doit pas pouvoir être évitée.

Certains individus peuvent ne pas être dissuadés par la menace de sanctions lorsqu'ils réussissent à éviter la punition et/ou constatent qu'il en est de même pour d'autres personnes.

**Exemples de stratégies visant à accroître la certitude de la sanction :**

- Mettre en place un système robuste de paiement des amendes où les impayés sont suivis jusqu'à ce qu'ils soient honorés.
- Définir la responsabilité de la sanction lorsque le contrevenant n'est pas le propriétaire du véhicule dans lequel l'infraction a été commise
- Adopter des sanctions minimales prescrites pour l'infraction (par exemple, des périodes obligatoires de déchéance de permis) afin de garantir la certitude des sanctions imposées par la justice.
- Créer un tribunal indépendant chargé de gérer uniquement les infractions routières. Cela peut contribuer à éviter que des infractions plus graves et non liées à la circulation (meurtre, viol, etc.) n'influencent la décision discrétionnaire des juges quant à l'application ou non d'une sanction.

## 2 Sévérité de la sanction

La perception de la sévérité d'une sanction a également un impact sur la mesure dans laquelle les individus sont dissuadés d'enfreindre la loi. En principe, pour dissuader quelqu'un d'enfreindre la loi, les perceptions des coûts globaux du délit doivent être supérieures aux avantages du délit[66]. Théoriquement, des peines plus sévères sont liées à une réduction des niveaux de délinquance. En outre, il est important que l'ampleur d'une sanction reflète le risque ou la gravité de l'infraction[67]. Par exemple, des amendes plus élevées et des sanctions plus sévères sont recommandées pour des niveaux plus élevés d'alcoolémie et pour des vitesses plus élevées afin d'envoyer le message à la communauté que les comportements plus risqués sont plus dangereux et qu'ils feront donc l'objet de sanctions plus sévères. Certains pays peuvent ne pratiquer qu'un seul niveau de sanction pour un type d'infraction (par exemple, un seul montant d'amende pour tous les niveaux d'excès de vitesse). Cela n'est pas recommandé. Il est plutôt conseillé d'appliquer le principe de sévérité de la théorie de la dissuasion, ce qui signifie des niveaux de sanction plus élevés pour une infraction plus grave (par exemple, des amendes plus élevées pour un dépassement de 15 km/h de la vitesse autorisée que pour un dépassement de 10km/h, et pour un dépassement de 20 km/h que pour un dépassement de 15 km/h, et ainsi de suite). Ce type de régime de sanctions progressives peut contribuer à informer la communauté du risque accru d'infractions plus graves. Par exemple, un niveau d'amende unique de 200 $ appliqué à tous les types d'infractions pour excès de vitesse n'est pas recommandé, car il pourrait encourager des niveaux plus élevés d'excès de vitesse, l'incitation à maintenir le niveau d'excès de vitesse au minimum étant perdue. Un exemple pertinent nous vient de Russie, où les excès de vitesse ont globalement augmenté, et les excès de vitesse de plus de 20 km/h n'ont pas diminué lorsqu'une augmentation des amendes pour les excès de vitesse de plus de 20 km/h au-dessus de la limite de vitesse a été combinée à une élimination des amendes pour les excès de vitesse de moins de 20 km/h au-dessus de la limite de vitesse[68]. La suppression des amendes pour les excès de vitesse inférieurs à 20 km/h implique le manque de gravité des excès de vitesse inférieurs et encouragerait tous les excès de vitesse jusqu'à 20 km/h au-dessus de la limite de vitesse affichée.

Les recherches révèlent que les taux de mortalité routière sont plus faibles dans les pays dotés de systèmes pénaux plus sévères[69]. Par exemple, dans les pays où la sécurité routière est relativement bonne (Pays-Bas[70], Singapour[71], Suisse[72]), les sanctions sont plus sévères (amendes plus élevées et/ou points d'inaptitude plus élevés) pour les infractions plus graves, comme les taux d'alcoolémie plus élevés détectés pour la conduite en état d'ivresse et les excès de vitesse plus importants, ainsi que pour les contrevenants récidivistes. L'introduction de sanctions plus sévères s'est avérée efficace pour réduire la délinquance, les accidents, les décès et les blessures[73] et des amendes plus élevées peuvent entraîner une baisse des niveaux de délinquance, en particulier peu de temps après l'introduction de l'augmentation de l'amende, dans les endroits où la surveillance du trafic est fréquente et lorsqu'elles sont combinées à d'autres sanctions (par exemple, les points d'inaptitude)[74]. Cependant, les recherches suggèrent également que la relation entre la sévérité de la sanction, notamment sous la forme d'amendes monétaires, et le changement de comportement n'est pas linéaire[75].

Une méta-analyse a montré que si les augmentations d'amendes entre 50 % et 100 % ont été associées à une diminution des infractions, les augmentations d'amendes jusqu'à 50 % n'ont aucune influence sur les infractions et les augmentations d'amendes de plus de 100 % ont été associées à une augmentation des infractions[76]. La relation entre l'augmentation des amendes et la réduction des infractions peut ne pas être linéaire, car l'augmentation des amendes peut avoir des conséquences inattendues, par exemple :

- une moindre volonté de payer les amendes[77]
- une baisse de la légitimité perçue de l'application de la loi[78]

- les amendes sont attaquées en tant qu'instruments d'accroissement des recettes plutôt qu'en tant que moyen d'améliorer la sécurité routière[79], et
- un impact négatif sur l'équité sociale lorsque le montant de l'amende qui est conséquent pour une personne à faible revenu peut être abordable (et donc peu dissuasif) pour une personne à revenu élevé)[80].

Des sanctions plus sévères ne renforcent pas nécessairement les effets dissuasifs dans certaines circonstances. Par exemple, des recherches ont également montré que si l'augmentation des sanctions (amendes, points de pénalité et sanctions du permis de conduire combinés) a permis de réduire la proportion de récidivistes et la fréquence globale des récidives, elle ne réduit pas nécessairement le délai avant la récidive ou le nombre de récidives parmi les récidivistes[81]. Les criminologues experts suggèrent qu'une peine plus sévère (par exemple, la peine de mort) n'est pas plus efficace qu'une peine de prison à long terme moins sévère pour dissuader les homicides[82]. Ce type de comparaison d'infractions extrêmes ne constitue pas nécessairement une analogie appropriée pour les infractions liées à la conduite automobile. Toutefois, comme indiqué précédemment, il est important que les sanctions pour les infractions routières reflètent la gravité et le risque du délit. Des recherches ont montré qu'une réduction de 34 % des décès liés à la vitesse impliquant des conducteurs provisoires (c'est-à-dire n'ayant pas encore leur permis de conduire complet) a été observée après l'introduction d'une sanction plus sévère pour les excès de vitesse (perte immédiate du permis de conduire pendant 3 mois pour tout niveau d'excès de vitesse)[83]. Ces résultats de recherche mitigés soulignent que la modification des comportements des usagers de la route n'est pas aussi simple que l'augmentation des amendes ou autres sanctions, car le changement de comportement est un processus complexe et est influencé par de nombreux facteurs.

L'efficacité des sanctions plus sévères dans la réduction des infractions peut être réduite lorsque certains facteurs entrent en jeu : faible perception du risque d'appréhension[84]; adaptation de la police à l'introduction de sanctions plus sévères en réduisant ses niveaux de contrôle et en ne délivrant pas autant d'infractions/ de pénalités ; adoption par la police de tolérances de contrôle plus larges[85] et utilisation par la police de pouvoirs discrétionnaires pour renoncer au montant de la sanction ou le réduire. Des recherches ont montré que les décisions de condamnation des juges ou des jurés peuvent être influencées par le niveau de preuve et la gravité de l'infraction[86], ainsi que par le niveau des sanctions que les défendeurs peuvent payer en cas de condamnation, des sanctions plus élevées entraînant une probabilité de condamnations plus faible87. Si l'augmentation des peines entraîne une diminution des condamnations, alors des peines plus élevées peuvent potentiellement encourager la délinquance, plutôt que de la dissuader.

Cependant, l'expérience suggère que ces problèmes peuvent être gérés par une série de mécanismes, dont les suivants :

- un système fiable de paiement des amendes où les impayés sont effectivement suivis jusqu'à leur paiement ;
- l'investissement des recettes provenant des infractions routières dans des interventions en faveur de la sécurité routière ; et
- l'utilisation d'amendes basées sur le revenu, où le montant de la sanction monétaire est déterminé en fonction du revenu du contrevenant88. La correspondance entre le montant de l'amende à l'indice des prix à la consommation ou à un autre indice approprié peut également empêcher les amendes de paraître trop faibles au fil du temps[89].

**Un système de points de pénalité** (inaptitude ou mérite) peut également être bénéfique pour atteindre une sévérité optimale. Les points de pénalité n'ont pas un impact différent sur les contrevenants en fonction de leur niveau de revenu, comme c'est le cas pour les amendes. Par conséquent, ils peuvent être considérés comme plus équitables que les amendes. Il est possible d'accroître la sévérité des sanctions sans augmenter le montant des amendes en combinant plusieurs sanctions, comme les points d'inaptitude/de mérite et la suspension immédiate du permis de conduire. Le nombre de points attribués à une infraction particulière peut également être utilisé pour refléter la gravité d'une infraction, et la sévérité du système de points de pénalité peut être augmentée par les moyens suivants :

- des points plus élevés attribués à l'infraction ;
- un seuil plus bas avant l'application d'une autre sanction ;
- période plus longue après laquelle les points pour une infraction sont annulés ;
- une sanction plus sévère lorsqu'un seuil de points est atteint.

Le nombre et le taux de décès et de blessures peuvent être plus élevés pendant des périodes spéciales, souvent associées à des vacances (par exemple, Pâques, le Ramadan, le Nouvel An lunaire). Afin de gérer l'augmentation du trafic et de l'exposition aux accidents,

certains pays ont introduit des initiatives de **doublement des points d'inaptitude** où les points de pénalité pour une infraction pendant la période spéciale sont deux fois plus élevés que les points de pénalité normalement associés à la même infraction pendant une période non spéciale. Malgré la popularité de cette mesure dans certains pays, les évaluations sont limitées. En Nouvelle-Galles-du-Sud, en Australie, les décès et les blessures graves ont été comparés aux périodes correspondantes de vacances et de non-vacances avant et après l'introduction des doubles points d'inaptitude. Les résultats de l'évaluation ont révélé une plus grande réduction des décès pendant les périodes de vacances après l'introduction de l'initiative des points d'inaptitude, par rapport aux périodes correspondantes en dehors des périodes de vacances[90]. Cette méthode d'évaluation a permis de contrôler les différences de volume de trafic. Les résultats suggèrent que les réductions peuvent être attribuées à l'initiative de doublement des points d'inaptitude. Une étude menée en Australie occidentale à l'aide d'une méthode d'évaluation similaire a montré qu'il y avait une augmentation des accidents mortels sur la période étudiée pendant les périodes sans doublement des points d'inaptitude. Toutefois, cette augmentation s'est avérée plus faible pendant la période de vacances suivant l'initiative de doublement des points d'inaptitude[91]. Dans l'ensemble, ces évaluations indiquent qu'il est utile d'envisager une initiative de doublement des points d'inaptitude, mais il est important de noter que les périodes de vacances peuvent déjà faire l'objet d'efforts plus intenses en matière d'application de la loi et d'éducation (ce qui pourrait entraîner une réduction du nombre d'accidents), ce qui rend difficile la détermination des contributions d'une augmentation de la sévérité des sanctions en matière de points d'inaptitude.

La sévérité des sanctions appliquées à un permis, telles que la suspension et la déchéance, peut être accrue par l'allongement de la durée de la période de **suspension** ou de **déchéance**. En général, la suspension et la déchéance sont imposées après une ou plusieurs infractions (c'est-à-dire pour les contrevenants récidivistes). Toutefois, **la suspension ou la déchéance immédiate du permis de conduire** peut être imposée après une seule infraction grave, comme les infractions liées à un taux d'alcoolémie élevé ou à un excès de vitesse important. La suspension ou la déchéance immédiate du permis de conduire peut également être imposée aux contrevenants récidivistes, même si l'infraction entraîne généralement une sanction moins lourde pour les contrevenants primaires.

## Optimiser la sévérité des sanctions

Les sanctions ont plus de chances de réduire les infractions routières lorsque le coût global de l'infraction (c'est-à-dire la sévérité de la sanction) est supérieur aux avantages de l'infraction.

Le niveau de sévérité peut être manipulé en modifiant le montant de l'amende, le nombre de points et/ou la durée des sanctions, y compris les sanctions du permis de conduire, la saisie du véhicule, l'utilisation d'éthylotests anti-démarrage ou l'emprisonnement.

Cependant, des sanctions plus sévères ne réduisent pas nécessairement les comportements délinquants dans certaines circonstances, par exemple :

- les usagers perçoivent que la probabilité d'appréhension est faible (c'est-à-dire que le risque d'arrestation perçu est faible) ;
- la police peut s'adapter à l'introduction de peines plus sévères en réduisant les niveaux d'application ou en adoptant des tolérances d'application plus grandes ;
- les juges et les jurés s'adaptent à l'introduction de sanctions plus sévères en décidant de ne pas condamner le défendeur ;
- une amende conséquente pour une personne à faible revenu peut être abordable et donc peu dissuasive pour une personne à revenu élevé ;
- lorsque les sanctions, telles que le paiement d'une amende, peuvent être évitées ;
- lorsque des amendes plus élevées sont perçues par la communauté comme une source de revenus, plutôt que comme un avantage pour la sécurité routière.

**Exemples de stratégies pour optimiser la sévérité d'une sanction :**

- Adopter des sanctions minimales prescrites pour l'infraction (par exemple, des périodes de déchéance de permis obligatoires) afin de s'assurer que la sévérité de la sanction ne pourrait pas être réduite sous l'influence de la police, des juges ou des jurés.
- Créer un tribunal indépendant chargé de gérer uniquement les infractions routières. Cela peut aider à imposer des peines sévères appropriées pour les infractions routières sans comparaison subjective des infractions routières avec d'autres infractions telles que le meurtre et le viol. Il pourrait être envisagé de le nommer "tribunal de la sécurité routière" plutôt que "tribunal de la circulation" afin de renforcer le rôle de cette institution dans la promotion d'une utilisation plus sûre de la route.
- Mettre en place des amendes variables, c'est-à-dire des amendes déterminées en fonction du revenu du contrevenant.
- Combiner différents types de sanctions pour certaines infractions (par exemple, amende et points d'inaptitude pour les excès de vitesse; suspension immédiate du permis et amende pour les excès de vitesse importants).
- Faire correspondre le montant de l'amende à un indice tel que l'indice des prix à la consommation afin de s'assurer que les amendes ne restent pas faibles dans le temps.
- Imposer une suspension ou une déchéance immédiate du permis de conduire après une infraction grave, comme les infractions liées à un taux d'alcoolémie élevé ou à un excès de vitesse élevé, et aux contrevenants récidivistes, même si l'infraction entraîne généralement une sanction moins lourde pour les personnes qui en sont à leur première infraction.
- Appliquer le doublement des points de pénalité pour certaines périodes où l'on constate généralement une augmentation du nombre de morts et de blessés (par exemple, les grands accidents de la route).

## 3 Rapidité de la sanction

La perception de la rapidité de la sanction est liée au fait que la sanction est appliquée peu de temps après l'infraction. Si les preuves directes de la rapidité des sanctions sont rares[92], les principes comportementaux indiquent que les sanctions appliquées peu de temps après l'infraction sont plus susceptibles de produire un enseignement plus marqué visant à éviter la répétition du comportement fautif[93]. Un examen des sanctions pour conduite en état d'ivresse suggère également que la rapidité et la certitude sont plus pertinentes que la sévérité en ce qui concerne les sanctions pour conduite en état d'ivresse[94].

La vitesse (rapidité) à laquelle une sanction peut être appliquée peut varier. Par exemple, la suspension immédiate du permis de conduire sur le bord de la route lorsqu'elle est détectée par la police est une sanction très rapide. Dans la pratique, il peut être difficile d'appliquer les sanctions rapidement dans le système de justice pénale, en particulier si l'infraction est contestée ou si les délais de traitement sont longs. Toutefois, les processus administratifs, dans lesquels les sanctions sont appliquées au moment de l'inculpation, sans intervention du tribunal, permettent d'appliquer la sanction plus rapidement que les processus judiciaires dans lesquels l'application de la sanction dépend de la condamnation et de la décision du tribunal[95]. La suspension immédiate/administrative du permis de conduire pour les infractions graves liées à la conduite en état d'ivresse et aux excès de vitesse est utilisée dans les pays où la sécurité routière est relativement bonne (par exemple, les Pays-Bas[96], la Norvège[97], l'Australie[98]).

### Appliquer rapidement les sanctions

Les sanctions appliquées peu de temps après l'infraction devraient pouvoir renforcer l'enseignement tiré et ainsi éviter la répétition du comportement.

Bien qu'il soit difficile d'appliquer les sanctions rapidement dans le système de justice pénale, il existe des moyens d'accroître la rapidité d'exécution pour les infractions routières.

**Exemples de stratégies visant à accroître la rapidité des sanctions :**

- Pour certaines infractions (c'est-à-dire celles qui sont moins graves), légiférer de manière à permettre l'imposition de sanctions par le biais de processus administratifs peut améliorer la rapidité d'application d'une sanction. Cependant, pour les infractions plus graves, exiger une comparution devant un tribunal peut s'avérer plus approprié, l'importance et la gravité de l'infraction étant mises en lumière.
- Appliquer la suspension immédiate du permis de conduire pour les infractions graves telles que les excès de vitesse importants.
- Créer un tribunal indépendant chargé de gérer uniquement les infractions routières, ce qui permet d'éviter les retards dans le règlement des infractions routières dans un tribunal normal.
- Mettre en place un système efficace de traitement des amendes qui identifie précisément le contrevenant et lui envoie l'avis d'infraction en temps voulu.
- Assurer un suivi rapide des amendes impayées afin que le paiement intégral de l'amende soit effectué en temps voulu.

# JUSTICE PROCÉDURALE ET ÉQUITÉ PERÇUE

Les principes de la justice procédurale suggèrent que le respect de la loi par le public est déterminé par la croyance des gens en la légitimité des autorités légales telles que la police. La légitimité est définie comme étant :

> **« la propriété d'une autorité ou d'une institution qui amène les gens à sentir que cette autorité ou institution a le droit d'être déférée et respectée[99]. »**

Les recherches suggèrent que les expériences des citoyens en matière de traitement équitable et respectueux du travail de la police renforcent leur identification auprès du groupe social que cette dernière représente et, à leur tour, motivent l'adhésion aux lois régissant le comportement social[100]. Ceci, à son tour, incite les citoyens à coopérer et à se conformer aux instructions de la police et à accepter ses décisions (par exemple, l'amende ou la peine)[101]. De même, les usagers ont particulièrement besoin de l'équité procédurale lorsque les informations sur la fiabilité d'une autorité font défaut[102].

Les rencontres entre la police et les citoyens qui sont justes sur le plan procédural comportent quatre ingrédients clés, à savoir :

1. la communication des motivations authentiques et dignes de confiance pour servir les meilleurs intérêts du public ;
2. le traitement des personnes dans la dignité et le respect, quel que soit leur statut social, et généralement la courtoisie ;
3. l'application de la loi de manière cohérente, des décisions impartiales et une certaine transparence quant à la manière dont ces décisions sont prises ; et
4. la possibilité pour le citoyen de prendre la parole au moment de la confrontation, et avant que la police ne prenne une décision[103].

Parmi les exemples de pratiques injustes ponctuant une procédure, nous citerons le fait de modifier les peines en fonction de l'identité du contrevenant, c'est-à-dire en fonction de facteurs tels que le sexe, l'origine ethnique et/ou les liens sociaux[104]. Ces exemples de manque d'uniformité dans l'application des lois et des règlements nuisent à l'efficacité des peines.

L'équité perçue des sanctions liées au permis peut être liée à leur impact sur la capacité d'un individu à gagner sa vie. Cette capacité à gagner sa vie varie selon les individus et les pays et il se peut que seule une petite minorité subisse des pertes d'emploi ou de revenus à la suite d'une suspension ou d'une annulation de permis. En fait, selon certaines recherches, s'il n'existe aucun impact prononcé sur les emplois ou les revenus des contrevenants, un effet substantiel a néanmoins été ressenti par les victimes gravement blessées, ce qui justifie l'équité de la déchéance administrative du permis[105].

## Renforcer l'équité procédurale

Les autorités légales telles que la police doivent être perçues comme légitimes pour que les gens croient que l'autorité a le droit de dicter un comportement.

Parmi les pratiques procédurales injustes, citons le fait que la police adapte l'importance ou le type de sanction en fonction de l'identité du contrevenant, c'est-à-dire en fonction de facteurs tels que le sexe, l'origine ethnique et/ou les relations sociales.

Les stratégies visant à maximiser l'uniformité de l'application des lois et des règlements sont essentielles pour améliorer la perception de l'équité procédurale par la communauté.

**Exemples de stratégies visant à renforcer l'équité procédurale :**

- Mettre en place un système d'audit, notamment pour le paiement des amendes, afin d'éviter les pots-de-vin, la corruption et le favoritisme.
- Former les officiers de police sur la manière d'encadrer des rencontres entre la police et les citoyens conformes à la procédure :
  1. la communication des motivations authentiques et dignes de confiance pour servir les meilleurs intérêts du public ;
  2. le traitement des personnes dans la dignité et le respect, quel que soit leur statut social, et généralement la courtoisie ;
  3. l'application cohérente de la loi, sans parti pris et avec transparence quant à la manière dont les décisions de la police sont prises ;
  4. la possibilité pour le citoyen de prendre la parole au moment de la confrontation, et avant que la police ne prenne une décision.

# NORMES SOCIALES

Les normes sociales d'un pays ou d'une communauté peuvent jouer un rôle en influençant la relation entre la sanction et le niveau de comportement conforme. Les normes sociales désignent les règles ou normes implicites déduites par les individus à partir des comportements qu'ils observent ou des attentes qu'ils supposent dans leur milieu social et qui guident leur propre comportement[106].

Les perceptions du public concernant les devoirs et les responsabilités d'un citoyen individuel dans la société et la mesure dans laquelle il est prêt à renoncer à certains éléments de sa liberté personnelle pour protéger la société peuvent influencer la façon dont la société réagit aux lois sur la sécurité routière[107]. Par exemple, selon certaines recherches, lorsque les niveaux de respect de la loi sont comparés entre différents pays, les différences semblent être davantage attribuables aux différences de niveaux de volonté sociale de respecter la loi qu'aux différences dans les règles de circulation (par exemple, la façon dont elles sont décrites, la rigueur)[108]. Les recherches révèlent également que les taux de mortalité routière (qui sont liés à des comportements illégaux en matière de circulation tels que l'excès de vitesse et la conduite en état d'ivresse) sont plus élevés dans les pays où les crimes tels que le trafic de drogue, les vols de véhicules à moteur, les homicides et les vols qualifiés sont plus fréquents[109].

Cependant, les lois et les règlements peuvent également modifier les normes sociales sur les routes en définissant ce qui est acceptable (sûr) et ce qui ne l'est pas (dangereux), ainsi que les conséquences juridiques des comportements dangereux[110]. Les sanctions peuvent être un outil de communication, influençant les perceptions de la communauté sur l'inacceptabilité sociale des comportements illégaux. Lorsque les sanctions sont sévères, elles peuvent avoir un impact sur le climat culturel dans lequel ce comportement se produit.

Un défi lié à cette question veut que, dans de nombreux cas, les infractions au Code de la route soient relativement courantes et relativement acceptables socialement, surtout si on les compare à d'autres crimes tels que le meurtre et le viol. Une infraction relativement courante, telle qu'un excès de vitesse, peut ne pas être considérée comme suffisamment grave pour que la sanction soit perçue comme équitable par la communauté. Cette perception peut être celle du contrevenant, de la police, des juges et/ou de la communauté au sens large. Par exemple, un agent de police peut décider de réduire la peine s'il la perçoit comme excessive pour l'infraction routière[111].

## Renforcer l'inacceptabilité sociale des comportements illicites sur les routes

La nature et la sévérité des sanctions pour les infractions routières peuvent jouer un rôle dans le changement des normes sociales relatives à l'utilisation de la route. Elles peuvent également contribuer à définir ce qui est acceptable (sûr) et ce qui ne l'est pas (dangereux).

**Exemples de stratégies pour changer les normes sociales :**

- Faire mieux comprendre au grand public et aux responsables de l'application de la loi (par exemple, la police et les juges) l'importance de sanctions suffisamment sévères pour dissuader les contrevenants en cas d'utilisation dangereuse de la route. En outre, des sanctions suffisamment sévères permettraient de représenter un point de vue sociétal selon lequel il existe de sérieuses conséquences associées à des blessures graves et mortelles dans des accidents de la route qui peuvent être causés par des infractions routières relativement courantes, comme les excès de vitesse.
- Créer un tribunal indépendant chargé de gérer uniquement les infractions routières. Une norme relative à la gravité des infractions routières, indépendamment de la norme relative aux autres crimes, pourrait alors voir le jour.

# SYSTÈME COHÉRENT D'ADMINISTRATION DES PEINES

L'intégrité des systèmes d'administration des peines est essentielle pour garantir le respect des principes de dissuasion, de justice procédurale et d'équité perçue, ce qui favorise l'application efficace des sanctions.

Les sanctions relatives aux permis de conduire, en particulier, nécessitent une base de données fiable sur les permis de conduire qui conserve des dossiers précis sur tous les titulaires de permis, notamment le nom, le sexe, la date de naissance, l'adresse postale et résidentielle actuelle et le statut du permis (actif, suspendu, annulé, assorti de restrictions ou échu). Ces informations sur le statut du permis doivent également être facilement accessibles aux agents chargés de l'application de la loi afin qu'ils puissent détecter les cas de conduite sans permis et appliquer des sanctions en cas d'infraction.

De même, l'administration efficace des sanctions relatives aux véhicules et des infractions détectées par les caméras dépend d'une base de données fiable sur l'immatriculation des véhicules, avec des registres précis de toutes les personnes possédant un véhicule motorisé. Les informations nécessaires comprennent : le nom, le sexe, la date de naissance, l'adresse postale et résidentielle actuelle et le statut d'immatriculation du véhicule (actif, en fourrière ou expiré). La base de données d'immatriculation des véhicules doit être liée à la base de données d'immatriculation. En outre, elles doivent toutes deux être reliées à une base de données fiable sur les infractions au Code de la route, qui tient un registre précis de toutes les personnes prises en flagrant délit. Une base de données connexe efficace garantirait l'exécution des sanctions avec certitude, rapidité, précision et efficacité.

De même, pour garantir que les infractions sont enregistrées pour la bonne personne et que les sanctions sont appliquées de manière cohérente à tous les contrevenants, des systèmes de vérification précis et fiables sont nécessaires entre les bases de données, la police et les tribunaux. Un système postal fiable ou tout un autre moyen d'acheminer un avis d'infraction routière est impératif. Il est important de s'assurer que les titulaires de permis et les propriétaires de véhicules sont légalement tenus de maintenir l'exactitude et l'actualité de leur adresse et que celle-ci est liée au système de permis et d'immatriculation afin que les réclamations pour perte de courrier ne soient pas des défenses recevables pour éviter les sanctions[112].

Disposer de systèmes cohérents de gestion des infractions routières est également essentiel pour :

- établir un traitement fiable et efficace des amendes
- le suivi et le recouvrement des amendes non payées
- le suivi du statut des points d'inaptitude/de mérite.

Un système d'audit couvrant l'ensemble du processus administratif est également utile pour s'assurer que les pots-de-vin et la corruption sont évités et qu'un régime de sanctions légitime est mis en œuvre.

## Gérer un système cohérent d'administration des sanctions

Un système cohérent d'administration des sanctions est nécessaire pour soutenir l'application efficace des sanctions.

**Exemples de stratégies pour gérer un système cohérent :**

- Une base de données fiable sur les permis de conduire, avec un registre précis de toutes les personnes titulaires d'un permis comprenant le statut des permis(actif, suspendu, déchu, assorti de restrictions ou expiré).
- Une base de données fiable sur l'immatriculation des véhicules, qui contient des informations précises sur toutes les personnes possédant un véhicule motorisé, y compris le statut de l'immatriculation (actif, en fourrière ou expiré).
- Une base de données fiable sur les infractions au Code de la route qui contient des informations précises sur toutes les personnes prises en flagrant délit, y compris l'historique des infractions et des sanctions.
- Un système bien relié, administré de manière indépendante et intégré, contenant des données sur les permis, l'immatriculation des véhicules et les infractions au Code de la route, facilement accessible à la police et au tribunal pour vérification et application de sanctions appropriées.
- Rendre les titulaires de permis et les propriétaires de véhicules légalement responsables du maintien de l'exactitude et de la mise à jour de leur adresse résidentielle liée au permis et à l'immatriculation.
- Un système de traitement fiable et efficace des amendes, qui assure le suivi et le recouvrement des impayés, ainsi que le traitement et le suivi du statut des points d'inaptitude/de démérite.
- Un système d'audit favorisant la prévention des pots-de-vin et la lutte anticorruption.

# ANNEXE

| Type de sanction | Description | Objectif principal | Avantages | Inconvénients | Faits généraux |
|---|---|---|---|---|---|
| **Amendes** **(une sanction monétaire prédéterminée et progressive)** | Une sanction pécuniaire que le contrevenant doit payer à un service donné avant une date déterminée.<br><br>Le montant de l'amende sera proportionnel à la gravité de l'infraction (par ex. une sanction progressive signifie que des excès de vitesse plus importants devraient entraîner des amendes plus élevées).<br><br>Le montant de l'amende doit être préalablement déterminé, prescrit dans un barème et rendu public afin que les contrevenants le connaissent et que la police ne puisse pas modifier le montant de l'amende lorsqu'elle interagit avec les contrevenants. | Punir les contrevenants pour les dissuader de commettre d'autres infractions ;<br><br>Dissuader les contrevenants potentiels de commettre des infractions. | Contribuer directement à l'investissement dans des activités visant à renforcer la sécurité routière (par exemple, le contrôle).<br><br>Les montants prédéterminés (fixes) des amendes réduisent le risque de corruption lorsque la police interagit avec les contrevenants, en particulier si le paiement de l'amende est géré par une organisation gouvernementale tierce (pas la police). | Les amendes émises lors de la rencontre entre la police et le contrevenant peuvent engendrer un risque de corruption si le montant de l'amende n'est pas prédéterminé et publié.<br><br>Le statut socio-économique peut déterminer l'impact de ces amendes sur les individus. Par exemple, en Inde, une amende de 10 USD pour un conducteur à faible revenu peut s'avérer importante et susceptible de dissuader les contrevenants. En revanche, cette même sanction pour un conducteur à haut revenu, ou d'un pays à revenu élevé, peut ne pas considérer qu'il s'agit d'une sanction sévère et donc ne pas être dissuadé par celle-ci. Ces problèmes d'équité peuvent être résolus en fixant le montant des amendes en fonction du revenu (par exemple en Finlande) ou en tenant compte du salaire hebdomadaire médian dans le pays. Cependant, ces méthodes nécessitent d'excellents registres des revenus de chaque citoyen du pays, ce qui est peu probable dans la plupart des PRFM. | Des études spécifiques indiquent que des amendes plus élevées sont associées à des violations plus faibles, en supposant qu'il n'y ait pas de changement dans les niveaux de contrôle : excès de vitesse (augmentation de l'amende de 1 %)[113], franchissement de feux rouges (augmentation de l'amende de plus de 150 USD dans divers pays)[114] et le port de la ceinture de sécurité (augmentation de l'amende de 15 USD)[115]. Ces effets peuvent également dépendre de la méthode de contrôle - par exemple, (bien qu'il n'existe pas de preuve directe claire), une hypothèse suggère qu'une réduction des contrevenants due à l'augmentation des amendes peut être plus probable si le contrôle est assuré par une caméra plutôt que par la police, car la police s'adapte à des sanctions plus strictes en réduisant le contrôle ou en adoptant des marges de tolérance plus importantes pour les infractions[116].<br><br>Une méta-analyse de 2016[117] indique que les effets des augmentations des amendes monétaires sont variés :<br>• Diminution de 15 % des infractions avec une augmentation des amendes de 50 à 100 % ;<br>• Aucune influence sur les violations avec des augmentations d'amende allant jusqu'à 50 % ;<br>• Augmentation de 4 % des infractions avec des augmentations d'amende supérieures à 100 % ;<br>• Les effets sur la récidive sont mitigés, mais l'effet d'une augmentation des amendes peut être plus faible sur les contrevenants plus sévères et plus fréquents ;<br>• Réduction de 5 à 10 % de tous les accidents en cas d'augmentation des amendes (augmentation non définie) ;<br>• Réduction de 1 à 12 % des accidents mortels en cas d'augmentation des amendes (augmentation non définie).<br><br>La même étude met en garde contre la relation de cause à effet parce que la plupart des analyses retenues n'avaient pas suffisamment contrôlé les facteurs de confusion.<br><br>Les bienfaits sont plus probables lorsque les niveaux de contrôle sont suffisamment élevés et durables. L'équité perçue peut également influencer ces effets[118]. |

| Type de sanction | Description | Objectif principal | Avantages | Inconvénients | Faits généraux |
|---|---|---|---|---|---|
| **Points d'inaptitude** | Les points s'accumulent de 0 à un nombre croissant si un conducteur commet une infraction. Leur validité s'étend en général sur un certain nombre d'années. Lorsque le nombre total de points d'inaptitude atteint un certain seuil au cours d'une période définie (par exemple, 12 points ou plus sur une période de 3 ans), une autre sanction s'applique - généralement la suspension ou la déchéance du permis. | Dissuader les contrevenants de commettre de nouvelles infractions ;<br>Dissuader les contrevenants potentiels de commettre des infractions. | L'impact qu'ont les points d'inaptitude est susceptible d'être plus équitable pour les différentes catégories de revenus qu'une amende[119].<br>Les infractions répétées coûtent davantage de points, avec une certaine efficacité selon des cas spécifiques[120].<br>La sanction peut être perçue comme plus juste et bénéficier d'un bon soutien public[121]. | Les contrevenants peuvent transférer les points collectés à une autre personne (par exemple, avec peu ou pas de points)[122] si le conducteur n'a pas été identifié au moment de l'infraction (par exemple, dans le cas d'un contrôle radar/ automatique - toutefois, uniquement lorsque la caméra ne comporte pas de photo du conducteur) et que le PV a été envoyé au propriétaire du véhicule enregistré ;<br>Repose sur un système de permis efficace permettant de suivre les dossiers d'infractions des contrevenants et d'appliquer efficacement la suspension lorsque le seuil est atteint. | Les études spécifiques font état d'impacts différents, allant de positifs[123] à aucun impact significatif[124].<br>Une méta-analyse de 2012[125] a démontré que les systèmes de points d'inaptitude entraînent une réduction des accidents, des décès et des blessures, mais cet effet peut s'estomper en moins de 18 mois, à moins que des niveaux de contrôle suffisamment élevés soient maintenus.<br>Les SPI (systèmes de points d'inaptitude) peuvent s'avérer plus efficaces lorsque : les contrevenants approchent de la limite qui déclenche la suspension du permis[126] ; les contrevenants sont plus dépendants de leur voiture[127] ; le système couvre un large éventail d'infractions majeures au Code de la route (vitesse, alcool, feux rouges, port de la ceinture de sécurité/ du casque/des dispositifs de retenue pour enfants, dépassements dangereux, règles de priorité, distance entre véhicules) ; les mesures intermédiaires (telles que les lettres d'avertissement et les mesures de sensibilisation) sont ciblées sur des groupes spécifiques de contrevenants; et le système de points, y compris sa communication et son administration, est simple, transparent et équitable[128]. |
| **Points de mérite** | Les points sont perdus à partir d'un nombre donné (par exemple, 100) jusqu'à ce qu'à atteindre 0 en cas d'infraction. Le crédit de points reste généralement valable pendant un certain nombre d'années. Lorsque le crédit tombe à 0, une autre sanction est imposée - généralement la suspension ou la déchéance du permis. | Dissuader les contrevenants de commettre de nouvelles infractions ;<br>Dissuader les contrevenants potentiels de commettre des infractions. | L'impact qu'ont les points d'inaptitude est susceptible d'être plus équitable pour les différentes catégories de revenus qu'une amende[129]. | Les contrevenants pourraient recourir à l'utilisation frauduleuse de points appartenant à d'autres personnes si le conducteur au moment de l'infraction n'a pas été identifié (par exemple, dans le cadre d'un contrôle de vitesse automatique - toutefois, uniquement lorsque la caméra ne comporte pas de photo du conducteur) et que le PV a été envoyé au propriétaire du véhicule enregistré ;<br>Repose sur un système de permis efficace permettant de suivre les dossiers d'infractions des contrevenants et d'appliquer efficacement la suspension lorsque le seuil est atteint. | |

| Type de sanction | Description | Objectif principal | Avantages | Inconvénients | Faits généraux |
|---|---|---|---|---|---|
| **Suspension du permis** | Il sera interdit au titulaire du permis faisant l'objet d'une suspension de conduire pendant la période prescrite.<br>Le permis est automatiquement rétabli après la période de suspension. | Dissuader et interdire aux contrevenants de commettre de nouvelles infractions ;<br>Dissuader les contrevenants potentiels de commettre des infractions. | Limite les possibilités de récidive pendant la période de sanction. | Les conducteurs faisant l'objet d'une suspension peuvent continuer à conduire même sans permis légal[130] ;<br>La suspension peut être perçue comme injuste, notamment en raison de son impact sur la capacité du contrevenant à gagner sa vie si celle-ci est liée à sa capacité à conduire (en particulier pour les contrevenants résidant dans des zones rurales/éloignées sans accès aux transports publics).<br>Repose sur un système de permis efficace avec des registres précis et une communication efficace entre le contrevenant et l'organisme d'exécution. | Selon les estimations d'une méta-analyse de 2004[131], les sanctions applicables au permis de conduire réduiraient les accidents de 17 % et les infractions de 21% chez les contrevenants appréhendés.<br>Les bienfaits sont plus probables lorsque[132] : la probabilité perçue de détection d'une conduite sans permis est élevée ; la sanction du permis est combinée à d'autres mesures dont des programmes de sensibilisation ou la mise en fourrière de véhicules[133] ; la certitude et la rapidité de la sanction du permis sont accrues grâce à la suspension administrative/immédiate du permis, ce dernier est alors automatiquement suspendu lorsque certaines conditions sont remplies (par exemple, réduction de 4 % du nombre d'accidents mortels[134], réduction de 5% du nombre d'accidents mortels liés à l'alcool[135] - particulièrement efficace pour les comportements à haut risque tels que la conduite en état d'ivresse[136]) ; la sévérité est accrue (par exemple, la période de suspension est plus longue). Les effets peuvent être limités en raison de certaines conditions sociales et économiques (par exemple, les conducteurs peuvent ignorer la suspension du permis si la conduite est nécessaire pour l'emploi) et peuvent ne pas dépasser la période de suspension elle-même[137]. |
| **Suspension immédiate du permis de conduire/ Suspension du permis de conduire en bordure de route** | Le permis est suspendu et confisqué sur place par la police en cas d'infraction grave (par exemple, excès de vitesse, conduite en état d'ivresse, conduite ayant entraîné la mort ou des blessures graves), généralement pour une période déterminée (par exemple, 28 jours). | Dissuader et interdire aux contrevenants de commettre d'autres infractions graves ;<br>Dissuader les contrevenants potentiels de commettre des infractions graves. | Contrairement à la suspension traditionnelle (ci-dessus), l'effet dissuasif de la suspension immédiate/en bordure de route est rapide - l'un des éléments essentiels du renforcement de la dissuasion. | L'officier de police peut appliquer la suspension immédiate qui ne peut être appliquée aux infractions détectées par caméra/radar.<br>Repose sur un système où la suspension immédiate du permis de conduire est enregistrée de suite afin que les autorités en soient informées. | |

| Type de sanction | Description | Objectif principal | Avantages | Inconvénients | Faits généraux |
|---|---|---|---|---|---|
| **Déchéance / révocation du permis** | Un conducteur ayant fait l'objet d'une déchéance ou d'une révocation du permis de conduire ne peut en aucun cas conduire pendant la période de déchéance. Le permis n'est rétabli que lorsque le conducteur présente une nouvelle demande de permis à la fin de la période de déchéance. Toutefois, un conducteur ne peut plus jamais conduire lorsqu'une déchéance à vie s'applique. | Dissuader et interdire aux contrevenants de commettre de nouvelles infractions ;<br>Dissuader les contrevenants potentiels de commettre des infractions. | Limite les possibilités de récidive pendant la période de sanction. | Les conducteurs déchus de leur permis peuvent continuer à conduire[138] ;<br>Repose sur un système de permis efficace avec des registres précis et qui communique avec le contrevenant et l'organisme de contrôle.<br>Nécessite un système où les déchéances imposées par le tribunal sont enregistrées dans le système de permis en temps utile. | |
| **Restriction du permis de conduire** | Le titulaire du permis a l'interdiction de conduire pendant la période de restriction, sauf à certaines fins (par exemple, pour se rendre à son travail ou à un traitement médical et en revenir) qui peuvent être déterminées par un tribunal ou une autre autorité.<br>Les contrevenants doivent généralement démontrer le préjudice qu'ils subiraient inutilement, en raison de l'interdiction de conduire, et ce en vue de pouvoir obtenir un permis assorti de restrictions. | Dissuader et interdire aux contrevenants de commettre de nouvelles infractions ;<br>Dissuader les contrevenants potentiels de commettre des infractions. | Réduit les possibilités de récidive pendant la durée de la sanction et peut accroître la prudence et la vigilance au volant. | La généralisation des permis assortis de restrictions peut nuire à la dissuasion spécifique et générale, car les contrevenants ne ressentent pas tout l'impact de la sanction[139] ;<br>Les décisions des tribunaux portant sur l'octroi d'un permis assorti de restrictions, ou le retrait définitif peuvent également engendrer une inégalité sociale ;<br>Repose sur un système de permis efficace avec des registres bien tenus et qui communique avec le contrevenant et les agents chargés de l'application de la loi.<br>Les dispositions relatives aux restrictions du permis de conduire doivent apparaître clairement sur le permis de conduire. Dans le cas contraire, les agents de police risqueraient ne pas voir la restriction au moment d'appréhender le conducteur, par la suite. | |

| Type de sanction | Description | Objectif principal | Avantages | Inconvénients | Faits généraux |
|---|---|---|---|---|---|
| **Sanctions visant les véhicules** | Le véhicule est confisqué au contrevenant.<br><br>Les véhicules mis en fourrière/ confisqués peuvent être restitués après la période de sanction moyennant le paiement d'une amende. Par ailleurs, il est possible de saisir la plaque d'immatriculation, d'y apposer une vignette indiquant que toute personne autre que le contrevenant est autorisée à conduire le véhicule, de retirer l'immatriculation du véhicule ou d'immobiliser le véhicule sur la propriété du contrevenant à l'aide d'un « sabot » sans que le véhicule soit emmené en fourrière.<br><br>S'applique généralement aux infractions graves et/ou aux contrevenants récidivistes pour lesquels les autres sanctions n'ont pas réussi à stopper la récidive. | Dissuader les contrevenants de commettre de nouvelles infractions ;<br><br>Dissuader les contrevenants potentiels de commettre des infractions. | Empêche toute récidive éventuelle pendant la durée de la sanction ;<br><br>Il peut s'avérer plus compliqué pour les conducteurs de continuer à conduire sans véhicule que sans permis.<br><br>Il est prouvé que la mise en fourrière du véhicule augmente le respect de la suspension du permis[140]. | Pas de sanction directe pour le contrevenant s'il n'est pas le propriétaire du véhicule ;<br><br>Si le véhicule mis en fourrière appartient à une personne autre que le contrevenant, le véhicule peut être restitué sous certaines conditions ;<br><br>Le contrevenant peut avoir accès à un autre véhicule.<br><br>Des problèmes peuvent survenir lorsque la valeur du véhicule est inférieure au coût total de la mise en fourrière et si le contrevenant choisit de ne pas récupérer son véhicule en lieu et place du paiement de l'amende. De plus, les sanctions liées au véhicule peuvent être perçues comme injustes, en particulier pour les contrevenants vivant dans des zones rurales/éloignées avec peu ou pas d'accès aux transports publics.<br><br>Inversement, lorsque le coût du véhicule est élevé, les contrevenants peuvent fuir les lieux à toute vitesse, ce qui crée des risques supplémentaires[17]. | La mise en fourrière d'un véhicule peut réduire la récidive pendant la détention du véhicule et, dans une moindre mesure, après sa libération. Des études spécifiques font état d'une diminution du taux de récidive et montrent que ces dernières sont particulièrement efficaces pour les contrevenants dangereux, par exemple les récidivistes de la conduite en état d'ivresse[142] ; les récidivistes des grands excès de vitesse[143] ; les récidivistes - en particulier ceux dont le permis a déjà été suspendu[144].<br><br>Les preuves concernant les plaques d'immatriculation spéciales et la confiscation des véhicules sont rares[145]. La mise en fourrière des plaques d'immatriculation par l'agent qui procède à l'arrestation peut se faire rapidement et limiter à la fois la récidive et la conduite avec une suspension de permis, en particulier chez les jeunes contrevenants[146]. L'immobilisation des véhicules peut être moins coûteuse que la mise en fourrière ou la confiscation qui nécessitent des frais de stockage[147] et il a été constaté qu'elle réduit la récidive[148]. |
| **Dispositif de blocage éthylométrique** | Il s'agit d'une technologie embarquée dans un véhicule qui l'empêche de démarrer tant que le conducteur n'a pas passé un test d'alcoolémie au préalable. Principalement conçu pour modifier le comportement des contrevenants en état d'ivresse au volant en particulier ceux qui présentent un taux d'alcoolémie élevé et/ou les récidivistes, plutôt que d'exercer une fonction dissuasive générale. | Dissuader les contrevenants de commettre d'autres infractions liées à l'alcool. | Élimine les possibilités de récidive en matière de consommation d'alcool pendant la durée de la sanction dans le véhicule équipé de l'antidémarreur. | Ce système ne peut être appliqué qu'aux contrevenants qui possèdent un véhicule.<br><br>L'accès à l'équipement et à l'entretien de l'antidémarreur peut être limité dans les zones rurales.<br><br>La mention de l'antidémarrage sur le permis de conduire doit être claire, sinon elle risque de passer inaperçue par le policier qui intercepte le véhicule. En outre, ce dispositif doit être transférable entre les pays afin que le contrevenant ne puisse pas obtenir de permis sans antidémarreur au sein d'un autre pays pendant la durée de la peine. | Les mesures d'anti-démarrage semblent réduire le taux de récidive parmi les usagers dans une plus large mesure que la suspension du permis de conduire[149]. Les antidémarreurs semblent plus efficaces pour réduire la récidive lorsqu'ils sont installés sur le véhicule, mais ne semblent produire qu'un changement de comportement limité après le traitement[150]. |

| Type de sanction | Description | Objectif principal | Avantages | Inconvénients | Faits généraux |
|---|---|---|---|---|---|
| **Programmes de rattrapage** (traitement / sensibilisation) | Ils sont principalement conçus pour modifier le comportement des contrevenants, notamment ceux qui conduisent en état d'ivresse, plutôt que pour exercer une fonction dissuasive générale. Les programmes peuvent être éducatifs, axés sur les connaissances et/ou psychologiques axés sur le changement de comportement et se déroulent sur plusieurs semaines. | Discipliner les contrevenants | Les programmes de rattrapage peuvent traiter plus efficacement les facteurs contribuant aux infractions liées à l'alcool et aux drogues. | Des procédures d'évaluation efficaces doivent être mises en place pour orienter les contrevenants vers les interventions les plus appropriées[151] ;<br>Le rapport coût-efficacité des différentes approches n'est pas clairement établi.<br>L'accès dans les zones rurales et éloignées peut être limité. | Le contenu, le format et la mise en œuvre des programmes ont tendance à varier considérablement, ce qui complique souvent les évaluations de l'efficacité[152]. Les données suggèrent que les cours de sensibilisation pour les conducteurs en état d'ivresse, s'ils sont correctement réalisés, peuvent réduire la probabilité de récidive[153]. Ce résultat positif peut toutefois paraître exagéré, car le groupe de comparaison présente généralement, a priori, un risque de récidive plus élevé, bien que les études d'évaluation aient contrôlé des facteurs tels que l'âge, le sexe et les condamnations antérieures. Les bienfaits seront plus probables si le cours de sensibilisation se concentre sur le changement de comportement (c'est-à-dire un plan concret des actions à mener en cas de récidive imminente) plutôt que de simples informations, et s'étend sur au moins plusieurs semaines[154]. |
| **Emprisonnement** | Les contrevenants sont emprisonnés pour certaines infractions (graves) au Code de la route telles que la conduite en état d'ivresse, la conduite sans permis, ou la conduite dangereuse causant un accident mortel. | Dissuader les contrevenants de commettre de nouvelles infractions ;<br>Dissuader les contrevenants potentiels de commettre des infractions. | Met en lumière la gravité de l'infraction pour l'ensemble de la communauté ;<br>Empêche toute récidive éventuelle pendant la durée de la sanction. | Plus coûteuse à mettre en œuvre que d'autres sanctions. | L'emprisonnement est généralement combiné à d'autres sanctions telles que les amendes, ce qui complique l'évaluation des effets de l'emprisonnement seul. Dans l'ensemble, les résultats des recherches sur son efficacité sont équivoques[155]. Bien que la menace d'emprisonnement puisse inciter les contrevenants à participer à des programmes de sensibilisation ou de traitement, et à se conformer aux exigences de l'antidémarreur et autres sanctions[156], les politiques de peines d'emprisonnement obligatoires ont tendance à être inefficaces[157].<br>L'absence d'un effet dissuasif général peut s'expliquer par le fait que la probabilité d'être appréhendé est plus importante que la sévérité de la sanction[158]. L'emprisonnement des contrevenants pour conduite en état d'ivresse les empêche temporairement de conduire et peut avoir un effet dissuasif spécifique temporaire, mais une fois qu'ils sont libérés, les bienfaits peuvent ne pas durer, sauf s'ils sont combinés à un programme de sensibilisation ou un traitement efficaces[159]. |

| Type de sanction | Description | Objectif principal | Avantages | Inconvénients | Faits généraux |
|---|---|---|---|---|---|
| **Lettres d'avertissement** **(Non recommandé en tant que mesure régulière de sanction pour dissuader les contrevenants)** | Lettres envoyées aux contrevenants pour les informer de leur infraction et des sanctions qu'ils encourent en cas de récidive.<br><br>Les lettres d'avertissement comportent des fins différentes selon les pays. Par exemple, une lettre peut avertir le contrevenant que :<br>• il a accumulé un nombre de points d'inaptitude tel qu'il s'approche du seuil de suspension du permis et qu'une nouvelle infraction entraînera la déchéance du permis ;<br>• la prochaine infraction entraînera une peine de prison ou une amende plus élevée que la dernière infraction ;<br>• de nouvelles sanctions s'appliquent à l'infraction et, après une période limitée (par exemple, le délai entre l'adoption d'une nouvelle loi et sa mise en œuvre complète) ou en cas de récidive au cours de cette période, la nouvelle sanction complète sera appliquée. | Dissuader les contrevenants en les informant des sanctions qu'ils encourent en cas de récidive.<br><br>Peut être utilisé pour faire savoir qu'une nouvelle loi est sur le point d'entrer en vigueur et que toute autre récidive entraînera une sanction au lieu d'une lettre d'avertissement. | Informer les contrevenants des peines supplémentaires auxquelles ils s'exposent et dont ils n'étaient peut-être pas conscients, afin de de renforcer l'effet de dissuasion spécifique.<br><br>Les lettres d'avertissement peuvent être générées automatiquement et les frais d'exécution resteraient peu élevés.<br><br>Renforcer l'équité de la procédure en fournissant des informations. | Faible coût pour le contrevenant (c'est-à-dire effet dissuasif limité ou nul).<br><br>Pour permettre d'identifier les contrevenants récidivistes et leur infliger la totalité de la peine, il conviendra de tenir un registre précis des personnes ayant reçu un avertissement. Sinon, le système ne permettra pas de déterminer qui a déjà reçu une lettre d'avertissement, ce qui réduira considérablement tout effet dissuasif futur. | Selon une méta-analyse comprenant principalement des études anciennes (années 1970 et 1980), les lettres d'avertissement sont associées à une baisse des accidents[160]. Bien que des preuves précises ne soient pas disponibles, il est souvent recommandé d'adopter les bonnes pratiques en faveur de premiers contrevenants et pour ceux qui approchent du seuil de points de pénalité[161]. Les lettres d'avertissement peuvent s'avérer efficaces en raison de la menace d'une sanction plus sévère, telle que la suspension de permis en cas de récidive[162].<br><br>Cependant, l'effet dissuasif d'une lettre d'avertissement dépend d'un système précis et efficace, avec un registre des contrevenants ayant déjà reçu un avertissement. L'envoi répété de lettres d'avertissement à un contrevenant n'est pas recommandé, faute d'effet dissuasif. L'effet dissuasif ne sera de vigueur que s'il existe un risque réel que la prochaine infraction entraîne une sanction, plutôt qu'un un autre avertissement. |

# RÉFÉRENCES


[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] Combined summary Table is available in Appendix.

[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] See overall evidence in Table 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. Retrieved from 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] See examples:

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. Retrieved from http://one.nhtsa.gov/people/injury/research/observation_study/index.htm

[14] See examples:

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] See examples:
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] See example:

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. Retrieved from 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. Retrieved from 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. Retrieved from www.roadsafety-dss.eu on 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. Retrieved from www.roadsafety-dss.eu on 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. Retrieved from 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. Retrieved from 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] See examples:

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.

[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] See examples:

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. Retrieved from www.roadsafety-dss.eu on 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. Retrieved from www.roadsafety-dss.eu on 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). Retrieved from 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. Retrieved from 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] See example:

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] See examples:

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] See examples:

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] See examples:

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] See examples:

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] See examples:

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] See examples:

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.

As of November 2019, countries such as Finland, Switzerland, the UK adopt income-based fines. However, countries may change their policies any time and individuals may directly check with countries for their current policies.

[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] See examples:

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] Example in Australia: 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] See examples:

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] See examples of discrimination:

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] More information can be found in the 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. Retrieved from 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. Retrieved from 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. Retrieved from 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] See examples:

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. Retrieved from 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. Retrieved from www.roadsafety-dss.eu on 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. Retrieved from www.roadsafety-dss.eu on 04/01/2021

[138] See examples:

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. Retrieved from 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. Retrieved from 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] See examples:

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. Retrieved from www.roadsafety-dss.eu on 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. Retrieved from www.roadsafety-dss.eu on 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). Retrieved from 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.

[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. Retrieved from 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] See example:
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


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

**Kuala Lumpur Office**
Menara Tokio Marine Life,
Level 10,
189 Jalan Tun Razak,
50400 Kuala Lumpur,
Malaysia
Tel: +603 9207 5700

**Budapest Office**
Budapest,
Váci út 30. 4.em.,
1132 Hungary
Tel: +36 1 888 4500


For more information about how to join the Global Road Safety Partnership please visit our website **www.grsproadsafety.org**

GLOBAL
**ROAD SAFETY**
PARTNERSHIP