



Руководство по применению наказаний для повышения безопасности дорожного движения



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

© Международная федерация обществ Красного Креста и Красного Полумесяца 2021 г.

Все права защищены. Не допускается воспроизведение, распространение, публикация, изменение, цитирование, копирование, перевод на другие языки или адаптация настоящего документа или его части без предварительного письменного разрешения Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца. Все фотографии, использованные в настоящем документе, охраняются авторским правом МФКК, если не указано иное.

Благодарность

Настоящее руководство подготовлено в рамках программы глобального партнёрства по обеспечению безопасности дорожного движения, организованной Международной федерацией обществ Красного Креста и Красного Полумесяца. Ведущим автором является доктор Тика Сакасита (Chika Sakashita). Значительный вклад внесли доктор Джуди Флейтер (Judy Fleiter), Дэйв Клифф (Dave Cliff), Марсин Флигер (Marcin Flieger), Бретт Хармен (Brett Harman) и Малкольм Лиллей (Malcolm Lilley) (глобальное партнёрство по обеспечению безопасности дорожного движения).

Рекомендуемая справочная литература:

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

СОДЕРЖАНИЕ

- 4 ГЛОССАРИЙ
- 5 КРАТКИЙ ОБЗОР
- 6 ЦЕЛЬ РУКОВОДСТВА
- 7 ВВЕДЕНИЕ
- 8 ТИПЫ НАКАЗАНИЙ
- 13 НЕЗАКОННЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ПРАВОВЫХ МЕР
- 14 ЭФФЕКТИВНОСТЬ НАКАЗАНИЙ
- 17 КАК ПОВЫСИТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ НАКАЗАНИЙ
 - 17 ТЕОРИЯ СДЕРЖИВАНИЯ
 - 17 Неотвратимость наказания
 - 18 Строгость наказания
 - 21 Стремительность наказания
- 22 НОРМЫ ПРОЦЕССУАЛЬНОГО ПРАВА И ОЧЕВИДНАЯ СПРАВЕДЛИВОСТЬ
- 23 СОЦИАЛЬНЫЕ НОРМЫ
- 24 ЦЕЛОСТНАЯ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАКАЗАНИЯМИ
- 25 ПРИЛОЖЕНИЕ
- 32 ССЫЛКИ

ГЛОССАРИЙ

Нештрафуемый порог: порог выше разрешённого скоростного лимита, не считающийся превышением разрешённой скорости. Такой порог может быть указан в процентах (например, на 10 % выше скоростного лимита) или в цифрах (например, на 10 км/ч выше скоростного лимита).

Общие средства сдерживания: степень сдерживания людей от определённых действий, таких как превышение скорости, не потому что их поймали, а потому что они верят, что их могут поймать, и последствия являются нежелательными.

СНСД: страны с низким и средним уровнем дохода.

Наказание: в настоящем руководстве под наказанием подразумевается предусмотренное законом наказание за нарушение законов или правил дорожного движения.

Специальные средства сдерживания: степень сдерживания людей от определённых действий, поскольку они были задержаны и наказаны за аналогичное поведение раньше и не хотят повторения последствий.

Нарушение правил дорожного движения: незаконные действия во время управления лицом автомобильным транспортным средством. Также может называться нарушением правил уличного движения.

Нарушители правил дорожного движения: лица, совершившие незаконные действия во время управления автомобильным транспортным средством.

КРАТКИЙ ОБЗОР

Наказание нарушителей правил дорожного движения является ключевым компонентом техник изменения стиля поведения, широко применяющихся во многих юрисдикциях. Применение наказания призвано стимулировать людей безопасно использовать дорожную сеть и соблюдать правила дорожного движения.

Принципы сдерживания говорят о том, что люди делают поведенческий выбор исходя из своих собственных представлений об угрозе соответствующего наказания. Считается, что такая угроза определяется комбинацией представляемой угрозы быть пойманным за нарушение закона (предполагаемый риск задержания) и пониманием неотвратимости, строгости и стремительности наказания после задержания. Результаты исследований наиболее весомого из этих четырёх аспектов являются спорными.

В действительности, многие факторы влияют на соблюдение правил дорожного движения и уровни нарушения. Наказания за несоблюдение правил дорожного движения предназначены для изменения поведения участников дорожного движения, но они не рассчитаны на конкретные обстоятельства. Различные наказания по-разному влияют на людей. Воздействие наказания на поведение также может отличаться в разных странах, что вызвано рядом факторов, в том числе, разницей в подходе к преступлению и справедливости, ощущаемой честностью законодательных процессов, преобладающими социальными нормами и культурными верованиями, процессами управления наказаниями (т. е. противопоставление административного и юридического процессов), согласованностью систем лицензирования и регистрации, уровнем и типом полицейского правоприменения и уровнем, на котором поведение считается незаконным (например, скоростные лимиты, допустимый уровень алкоголя в крови). Оценочные исследования изучают воздействие комплекса санкций, а не отдельной санкции. Поэтому сложно выделить специфическое воздействие отдельных типов наказаний.

Опыт и полученные данные свидетельствуют о наличии множества способов увеличить влияние наказаний для осуществления необходимого изменения поведения. Важно понимать, что не существует определённого способа, позволяющего легко определить, насколько серьёзным должно быть наказание для сдерживания людей от нарушения правил дорожного движения. Различные наказания по-разному влияют на людей. Например, денежный штраф может быть значительным и весомым наказанием для людей с ограниченными финансовыми ресурсами, но может не иметь никакого влияния на противоправное

поведение людей, которые могут легко позволить себе оплатить денежный штраф. Но в то же время на человека с большими финансовыми возможностями более эффективно может повлиять наказание в виде штрафных баллов, чем денежный штраф.

В число видов наказаний входят:

- штрафы (прогрессивное наказание, т. е. чем серьёзнее нарушение, тем большей будет сумма штрафа, как указано в таблице);
- система штрафных очков (штрафные баллы или поощрительные баллы);
- санкции в отношении права управления транспортными средствами (временное лишение водительских прав, временное лишение водительских прав на месте, аннулирование водительских прав, ограничение водительских прав);
- санкции в отношении транспортного средства (эвакуация автомобиля, изъятие регистрационного номерного знака, обездвиживание автомобиля);
- алкогольный блокиратор;
- реабилитационные программы (исправление / реабилитация);
- тюремное заключение.

Выбор наказания может определяться целями, преимуществами и недостатками каждого типа наказания, а также полученными данными, касающимися каждого типа наказания (см. сводную таблицу в приложении). В число целей наказаний входит понимание получателей наказания – нужно ли обеспечить наличие общих средств сдерживания, нацеленных на всё население (предупредить нарушения в общем), и (или) обеспечить наличие специальных средств сдерживания, нацеленных на тех, кто уже был пойман, привлечён к ответственности и наказан (предотвращение повторного нарушения). Часто комбинируются разные виды наказаний для усиления эффекта сдерживания и достижения наилучших результатов в области безопасности. Независимо от типа наказания, их необходимо применять в соответствии с установленными законодательством полномочиями. Наказание играет важную воспитательную роль, показывая уровень риска, связанный с различными нарушениями. Например, важно, чтобы за более рискованное и опасное поведение было предусмотрено более серьёзное наказание. Таким образом, строгость наказания зависит от уровня опасности нарушителя закона для общества.

ЦЕЛЬ РУКОВОДСТВА

В настоящем руководстве содержится информация о различных типах наказаний, предусмотренных за нарушение прав дорожного движения. Наказание за нарушение правил дорожного движения является важнейшим компонентом техник изменения стиля поведения, широко применяющихся для стимулирования участников дорожного движения соблюдать правила дорожного движения и безопасно использовать дорожную сеть. Важно иметь доказательное законодательство, но его одного недостаточно для предотвращения незаконного поведения. Соблюдение правил дорожного движения можно обеспечить путём объединения законодательства, повышенной общественной сознательности, принуждения и наказания. В настоящем руководстве внимание акцентируется только на наказании.



ВВЕДЕНИЕ

Участники дорожного движения нарушают правила дорожного движения по разным причинам. Некоторые люди намеренно ведут себя противозаконно. Некоторые осуществляют те же незаконные действия по незнанию, а некоторые могут делать это из-за помутнения сознания вследствие употребления алкоголя и (или) наркотиков. Угроза наказания, достаточно серьезного для предотвращения нарушения, может предотвратить нарушение закона, что, в свою очередь, может уменьшить количество нарушений.

Основной принцип, определяющий использование наказаний, состоит в том, что поведение, которое приводит к отрицательным последствиям, скорее всего, не будет повторяться. Принципы сдерживания говорят о том, что люди делают поведенческие выборы исходя из своих собственных представлений об угрозе соответствующего наказания¹. Считается, что такая угроза определяется комбинацией четырех компонентов: представляемая угроза быть пойманным за нарушение закона (*предполагаемый риск задержания*), понимание неотвратимости, строгости и стремительности наказания после задержания². Общий эффект наказаний связан с каждым из этих четырех аспектов теории сдерживания. Результаты исследований, связанных с определением наиболее весомого из этих четырех аспектов, являются спорными³.

Существует две дополнительные концепции, связанных со сдерживанием, которые имеют отношение к принудительной реализации системы наказания: **общие** и **специальные** средства сдерживания. Общие средства сдерживания касаются влияния законодательства и его принудительной реализации на всё население. Эффект общих средств сдерживания распространяется на рядовых граждан, которые считают, что законы исполняются в обязательном порядке и существует высокий риск быть пойманным и наказанным. Специальные средства сдерживания, напротив, применяются только к людям, которых уже поймали, привлекли к ответственности и наказали. Эффект специальных средств сдерживания распространяется на нарушителей, которые считают предыдущий опыт наказания достаточно отрицательным, что сдерживает их от повторного нарушения. Неотвратимость по-разному влияет на нарушителей: от уменьшения количества нарушений и серьезности нарушений до прекращения нарушений.

В настоящем руководстве описаны способы, позволяющие реализовать функциональную систему наказания, и приведены факты из международной практики для разработки рекомендаций. Важно понимать, что не существует определённого способа, позволяющего легко определить, насколько серьезным должно быть наказание для сдерживания людей от нарушения правил дорожного движения. Различные наказания по-разному влияют на людей. Например, денежный штраф может быть значительным и весомым наказанием для людей с ограниченными финансовыми ресурсами, но может не иметь никакого влияния на противоправное поведение людей, которые могут легко позволить себе оплатить денежный штраф. Но в то же время на человека с большими финансовыми возможностями более эффективно может повлиять наказание в виде штрафных баллов, чем денежный штраф.



ТИПЫ НАКАЗАНИЙ

Юридические санкции, также называемые штрафными санкциями, накладывают наказание на лиц, нарушивших законы и нормы безопасного использования дорожной сети. Помимо наказания, штрафные санкции могут включать в себя ограничения для нарушителей, не позволяющие им совершать другие правонарушения, перевоспитание нарушителей и устрашение потенциальных нарушителей для предотвращения нарушений.

К лицам, задержанным за нарушение законов и правил дорожного движения, могут применяться разные наказания. В таблице 1 содержится перечень наказаний, которые могут применяться к нарушителям правил дорожного движения. Тип наказания может определяться на основании целей, разных преимуществ и недостатков каждого типа наказания (таблица 1) в дополнение к полученным данным (см. таблицу 2)⁴. Кроме того, наказания можно комбинировать для усиления сдерживания. Например, за некоторые нарушения могут быть предусмотрены и денежные штрафы, и штрафные баллы, вместо одного лишь штрафа или наказания в виде штрафных баллов.

Существует два процесса определения наказания:

- **судебный процесс:** наказание определяется в суде, при этом наказание и его строгость зависят от приговора;
- **административный процесс:** наказание определяется без непосредственного вмешательства суда, применяя процессы, связанные с оформлением уведомления о наказании (при этом у обвиняемого нарушителя есть право опротестовать его в суде).

Как правило, меньшее привлечение судебной системы в административных процессах ускоряет применение наказания, повышает его неотвратимость и требует меньших административных расходов, чем судебные процессы, в которых обязательно участие суда для определения наказания и его строгости⁵. Однако неотвратимость наказаний, определяемых судом, можно повысить благодаря применению предусмотренного наказания за правонарушение, например, обязательного минимального срока аннулирования водительских прав⁶.



Таблица 1. Различные типы наказаний⁷

Тип наказания	Описание	Основная цель	Преимущества	Недостатки
Штрафы (заранее установленный и дифференцированный денежный штраф)	<p>Денежное взыскание, которое должно быть оплачено нарушителем в установленном департаменте до определённой даты.</p> <p>Сумма штрафа увеличивается соразмерно серьёзности нарушения (например, дифференцированный штраф означает, что чем больше превышение скорости, тем большим будет денежный штраф).</p> <p>Сумма штрафа должна быть установлена заранее, указана в протоколе и обнародована, чтобы нарушители знали сумму, и что полицейские не могут изменить сумму штрафа по договорённости с нарушителями.</p>	<p>Наказать нарушителей для сдерживания от нарушений в дальнейшем.</p> <p>Сдерживание потенциальных нарушителей от нарушений.</p>	<p>Возможный источник дохода для непосредственного финансирования действий по обеспечению безопасности на дорогах (например, контроль за исполнением).</p> <p>Заранее установленные (фиксированные) суммы штрафов снижают возможность коррупции, когда полицейские договариваются с нарушителями, в частности, если оплата штрафа осуществляется через третью правительственную организацию (не полицию).</p>	<p>Штрафы, выписываемые полицейскими нарушителям на месте задержания, создают возможности для коррупции, если сумма штрафа не установлена заранее и не является общеизвестной.</p> <p>Социально-экономический статус может определять степень эффективности для разных людей. Например, штраф в 10 долларов США в Индии для водителя с низким уровнем дохода может являться значительным наказанием и, скорее всего, будет сдерживать его от дальнейших нарушений. Однако тот же самый штраф для водителя с высоким уровнем дохода или водителя в стране с высоким уровнем доходов не является серьёзным наказанием и, следовательно, может не являться сдерживающим фактором. Такие вопросы равенства можно решить, установив суммы штрафов пропорционально доходу (например, в Финляндии) или на основании медианной недельной зарплаты в стране. Однако для этого необходимо обладать точными сведениями о доходе каждого гражданина страны, что маловероятно в большинстве СНСД.</p>
Штрафные баллы	<p>Баллы накапливаются от 0 до большего значения в случае нарушения водителем правил и обычно действительны в течение нескольких лет. Когда общее количество штрафных баллов достигает установленного максимального значения в течение определённого периода (например, 12 или более баллов за 3 года), то применяется другое наказание — как правило, временное лишение водительских прав или аннулирование водительских прав.</p>	<p>Сдерживание нарушителей от дальнейших нарушений.</p> <p>Сдерживание потенциальных нарушителей от нарушений.</p>	<p>С большой долей вероятности можно утверждать, что система баллов является более справедливой для людей с разными уровнями дохода, нежели денежные штрафы⁸.</p> <p>За повторное нарушение предполагается большее количество баллов, что оказывает хорошее специфическое воздействие⁹.</p> <p>Может считаться более справедливым наказанием и положительно восприниматься обществом¹⁰.</p>	<p>Нарушители могут передать полученные баллы другому лицу (например, лицу, у которого штрафных баллов немного или нет совсем)¹¹, если во время нарушения личность водителя не была установлена (например, при использовании автоматизированного средства контроля, однако только если камера не сделала фотографию водителя) и уведомление о наказании было отправлено зарегистрированному владельцу автотранспортного средства.</p> <p>Зависимость от действующей системы водительских прав, которая позволяет следить за зафиксированными нарушениями нарушителя и временно лишать водительских прав при достижении максимального количества баллов.</p>

Тип наказания	Описание	Основная цель	Преимущества	Недостатки
Поощрительные баллы	Баллы вычитаются из определённого числа (например, 100), пока их количество не достигнет 0, если водитель совершает нарушение. Оставшиеся баллы, как правило, остаются действительными в течение нескольких лет. Если остаток падает до 0, то применяется другое наказание — как правило, временное лишение или аннулирование водительских прав.	Сдерживание нарушителей от дальнейших нарушений. Сдерживание потенциальных нарушителей от нарушений.	С большой долей вероятности можно утверждать, что система баллов является более справедливой для людей с разными уровнями дохода, нежели денежные штрафы ¹² .	Нарушители могут мошенничать, используя баллы, принадлежащие другим людям, если на момент совершения нарушения личность нарушителя не была установлена (например, при использовании автоматизированного средства контроля, однако только если камера не сделала фотографию водителя) и уведомление о наказании было отправлено зарегистрированному владельцу автотранспортного средства. Зависимость от действующей системы водительских прав, которая позволяет следить за зафиксированными нарушениями нарушителя и временно лишать водительских прав при достижении максимального количества баллов.
Временное лишение водительских прав	Лицу, временно лишённому водительских прав, запрещается водить на протяжении всего срока временного лишения. Водительские права автоматически восстанавливаются по истечении срока временного лишения.	Сдерживание нарушителей от дальнейших нарушений и препятствование нарушениям. Сдерживание потенциальных нарушителей от нарушений.	Ограничивает возможности повторного нарушения в течение срока наложения санкции.	Водители, временно лишённые водительских прав, могут продолжать водить, не имея на это законных прав ¹³ . Временное лишение может считаться несправедливым, особенно если оно сказывается на возможности нарушителя зарабатывать себе на жизнь, если источник заработка связан с необходимостью вождения (в частности, для водителей, проживающих в сельской / отдалённой местности, не имеющих доступа к общественному транспорту). Зависимость от действующей системы водительских прав, которая следит за зафиксированными нарушениями и обеспечивает связь между нарушителем и правоохранительным органом.
Временное лишение водительских прав на месте	Действие прав временно приостанавливается и водительские права конфискуются на месте полицией в случае совершения серьёзного нарушения (например, сильное превышение скорости, вождение в нетрезвом виде, нарушение правил движения, повлекшее смерть или тяжёлые травмы), как правило, на определённый срок (например, 28 дней).	Сдерживание нарушителей от дальнейших серьёзных нарушений и препятствование нарушениям. Сдерживание потенциальных нарушителей от дальнейших серьёзных нарушений.	В противовес обычному временному лишению водительских прав (описанному выше), эффект сдерживания от временного лишения водительских прав на месте является стремительным, что является одним из важных элементов, способствующих сдерживанию.	Полицейский может применить наказание в виде немедленного временного лишения водительских прав, но такое наказание не может быть применимо в случае нарушений, зафиксированных на камеру. Необходима система, позволяющая немедленно регистрировать приостановление действия водительских прав, чтобы органы знали о таком временном приостановлении действия.
Аннулирование / отмена водительских прав	Лицу с аннулированными водительскими правами запрещается водить на протяжении всего срока аннулирования. Водительские права можно восстановить только после повторной подачи водителем документов на получение водительских прав по окончании срока аннулирования. Водитель никогда не сможет водить, если к нему будет применено пожизненное лишение права управления транспортными средствами.	Сдерживание нарушителей от дальнейших нарушений и препятствование нарушениям. Сдерживание потенциальных нарушителей от нарушений.	Ограничивает возможности повторного нарушения в течение срока наложения санкции.	Водители, лишённые прав, могут продолжать водить ¹⁴ . Зависимость от действующей системы водительских прав, которая следит за зафиксированными нарушениями и обеспечивает связь между нарушителем и сотрудниками правоохранительных органов. Необходима система, обеспечивающая оперативную регистрацию аннулированных судом водительских прав в системе водительских прав.

Тип наказания	Описание	Основная цель	Преимущества	Недостатки
Ограничение водительских прав	<p>Держателю водительских прав запрещается водить в течение срока ограничения, за исключением вождения для определённых целей (например, чтобы добраться на место работы и обратно или получить медицинскую помощь), определяемых судом или другим органом. Как правило, для применения наказания в виде ограничения водительских прав нарушители должны доказать, что запрет на вождение принесёт им излишние страдания.</p>	<p>Сдерживание нарушителей от дальнейших серьёзных нарушений и препятствование нарушениям.</p> <p>Сдерживание потенциальных нарушителей от нарушений.</p>	<p>Снижает возможность повторного нарушения в течение срока действия санкции и может способствовать повышению внимания и бдительности во время вождения.</p> <p>Данный вид наказания может быть хорошо воспринят обществом, так как во внимание принимаются экономические потребности нарушителя.</p>	<p>Широкое использование ограниченных водительских прав может снизить эффективность специальных и общих средств сдерживания, поскольку нарушители не ощущают на себе полное воздействие наказания¹⁵.</p> <p>Судебные решения об ограничении водительских прав и временном лишении водительских прав могут способствовать социальному неравенству.</p> <p>Зависимость от действующей системы водительских прав, которая следит за зафиксированными нарушениями и обеспечивает связь между нарушителем и сотрудниками правоохранительных органов.</p> <p>Ограничение права управления транспортными средствами должно быть отражено в водительском удостоверении. В противном случае полицейские могут не увидеть ограничение при задержании водителя в следующий раз.</p>
Санкции в отношении транспортного средства	<p>Конфискация транспортного средства нарушителя.</p> <p>Конфискованные / отобранные транспортные средства могут быть возвращены по истечении срока действия санкции при условии оплаты штрафа. Также возможна конфискация номерного знака, использование стикера на номерном знаке, предупреждающего о том, что данное транспортное средство могут водить другие люди, но не нарушитель, аннулирование регистрации транспортного средства или обездвиживание транспортного средства на объекте собственности нарушителя с помощью «башмака» или блокиратора, при этом нарушитель не утрачивает права на автомобиль в случае эвакуации.</p> <p>Как правило, применяется в случае серьёзных нарушений и (или) в отношении нарушителей, совершивших нарушение повторно, для которых другие наказания оказались неэффективными и не предупредили повторное нарушение.</p>	<p>Препятствование нарушителям в совершении дальнейших нарушений.</p> <p>Сдерживание потенциальных нарушителей от нарушений.</p>	<p>Не даёт возможности повторного нарушения в течение срока наложения санкции.</p> <p>Водителям может быть сложнее продолжать водить без автомобиля, чем без водительских прав. Полученные данные говорят о том, что эвакуация автомобиля повышает вероятность соблюдения ограничений при временном лишении водительских прав¹⁶.</p>	<p>Не является наказанием для нарушителя, если он не является владельцем автомобиля.</p> <p>Если эвакуированный автомобиль принадлежит другому лицу, а не нарушителю, то такой автомобиль может быть возвращён при определённых обстоятельствах.</p> <p>Нарушитель может иметь доступ к другому автомобилю, который он будет использовать.</p> <p>Возможно возникновение проблем, если стоимость автомобиля меньше общей стоимости эвакуации и нарушитель решает не забирать свой автомобиль, чтобы не платить штраф. Кроме того, санкции в отношении транспортного средства могут считаться несправедливыми, особенно для нарушителей, проживающих в сельской / отдалённой местности, практически не имеющих или не имеющих доступа к общественному транспорту.</p> <p>В то же время, если стоимость автомобиля высока, то нарушители могут скрыться с места происшествия, создавая дополнительные риски¹⁷.</p>
Алкогольный блокиратор	<p>Данное устройство устанавливается в автомобиль и не позволяет завести его до тех пор, пока не будет пройдена проверка концентрации алкоголя в выдыхаемом воздухе. Прежде всего, он предназначен для изменения поведения нарушителей, осуществляющих вождение в нетрезвом виде, особенно при наличии высокой концентрации алкоголя в крови и (или) повторных нарушителей, а не для выполнения функции общего сдерживания.</p>	<p>Препятствование нарушителям в совершении дальнейших нарушений под действием алкоголя.</p>	<p>Не даёт возможности повторно совершить нарушение под действием алкоголя в автомобиле, оснащённом блокировкой, в течение срока действия санкции.</p>	<p>Блокировку можно применить только в отношении водителей, владеющих автомобилем.</p> <p>Доступ к блокировочному оборудованию и его обслуживанию может быть ограничен в сельской местности.</p> <p>Необходимо обязательно отмечать наличие блокировки в водительских правах, в противном случае полиция может упустить этот аспект при задержании. Кроме того, информация о наличии блокировки должна передаваться между юрисдикциями, чтобы нарушитель не мог получить водительские права без блокировки в другой юрисдикции во время срока действия наказания.</p>

Тип наказания	Описание	Основная цель	Преимущества	Недостатки
Реабилитационные программы (исправление / реабилитация)	В первую очередь, нацелены на изменение поведения нарушителей, особенно нарушителей, осуществляющих вождение в нетрезвом виде, а не для осуществления функции общего сдерживания. Программы могут быть обучающими, акцентирующими внимание на знаниях, и (или) психологическими, работающими над изменением поведения и длящимися неделями.	Исправление нарушителей	Реабилитационные программы могут более эффективно работать с факторами, способствующими совершению нарушений под действием алкоголя и наркотических средств.	Необходимы продуманные процедуры оценки для применения к нарушителям наиболее эффективных мер воздействия ¹⁸ . Рентабельность различных подходов неясна. Может быть ограниченный доступ в сельской и отдалённой местности.
Тюремное заключение	Нарушители могут быть заключены в тюрьму за некоторые (серьёзные) нарушения, такие как вождение в нетрезвом виде, вождение без прав или опасное вождение, повлёкшее смерть.	Препятствование нарушителям в совершении дальнейших нарушений. Сдерживание потенциальных нарушителей от нарушений.	Привлекает внимание общественности к серьёзности нарушения. Не даёт возможности совершить нарушение повторно в течение срока действия санкции.	Более затратный метод наказания в сравнении с остальными.
Предупреждения (Не рекомендуется в качестве регулярной формы наказания для сдерживания нарушений)	Нарушителям отправляются предупреждения, содержащие информацию о совершённом ими нарушении и наказаниях, которые к ним будут применены в случае повторного нарушения. В разных юрисдикциях предупреждения используются для разных целей. Например, предупреждение может информировать нарушителя о том, что: <ul style="list-style-type: none"> • количество полученных им штрафных баллов приближается к пороговому значению для применения временного лишения водительских прав и ещё одно нарушение приведёт к аннулированию водительских прав; • в случае ещё одного нарушения нарушитель будет отправлен в тюрьму или ему будет выписан более высокий штраф, нежели за прошлое нарушение; • за нарушение полагается новое наказание и после определённого периода (например, периода между принятием нового закона и его полной реализацией) или в случае последующего нарушения в этот период времени будет применено новое наказание. 	Сдерживание нарушителей путём их информирования о наказаниях, которые они могут понести в случае повторного нарушения. Может быть полезным для информирования о применении нового закона в ближайшем будущем и совершение нарушения в дальнейшем повлечёт за собой наказание вместо предупреждения.	Информирование нарушителей о дополнительных наказаниях, которые им полагаются или о которых они могли не знать, с целью повышения сдерживания. Возможно автоматическое генерирование предупреждений, что позволит снизить расходы на осуществление. Повышение процедурной справедливости путём предоставления информации.	Небольшое значение для нарушителя (т. е. ограниченное сдерживание или отсутствие сдерживания). Для установления личности нарушителей в дальнейшем применения полноценного наказания необходимо обеспечить наличие системы регистрации лиц, Получивших предупреждение. В противном случае, будет невозможно определить, кто уже получил предупреждение, что значительно снизит эффективность любого сдерживания в будущем.

*В некоторых юрисдикциях новые водители и водители, находящиеся на испытательном сроке, должны получить меньшее количество баллов для применения к ним санкций. Например, для основной массы населения применяется система 12 штрафных баллов в течение 3 лет, но новому водителю достаточно набрать 4 балла для временного лишения его водительских прав¹⁹.

НЕЗАКОННЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ПРАВОВЫХ МЕР

Наказания могут повлечь за собой неправомерные последствия, которые также могут действовать в качестве сдерживающих факторов. Например:

- временное лишение водительских прав может привести к невозможности для лица выполнять свою работу, в частности, если для выполнения рабочих задач необходимо вождение или перемещение на рабочее место и обратно;
- нарушитель может столкнуться с общественным неодобрением коллег и членов семьи, в частности, в обществе, в котором такое поведение, как вождение в нетрезвом виде, превышение скорости и вождение под действием наркотических средств считается общественно неприемлемым;
- в некоторых юрисдикциях в случае нарушения правил дорожного движения увеличивается размер страховых взносов²⁰. Известно, что скидки от страховых компаний могут побуждать к соблюдению скоростных ограничений в некоторых странах (например, в Дании, Швеции и Нидерландах)²¹.



ЭФФЕКТИВНОСТЬ НАКАЗАНИЙ

Сложно выделить эффективность отдельных санкций, так как на практике на соблюдение водителями правил и уровни нарушения влияет целый ряд факторов. Оценка эффективности наказаний является сравнительно ограниченной, поэтому сложно с высокой степенью уверенности рекомендовать определённые виды наказаний. Оценочные исследования изучают воздействие комплекса санкций, а не отдельной санкции²².

Эффективность санкций может отличаться для обычных водителей и нарушителей правил дорожного движения, а также для лиц, совершивших нарушение впервые, и лиц, совершивших повторное нарушение. Наказания призваны изменить поведение отдельных участников дорожного движения, но они не рассчитаны на конкретные обстоятельства. Правовые меры наказания являются инструментом для изменения поведения на уровне всего населения (т. е. ко всем нарушителям применяется одинаковое наказание). Это значит, что правовые меры наказания

представляют собой комплексный инструмент для изменения поведения отдельных личностей.

Воздействие наказания на поведение также может отличаться в разных странах, что вызвано рядом факторов, в том числе, разницей в подходе к преступлению и справедливости, ощущаемой честностью законодательных процессов, преобладающими социальными нормами и культурными верованиями, процессами управления наказаниями (т. е. противопоставление административного и юридического процессов), согласованностью систем лицензирования и регистрации, уровнем и типом полицейского правоприменения и уровнем, на котором поведение считается незаконным (например, скоростные лимиты, допустимый уровень алкоголя в крови). Однако сведения об эффективности различных санкций были включены в оценочные исследования. В таблице 2 приводится обзор полученных на текущий момент данных.

Таблица 2. Обзор полученных данных

Тип наказания	Общие полученные данные
ШТРАФЫ	<p>Отдельные исследования говорят о том, что, чем выше штрафы, тем меньше количество нарушений, даже при условии неизменности уровня принудительного исполнения: превышение скорости (увеличение штрафа на 1 %) ²³, проезд на запрещающий сигнал светофора (увеличение штрафа более чем на 150 долларов США в разных юрисдикциях) ²⁴, использование ремня безопасности (увеличение штрафа на 15 долларов США) ²⁵. Эффективность также может зависеть от способа принудительного исполнения. Например, (хотя и не имеется прямых доказательств) предполагается, что уменьшение количества нарушений при увеличении штрафов происходит с большей долей вероятности при условии наличия камеры, а не полиции, поскольку полиция адаптируется к более строгим наказаниям, снижая степень принудительного исполнения или применяя к нарушениям большие допуски ²⁶.</p> <p>Мета-анализ, проведённый в 2016 году ²⁷, показал, что эффективность увеличения денежных штрафов отличается:</p> <ul style="list-style-type: none">■ уменьшение количества нарушений на 15 % при увеличении штрафов на 50-100 %;■ количество нарушений не меняется при увеличении штрафов на сумму до 50 %;■ увеличение количества нарушений на 4 % при увеличении штрафов на 100 %;■ эффективность в случае повторных нарушений является смешанной, но эффективность от увеличения штрафов в отношении лиц, часто совершающих серьёзные нарушения, может быть меньше;■ уменьшение количества всех ДТП на 5-10 % при увеличении штрафов (неопределённое увеличение);■ уменьшение количества ДТП со смертельным исходом на 1-12 % при увеличении штрафов (неопределённое увеличение). <p>То же исследование предупреждает о причинной взаимосвязи, так как не был обеспечен достаточный контроль в отношении использованных данных для определения искажающих факторов.</p> <p>Положительный эффект наблюдается, скорее всего, при условии достаточно высокого и неизменного уровня принудительного исполнения. Ощущаемая честность также может влиять на эффективность ²⁸.</p>

Тип наказания	Общие полученные данные
СИСТЕМЫ ШТРАФНЫХ БАЛЛОВ (СШБ)	<p>Отдельные исследования говорят о разном воздействии, от положительного²⁹ до незначительного воздействия³⁰.</p> <p>Мета-анализ, проведённый в 2012 году³¹, показал, что СШБ приводит к уменьшению количества ДТП, и в частности ДТП со смертельным исходом и травмами, но данный эффект может сойти на нет в течение менее чем 18 месяцев, если не будет поддерживаться достаточно высокий уровень принудительного исполнения.</p> <p>Эффективность СШБ можно повысить, если: нарушители приближаются к лимиту, по достижению которого они будут временно лишены водительских прав³²; нарушители в большой степени зависят от своего автомобиля³³;</p> <p>система включает в себя широкий ряд серьёзных и опасных нарушений правил дорожного движения (превышение скорости, вождение в нетрезвом виде, проезд на запрещающий сигнал светофора, использование ремня безопасности/шлема/детских средств безопасности, опасный обгон, правило приоритета, расстояние между двумя идущими друг за другом автомобилями); промежуточные меры (такие как предупреждения и реабилитационные меры) нацелены на определённые группы нарушителей; система баллов, в том числе связь и управление, является простой, прозрачной и честной³⁴.</p>
САНКЦИИ В ОТНОШЕНИИ ПРАВА УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ	<p>Мета-анализ, проведённый в 2004 году³⁵, показал, что санкции в отношении права управления транспортными средствами способствуют уменьшению количества ДТП на 17 % и нарушений на 21 % среди нарушителей, временно лишённых права управления транспортными средствами.</p> <p>Положительный эффект более вероятен, когда³⁶: высока вероятность обнаружения незаконного вождения; санкции в отношении права управления транспортными средствами комбинируются с другими мерами, такими как реабилитационные программы или эвакуация автомобиля³⁷; неотвратимость и стремительность санкций в отношении права управления транспортными средствами повышается при применении административного / временного лишения водительских прав на месте, когда действие прав автоматически приостанавливается при условии выполнения определённых условий (уменьшение ДТП со смертельным исходом на 4 %³⁸; уменьшение ДТП со смертельным исходом, совершённых в нетрезвом виде, на 5%³⁹ и особенно эффективно для поведения с высокой степенью риска, такого как вождение в нетрезвом виде⁴⁰); повышается строгость (например, временное лишение водительских прав на более длительный срок). Эффект может быть ограничен из-за определённых социальных и экономических условий (например, водители могут игнорировать временное лишение водительских прав, если вождение является необходимым для работы) и может не выдержать весь срок временного лишения⁴¹.</p>
САНКЦИИ В ОТНОШЕНИИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА	<p>Эвакуация автомобиля может уменьшить количество рецидивов, пока автомобиль находится под арестом, и в меньшей степени после возврата автомобиля. Отдельные исследования говорят об уменьшении количества рецидивов и демонстрируют эффективность данного метода в отношении серьёзных нарушителей, например, повторное вождение в нетрезвом виде⁴², повторное сильное превышение скорости⁴³, особенно если такие нарушители уже были временно лишены права управления транспортными средствами⁴⁴.</p> <p>Полученные сведения о специальных номерных знаках и конфискации автомобиля являются недостаточными⁴⁵. Конфискация номерного знака полицейским, задержавшим нарушителя, может быть осуществлена быстро и может уменьшить количество рецидивов и вождение лицами, временно лишёнными водительских прав, особенно среди молодых нарушителей⁴⁶. Обездвиживание автомобилей может быть менее затратным, нежели эвакуация, в случае которой необходимо оплатить штраф за хранение⁴⁷, и было доказано, что оно способствует уменьшению рецидивов⁴⁸.</p>
АЛКОГОЛЬНЫЙ БЛОКИРАТОР	<p>Согласно полученным сведениям алкогольный блокиратор лучше способствует уменьшению количества повторных нарушений участниками дорожного движения, нежели временное лишение водительских прав⁴⁹. Блокиратор кажется более эффективным средством для уменьшения рецидивов в то время, пока он установлен в автомобиле, при этом он лишь временно меняет поведение после завершения применения наказания⁵⁰.</p>
РЕАБИЛИТАЦИОННЫЕ ПРОГРАММЫ	<p>Содержание, форматы и способ подачи материала программ очень отличаются, что часто усложняет оценку эффективности⁵¹. Полученные данные говорят о том, что надлежащим образом организованные курсы реабилитации для лиц, задержанных за вождение в нетрезвом виде, могут уменьшить вероятность рецидивов⁵². Положительный эффект может быть преувеличен, так как для группы сравнения, как правило, характерен более высокий риск рецидивизма, хотя оценочные исследования учитывают такие факторы, как возраст, пол и предыдущие судимости. Положительный эффект более вероятен, если реабилитационные курсы акцентируют внимание на изменении поведения (т. е. конкретный план необходимых действий в случае возможного повторения), а не просто предоставляют информацию, и длятся не менее нескольких недель⁵³.</p>

Тип наказания	Общие полученные данные
<p>ТЮРЕМНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ</p>	<p>Как правило, тюремное заключение сопровождается другими наказаниями, такими как штрафы, поэтому сложно оценить эффективность тюремного заключения самого по себе. Результаты исследований его эффективности неоднозначны⁵⁴. Хотя угроза тюремного заключения может мотивировать нарушителей участвовать в исправительных программах, соблюдать требования к использованию блокиратора и других наказаний⁵⁵, практика вынесения обязательного приговора к тюремному заключению в большинстве случаев неэффективна⁵⁶.</p> <p>Недостаточный эффект общих средств сдерживания можно объяснить тем фактом, что вероятность ареста имеет большее значение, чем строгость санкции⁵⁷. Тюремное заключение для лиц, задержанных за вождение в нетрезвом виде, временно удерживает их от вождения и может иметь временный эффект сдерживания, однако после освобождения эффект может закончиться, если он не подкреплён сильной исправительной программой⁵⁸.</p>
<p>ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ ПИСЬМА НЕ РЕКОМЕНДУЕТСЯ</p>	<p>Мета-анализ, включающий в себя, в основном, более ранние исследования (1970е и 1980е годы), говорит о том, что предупреждения связаны с уменьшением количества ДТП⁵⁹. Хотя нет точных сведений, данная мера часто рекомендуется как наилучшая практика для лиц, совершивших нарушение впервые, и лиц, количество штрафных баллов которых приближается к максимальному числу⁶⁰. Предупреждения могут быть эффективными из-за страха перед более серьёзным наказанием, таким как временное лишение водительских прав, за последующее нарушение⁶¹.</p> <p>Однако сдерживающий эффект предупреждений зависит от наличия точной и надёжной системы регистрации лиц, которые уже получили предупреждение. Не рекомендуется направлять нарушителю повторные предупреждения, так как это не будет иметь сдерживающего эффекта. Сдерживающий эффект будет только при наличии фактического риска того, что следующее нарушение повлечёт за собой наказание, а не ещё одно предупреждение.</p>

КАК ПОВЫСИТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ НАКАЗАНИЙ

Опыт и полученные данные свидетельствуют о наличии множества способов увеличить влияние наказаний для осуществления необходимого изменения поведения. Способы обеспечения максимальной эффективности наказания рассматриваются ниже с разных точек зрения.

ТЕОРИЯ СДЕРЖИВАНИЯ

■ Наказания и способы их применения дорожной полицией для улучшения безопасности на дорогах основаны на принципах теории сдерживания. Согласно данной теории лица удерживаются от нарушения, если они считают, что существует высокий риск быть пойманным в случае нарушения закона и они боятся очевидных последствий нарушения. Говорят, что на уровень страха влияет представление лица о неотвратимости, строгости и стремительности наказания⁶². Каждым из этих факторов можно манипулировать для повышения сдерживания, и они описаны ниже.

1 Неотвратимость наказания

Представление о неотвратимости наказания — это степень уверенности человека в том, что они будут наказаны за совершение преступления, если будут пойманы. Нарушители, пойманные на несоблюдении дорожных правил, должны понести правовые последствия, то есть, чтобы наказание было эффективным сдерживающим фактором, оно должно быть неизбежным⁶³. Наш личный (непосредственный) опыт и знания об опыте других людей (который также называется косвенным или заместительным опытом) в том, что касается получения наказания и избегания наказания, может влиять на обучение и нарушение, так как он меняет наше представление о том, будем ли мы наказаны, если будем пойманы при нарушении закона⁶⁴. Для некоторых лиц страх перед правовыми санкциями может не являться сдерживающим фактором, если они успешно избежали наказания (уклонение от прямого / личного наказания) или если они видят аналогичный результат в отношении других людей (уклонение от косвенного / субститутивного наказания)⁶⁵. Действия правоохранительных органов могут способствовать формированию нашего представления. Применение сотрудниками правоохранительных органов санкционированных правительством широких полномочий может отрицательно сказаться на неотвратимости наказания, так как наказания за нарушение могут не быть одинаковыми.

Эффективная система денежных штрафов, когда контроль осуществляется до тех пор, пока неоплаченные штрафы не будут оплачены, обеспечивает неотвратимость наказания. Неотвратимость наказания также можно обеспечить при наличии эффективных систем ответственности, лицензирования и регистрации. Например, если нарушитель прав дорожного движения не является владельцем автомобиля, на котором было совершено нарушение, то закон может обязать владельца автомобиля сообщить имя нарушителя, который был за рулём во время совершения нарушения. Таким образом система сможет налагать наказание на фактического нарушителя. Или же закон может возложить ответственность на владельца автомобиля, даже если владелец не является нарушителем или если владелец не сообщил, кто находился за рулём автомобиля во время совершения нарушения.

Повышение неотвратимости наказания

Если нарушитель был задержан в момент нарушения правил дорожного движения, то наказание должно быть неизбежным.

Для некоторых лиц страх перед наказанием может не являться сдерживающим фактором, если они успешно избежали наказания и (или) если они видят аналогичный результат в отношении других людей.

Примеры стратегий для повышения неотвратимости наказания

- Разработать надёжную систему оплаты штрафов, обеспечивающую контроль за неоплаченными штрафами до тех пор, пока они не будут оплачены.
- Определить ответственность за наказание, если нарушитель не является владельцем автомобиля, на котором было совершено нарушение.
- Утвердить предусмотренные минимальные наказания за нарушение (например, срок обязательного аннулирования водительских прав) для обеспечения неотвратимости установленного судом наказания.
- Организовать независимый суд по делам о нарушении безопасности движения, который будет заниматься только рассмотрением нарушений правил дорожного движения. Это может помочь избежать ситуаций, когда более серьёзные правонарушения, не связанные с нарушением правил дорожного движения, (например, убийство, изнасилование) могут повлиять на самостоятельность судей в принятии решений о необходимости применения наказания.



2 Строгость наказания

Представление о строгости наказания также влияет на степень сдерживания лиц от нарушения закона. В принципе, представление об общей стоимости нарушения может перевесить преимущества от нарушения для лица, сдерживаемого от нарушения закона⁶⁶. Теоретически, чем строже наказание, тем ниже уровень нарушений. Кроме того, важно то, что наказание отражает рискованность или серьезность нарушения⁶⁷. Например, рекомендуется применять более высокие штрафы и более серьезные санкции для нарушений, совершённых под действием алкоголя в более высокой концентрации, или большего превышения скорости, чтобы сообщить обществу о том, что более рискованное поведение является более опасным и, следовательно, за него полагается более серьезное наказание. В некоторых юрисдикциях может быть предусмотрено одно наказание за какой-либо тип нарушения (например, одна сумма штрафа за любое превышение скорости). Это не рекомендуется. Скорее, рекомендуется применять принцип строгости по теории сдерживания, согласно которому уровень наказания увеличивается пропорционально серьезности нарушения (например, более высокие штрафы за превышение скорости на 15 км/ч, чем на 10 км/ч, и за превышение скорости на 20 км/ч, чем на 15 км/ч и т. д.). Такая дифференцированная система наказаний может помочь уведомить общество о повышенном риске более серьезных нарушений. Например, не рекомендуется применять одинаковый штраф 200 долларов США ко всем типам нарушений, связанным с превышением скорости, так как это может способствовать повышению риска превышения скорости, поскольку потерян стимул свести уровень превышения скорости к минимуму. Ещё один пример можно привести из опыта России, где в целом увеличилось количество случаев превышения скорости, но при этом на фоне увеличения суммы денежных штрафов за превышение скорости на более чем 20 км/ч и отмены штрафов за превышение скорости до 20 км/ч количество случаев превышения скорости на более чем 20 км/ч не уменьшилось⁶⁸. Отмена штрафа за превышение скорости на менее чем 20 км/ч предполагает, что меньшее превышение

скорости является несерьёзным нарушением и способствует тому, что все люди ездят с превышением скорости до 20 км/ч.

Исследования показали, что количество ДТП со смертельным исходом меньше в странах с более строгими системами наказания⁶⁹. Например, в юрисдикциях с относительно высокой безопасностью дорожного движения (например, в Нидерландах⁷⁰, Сингапуре⁷¹, Швейцарии⁷²) применяются более строгие наказания (например, более высокие штрафы и (или) более строгая система штрафных баллов) за более серьезные нарушения, такие как высокое содержание алкоголя в крови, задержание за управление автомобилем в состоянии алкогольного опьянения, сильное превышение скорости и повторные нарушения. Применение более серьезных наказаний продемонстрировало свою эффективность, приведя к уменьшению количества нарушений, ДТП, смертей и травм⁷³. Более высокие штрафы могут уменьшить количество нарушений, особенно сразу после повышения штрафов, в местах с регулярным наблюдением за дорожным движением и в случае комбинирования с другими наказаниями (например, штрафными баллами)⁷⁴. Однако исследования также говорят о том, что соотношение строгости наказания, особенно в виде денежных штрафов, и изменения поведения не является линейным⁷⁵.

Мета-анализ показал, что при увеличении штрафов на 50-100 % наблюдалось уменьшение количества нарушений, увеличение штрафов до 50 % никак не сказывалось на нарушениях, а при увеличении штрафов на более чем 100 % наблюдалось увеличение количества нарушений⁷⁶. Соотношение между увеличением штрафов и уменьшением количества нарушений может не быть линейным, поскольку увеличение штрафов может иметь непредвиденные последствия, такие как:

- снижение желания оплачивать штрафы⁷⁷;
- снижение предполагаемой правомерности принудительного исполнения⁷⁸;

- отношение к штрафам, как к статье увеличения доходов, а не как к принятой мере для улучшения безопасности на дорогах⁷⁹;
- отрицательное влияние на социальное равенство, когда сумма штрафа, являющаяся значительной для лица с низким уровнем доходов, может быть непосильной (и, следовательно, не будет являться сильным сдерживающим фактором) для лица с высоким уровнем доходов⁸⁰.

Более серьёзные наказания не обязательно способствуют большему сдерживанию в некоторых обстоятельствах. Например, исследования также показали, что ужесточение наказания (комбинация штрафов, штрафных баллов и санкций в отношении прав управления транспортными средствами) привело к уменьшению количества нарушителей пропорционально злостным нарушителям и общей частоты повторных нарушений, но не уменьшило срок между повторными нарушениями или количество повторных нарушений среди злостных нарушителей⁸¹. Эксперты-криминологи предполагают, что ужесточение наказания (например, смертельная казнь) не является более эффективным, чем менее строгое долгосрочное тюремное заключение для сдерживания убийств⁸². Такое сравнение правонарушений не обязательно может являться соответствующей аналогией для нарушений правил дорожного движения. Однако, как было сказано ранее, важно, чтобы наказания за нарушение правил дорожного движения отражали серьёзность и риск нарушения. Исследования показали, что количество ДТП со смертельным исходом в результате превышения скорости с участием водителей с временным водительским удостоверением (т. е. не с полноценным водительским удостоверением) уменьшилось на 34 % после введения более серьёзного наказания за превышение скорости (лишение права управления транспортными средствами на месте на 3 месяца за любое превышение скорости)⁸³. Такие смешанные результаты исследований показали, что для изменения поведения участников дорожного движения недостаточно просто повысить штрафы или ужесточить другие наказания, поскольку изменение поведения является сложным процессом и на него влияет множество факторов.

Эффективность более серьёзных наказаний в уменьшении количества нарушений может снижаться при наличии некоторых факторов, таких как низкий предполагаемый риск задержания⁸⁴, адаптация полиции к ужесточению наказаний путём снижения уровня принудительного исполнения и регистрации не всех нарушений / наказаний, применение полицией больших нештрафуемых порогов⁸⁵ и использование полицией широких полномочий для освобождения или уменьшения наказания. Исследования показали, что на решения судей или присяжных о признании виновности может повлиять уровень доказательности и серьёзность нарушения⁸⁶, а также сумма штрафов, которую обвиняемые должны будут заплатить в случае осуждения, при этом при угрозе более серьёзного наказания снижается возможность признания виновности⁸⁷. Если ужесточение наказания приводит к снижению возможности признания виновности, то более строгие наказания могут способствовать нарушениям, а не сдерживать их.

Однако, как показывает опыт, эти вопросы можно решить с помощью ряда механизмов, в том числе следующего:

- надёжная система оплаты штрафов, обеспечивающая контроль за неоплаченными штрафами до тех пор, пока они не будут оплачены;
- инвестирование дохода от нарушений правил дорожного движения для улучшения безопасности на дорогах;
- использование штрафов, зависящих от дохода, когда размер денежного штрафа определяется на основании дохода нарушителя⁸⁸. Определение размера штрафа на основании индекса потребительских цен или другого подходящего индекса может также предотвратить слишком низкие штрафы по прошествии времени⁸⁹.

Система штрафных баллов (штрафных или поощрительных баллов) также может обеспечить оптимальную строгость наказания. Штрафные баллы не дифференцируют нарушителей по уровню дохода, как денежные штрафы. Следовательно, такая система является более справедливой, нежели денежные штрафы. Строгость наказания можно повысить, не увеличивая денежные штрафы, объединив несколько наказаний, например, штрафные / поощрительные баллы и временное лишение водительских прав на месте. Количество баллов за каждое нарушение может также использоваться для отражения серьёзности нарушения. Систему штрафных баллов можно ужесточить следующим образом:

- увеличение количества баллов за нарушение;
- снижение порога до применения другого наказания;
- более длительный срок, по прошествии которого баллы за нарушение могут быть аннулированы;
- ужесточение наказания по достижению максимального количества баллов.



В особые периоды времени, часто связанные с праздниками (например, Пасха, Рамадан, Китайский Новый Год), возможно увеличение количества смертей и травм. Для обеспечения управления в условиях возросшего движения и предотвращения ДТП в некоторых юрисдикциях предусмотрена **система двойных штрафных баллов**, когда в такой специальный период штрафные баллы за нарушение удваиваются по сравнению с баллами за такое же нарушение в обычный период времени. Несмотря на популярность такой меры в некоторых странах, полученные данные ограничены. В Новом Южном Уэльсе (Австралия) было проведено сравнение количества смертельных случаев и серьёзных травм в праздничный и непраздничный период до и после введения двойных штрафных баллов. Результаты анализа показали значительное уменьшение смертельных случаев в праздничные периоды после введения двойных штрафных баллов по сравнению с соответствующими непраздничными периодами⁹⁰. Такой метод оценки учитывал разницу в объёме движения. Результаты говорят о том, что система двойных штрафных баллов способствует снижению. Исследование, проведённое в Западной Австралии с использованием аналогичного метода оценки, показало увеличение количества ДТП со смертельным исходом в период проведения исследования во время применения обычной системы штрафных баллов (не двойных). Однако их количество незначительно увеличилось в праздничный период после применения системы двойных штрафных баллов⁹¹. В целом, проведённые анализы говорят о том, что система двойных штрафных баллов приносит пользу, но важно понимать, что в праздничные периоды может потребоваться повысить интенсивность принудительного исполнения и образовательных программ (что может уменьшить количество аварий), вследствие чего сложно определить влияние ужесточения наказания в виде штрафных баллов.

Строгость наказаний, связанных с водительскими правами, таких как **временное лишение** и **аннулирование водительских прав**, можно повысить путём увеличения срока временного лишения или аннулирования водительских прав. Как правило, временное лишение и аннулирование водительских прав применяется после одного или более нарушений (т. е. для лиц, повторно совершивших нарушение). Однако **временное лишение / аннулирование водительских прав на месте** может применяться после одного серьёзного нарушения, такого как высокая концентрация алкоголя в крови и сильное превышение скорости. Также для лиц, повторно совершивших нарушение, может применяться временное лишение / аннулирование водительских прав на месте, даже если для лиц, совершивших такое же нарушение впервые, обычно предполагается менее строгое наказание.

Оптимизация строгости наказаний

Как правило, наказания способствуют уменьшению количества нарушений правил дорожного движения, если общая цена нарушения (т. е. строгость наказания) перевешивает преимущества нарушения.

Уровень строгости можно менять, изменяя размер денежного штрафа, количество баллов и (или) срок действия наказаний, в том числе санкций в отношении права управления транспортными средствами, эвакуации автомобиля, использования алкогольного блокиратора или тюремного заключения.

Однако ужесточение наказания не обязательно приводит к уменьшению количества нарушений в определённых обстоятельствах, в том числе:

- люди считают, что вероятность обнаружения слишком низкая (т. е. низкий предполагаемый риск задержания);
- полиция может адаптироваться к ужесточению наказаний, снижая уровень принудительного исполнения или применяя большие нештрафуемые пороги;
- судьи и присяжные адаптируются к ужесточению наказаний, принимая решение не признавать ответчика виновным;
- денежный штраф, являющийся значительным для лица с низким уровнем доходов, может быть доступным (и, следовательно, не будет являться сильным сдерживающим фактором) для лица с высоким уровнем доходов;
- когда наказаний, таких как штрафы, можно избежать;
- когда более высокие штрафы воспринимаются обществом, как попытка повысить доход, а не как средство улучшения безопасности на дорогах.

Примеры стратегий для оптимизации строгости наказания

- Утвердить предусмотренные минимальные наказания за нарушение (например, срок обязательного аннулирования водительских прав), чтобы наказание не могло быть уменьшено полицией, судьями или присяжными.
- Организовать независимый суд по делам о нарушении безопасности движения, который будет заниматься только рассмотрением нарушений правил дорожного движения. Это может способствовать применению соответствующих серьёзных наказаний для нарушителей правил дорожного движения без субъективного сравнения нарушений правил дорожного движения с другими преступлениями, такими как убийство и изнасилование. Следует рассмотреть возможность использования названия «суд по обеспечению безопасности дорожного движения», а не «суд по делам о нарушении безопасности движения», чтобы подчеркнуть, что данная организация занимается повышением безопасности для участников дорожного движения.
- Предусмотреть дифференцированные штрафы, когда сумма штрафа определяется на основании дохода нарушителя.
- Комбинировать разные типы наказаний за определённые нарушения (например, штраф и штрафные баллы за превышение скорости, временное лишение водительских прав на месте и штраф за сильное превышение скорости).
- Определить размер штрафа на основании индекса, такого как индекс потребительских цен, чтобы предотвратить слишком низкие штрафы по прошествии времени.
- Предусмотреть временное лишение / аннулирование водительских прав на месте за одно серьёзное нарушение, такое как высокая концентрация алкоголя в крови, сильное превышение скорости, а также для лиц, совершивших нарушение повторно, даже если для лиц, совершивших такое же нарушение впервые, обычно предполагается менее строгое наказание.
- Применять систему двойных штрафных баллов в определённые периоды, когда обычно увеличивается количество смертей и травм (например, на крупные праздники).

3 Стремительность наказания

Представление о стремительности наказания — это применение наказания сразу же после совершения нарушения. Хотя полученных прямых доказательств эффективности стремительности наказания недостаточно⁹², поведенческие принципы свидетельствуют о том, что применение наказания вскоре после противозаконного поведения с большей долей вероятности будет иметь сильный эффект для предотвращения повторения такого поведения⁹³. Обзор санкций, предусмотренных за вождение в нетрезвом виде, также свидетельствует о том, что стремительность и неотвратимость имеют больший эффект, чем строгость, в случае с наказаниями за вождение в нетрезвом виде⁹⁴.

Скорость (стремительность) применения наказания может отличаться. Например, временное лишение водительских прав на месте при задержании полицией является очень стремительным наказанием. На практике сложно быстро применить наказание в системе уголовного правосудия, особенно если нарушение обжаловано или при наличии задержки в рассмотрении нарушений. Однако административные процессы, когда наказания применяются в момент предъявления обвинения, без привлечения суда, позволяют обеспечить большую стремительность наказания, чем в случае с судебными процедурами, когда наказание применяется после признания судом вины или вынесения судебного постановления⁹⁵. Немедленное / административное временное лишение водительских прав за управление автомобилем в состоянии сильного алкогольного опьянения или превышение скорости применяется в странах с относительно высокой безопасностью дорожного движения (например, в Нидерландах⁹⁶, Норвегии⁹⁷, Австралии⁹⁸).

Стремительное применение наказаний

Наказания, применённые вскоре после противозаконного поведения, с большей долей вероятности будут иметь сильный эффект для предотвращения повторения такого поведения.

Хотя в системе уголовного правосудия имеются препятствия для стремительного применения наказания, существуют способы ускорить применение наказания за нарушение правил дорожного движения.

Примеры стратегий для повышения стремительности наказания

- Законодательно установленная возможность применения наказания за определённые нарушения (т. е. менее серьёзные нарушения) с помощью административных процессов может улучшить своевременность наказания. Однако в случае с более серьёзными нарушениями явка в суд может быть более целесообразной, поскольку это подчёркивает значимость и серьёзность нарушения.
- Применение временного лишения водительских прав на месте за серьёзные нарушения, такие как сильное превышение скорости.
- Организация независимого суда по делам о нарушении безопасности движения, который будет заниматься только рассмотрением нарушений правил дорожного движения. Это может позволить избежать задержек в рассмотрении нарушений правил дорожного движения в обычном суде.
- Разработка эффективной системы обработки наказаний, точно устанавливающей личность нарушителя и своевременно отправляющей нарушителю уведомление о нарушении.
- Оперативный контроль за неоплаченными штрафами для обеспечения своевременной оплаты штрафов в полном объёме.



НОРМЫ ПРОЦЕССУАЛЬНОГО ПРАВА И ОЧЕВИДНАЯ СПРАВЕДЛИВОСТЬ

Принципы норм процессуального права говорят о том, что соблюдение законов людьми обеспечивается верой людей в легитимность правовых органов, таких как полиция. Легитимность определяется как

“ качество органа или учреждения, позволяющее людям чувствовать, что на такой орган или учреждение можно положиться и ему следует подчиняться”⁹⁹

Исследование свидетельствует о том, что опыт граждан, связанный с честным и уважительным обращением со стороны полиции, улучшает её идентификацию в социальной группе, представляющей полицию, и, в свою очередь, мотивирует соблюдение законов, регулирующих социальное поведение¹⁰⁰. Это, в свою очередь, приводит к сотрудничеству со стороны граждан, соблюдению инструкций полиции и принятию решений полиции (например, штрафа или приговора)¹⁰¹. Исследование также говорит о том, что людям особенно необходима процедурная справедливость в случае недостатка информации о благонадёжности органа¹⁰².

Справедливые в процедурном плане отношения полиции и граждан состоят из четырёх основных компонентов:

1. руководствоваться истинными и надёжными мотивами для служения во благо общества;
2. относиться к людям с достоинством и уважением, независимо от социального статуса, и, в целом, быть вежливыми;
3. обязательно руководствоваться законом, беспристрастно принимать решения и быть прозрачными при принятии таких решений;
4. давать гражданину право голоса при взаимодействии и до принятия полицией решения¹⁰³.

В качестве примеров нарушения процессуального порядка можно привести изменение наказания в зависимости от того, кто является нарушителем (т. е. на основании таких факторов, как пол, расовая принадлежность и (или) дружеские связи)¹⁰⁴. Такой пример неравноправия при применении законов и норм отрицательно сказывается на эффективности наказаний.

Ощущаемая честность санкций в отношении прав управления транспортными средствами может касаться их влияния на способность лица зарабатывать себе на жизнь. Способность зарабатывать на жизнь отличается у разных людей и в разных странах. Лишь незначительное количество теряют работу или доход в результате временного лишения / аннулирования водительских прав. На самом деле, исследования говорят о том, что, даже при отсутствии ярко выраженного влияния на работу или доход нарушителей, наблюдался значительный эффект воздействия на жертв, получивших серьёзные травмы, оправдывающий честность административного лишения права управления транспортными средствами¹⁰⁵.

Повышение процедурной справедливости

Правовые органы, такие как полиция, могут считаться легитимными в понимании тех людей, которые верят, что у органов есть право диктовать поведение.

К нарушениям процессуального порядка относится изменение размера или типа наказания полицией в зависимости от того, кто является нарушителем (т. е. на основании таких факторов, как пол, расовая принадлежность и (или) дружеские связи).

Стратегии обеспечения максимального равенства при исполнении законов и норм являются критически важными для повышения представления общества о процедурной справедливости.

Примеры стратегий для повышения процедурной справедливости

- Разработка системы проверки, особенно оплаты штрафов, для предотвращения взяточничества, коррупции и кумовства.
- Обучение и инструктирование полицейских для обеспечения справедливых в процедурном плане отношений полицейских и граждан:
 1. руководствоваться истинными и надёжными мотивами для служения во благо общества;
 2. относиться к людям с достоинством и уважением, независимо от социального статуса, и, в целом, быть вежливыми;
 3. обязательно руководствоваться законом без пристрастия, быть прозрачными при принятии решений полицией;
 4. давать гражданину право голоса при взаимодействии и до принятия полицией решения.

СОЦИАЛЬНЫЕ НОРМЫ

Социальные нормы в стране или обществе могут влиять на соотношение наказания и уровня уступчивости. Социальные нормы — это неявные правила или стандарты, принятые людьми на основании наблюдаемого ими поведения или ожиданий, принятых в их социальной среде, которыми они руководствуются в своём поведении¹⁰⁶.

Общественное мнение об обязанностях и обязательствах каждого отдельного гражданина в обществе, а также степени отказа от некоторых элементов личной свободы для защиты общества могут повлиять на реакцию общества на правила безопасности дорожного движения¹⁰⁷. Например, исследование показало, что, при сравнении уровней соблюдения законов в разных странах, разница больше всего проявляется в уровнях социальной готовности соблюдать закон, нежели в правилах дорожного движения (например, способ их описания, строгость)¹⁰⁸. Кроме того, исследование показало, что количество ДТП со смертельным исходом (связанных с противозаконным поведением на дороге, таким как превышение скорости или вождение в нетрезвом виде) выше в странах с большим количеством преступлений, таких как наркоторговля, хищение автотранспортных средств, убийства и грабежи¹⁰⁹.

Однако законы и нормы также могут изменить социальные нормы на дорогах, определив что является приемлемым (безопасным), а что нет (небезопасным), и каковы правовые последствия небезопасного поведения¹¹⁰. Наказания могут быть средством связи, влияющим на представление общества о социальной неприемлемости незаконного поведения. Строгие наказания могут влиять на культурный климат, в котором наблюдается такое поведение.

Одной из проблем, связанных с этим вопросом, является то, что во многих случаях нарушение правил дорожного движения относительно распространено и относительно социально приемлемо, особенно в сравнении с другими преступлениями, такими как убийство и изнасилование. Относительно распространённое нарушение, такое как превышение скорости, может не считаться достаточно серьёзным, чтобы общество воспринимало наказание за него как справедливую меру. Такое восприятие может быть у нарушителя, полиции, судей и (или) населения в целом. Например, полицейский может решить уменьшить наказание, если он считает его чрезмерным за нарушение правил дорожного движения¹¹¹.

Усиление социальной неприемлемости незаконного поведения на дорогах

Природа и строгость наказаний за нарушение правил дорожного движения может способствовать изменению социальных норм, связанных с использованием дорог. Они также могут помочь в определении того, что является приемлемым (безопасным) и неприемлемым (небезопасным).

Примеры стратегий для изменения социальных норм

- Улучшить понимание широкой общественностью и сотрудниками правоохранительных органов (например, полицией и судьями) важности наличия строгих наказаний за небезопасное поведение на дороге для предотвращения нарушений. Кроме того, достаточно строгие наказания могут также отражать социальное представление о наличии серьёзных последствий, связанных с серьёзным и смертельным травмированием людей в ДТП, произошедших в результате относительно распространённых нарушений правил дорожного движения, таких как превышение скорости.
- Организация независимого суда по делам о нарушении безопасности движения, который будет заниматься только рассмотрением нарушений правил дорожного движения. Это может создать норму, касающуюся серьёзности нарушений правил дорожного движения, независимо от норм, касающихся других преступлений.



ЦЕЛОСТНАЯ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАКАЗАНИЯМИ

Целостность системы управления наказаниями крайне необходима для обеспечения соблюдения принципов сдерживания, норм процедурного права и ощущаемой честности, таким образом, обеспечивая эффективное применение наказаний.

В частности, для применения санкций в отношении права управления транспортными средствами нужна надёжная база данных водительских прав, содержащая точные сведения обо всех держателях водительских прав, в том числе такие данные как их ФИО, пол, дата рождения, фактический почтовый адрес и адрес места жительства, статус водительских прав (активные, действие приостановлено, аннулированы, ограничены или закончился срок действия). Такая информация о статусе водительских прав также необходима работникам правоохранительных органов, чтобы они могли обнаружить вождение без водительских прав и применить наказания за вождение без водительских прав.

Аналогично, эффективные административные санкции в отношении транспортного средства и зафиксированные камерой нарушения зависят от надёжной регистрационной базы данных транспортных средств, содержащей точные сведения обо всех лицах, владеющих автомобильными транспортными средствами. Необходимые данные: ФИО, пол, дата рождения, фактический почтовый адрес и адрес места жительства, статус регистрации автомобиля (активный, конфискованный или закончился срок действия). Регистрационная база данных транспортных средств должна быть связана с базой данных водительских прав. Кроме того, они обе должны быть связаны с надёжной базой данных нарушений правил дорожного движения, содержащей точные данные обо всех лицах, пойманных на нарушении. Надлежащим образом объединённая база данных обеспечивает неотвратимость, стремительность, точность и эффективность наказания.

Аналогично, для обеспечения регистрации нарушений определённого лица и систематического применения наказаний ко всем нарушителям необходимы точные и надёжные системы верификации между базами данных, полицией и судами. Также необходима надёжная почтовая система или другие способы доставки уведомлений о нарушении правил дорожного движения. Важно обеспечить, чтобы держатели водительских прав и владельцы автомобилей были обязаны по закону уведомлять о своём точном и фактическом адресе проживания, и объединить данную информацию с данными о водительских правах и регистрации, чтобы претензии об утере писем не могли использоваться в качестве защиты для избегания наказаний¹¹².

Наличие целостных систем для управления нарушениями правил дорожного движения также важно для:

- обеспечения надёжной и эффективной обработки штрафов;
- отслеживания и взимания неоплаченных штрафов;
- отслеживания статуса штрафных / поощрительных баллов.

Система проверки всего процесса управления также необходима для предотвращения взяточничества и коррупции и реализации легитимной системы наказаний.

Организация целостной системы управления наказаниями

Целостная система управления наказаниями необходима для обеспечения эффективного применения наказаний.

Примеры стратегий для организации целостной системы

- Надёжная база данных водительских прав, содержащая точные данные обо всех держателях водительских прав, в том числе о статусе водительских прав (активные, действие приостановлено, аннулированы, ограничены или закончился срок действия).
- Надёжная регистрационная база данных транспортных средств, содержащая точные сведения обо всех владельцах автомобильных транспортных средств, в том числе о статусе регистрации (активный, конфискованный или закончился срок действия).
- Надёжная база данных нарушений правил дорожного движения, содержащая точные данные обо всех лицах, пойманных на нарушении, в том числе о нарушениях и предыдущих наказаниях.
- Надлежащим образом объединённая и целостная система с независимым управлением, содержащая данные о водительских правах, регистрации транспортных средства, нарушениях правил дорожного движения, доступная для полиции и судов для проверки и применения соответствующего наказания.
- Обязать по закону держателей водительских прав и владельцев автомобилей уведомлять о своём точном и фактическом адресе проживания, и объединить данную информацию с данными о водительских правах и регистрации.
- Надёжная и эффективная система обработки штрафов, отслеживания и взимания неоплаченных штрафов, обработки и отслеживания статуса штрафных / поощрительных баллов.
- Система проверки для предупреждения взяточничества и коррупции.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Тип наказания	Описание	Основная цель	Преимущества	Недостатки	Общие полученные данные
Штрафы (заранее установленный и дифференцированный денежный штраф)	<p>Денежное взыскание, которое должно быть оплачено нарушителем в установленном департаменте до определённой даты.</p> <p>Сумма штрафа должна увеличиваться пропорционально серьёзности нарушения (например, дифференцированный штраф означает, что чем больше превышение скорости, тем большим будет денежный штраф).</p> <p>Сумма штрафа должна быть установлена заранее, указана в протоколе и обнаружена, чтобы нарушители знали сумму, и что полицейские не могут изменить сумму штрафа по договорённости с нарушителями.</p>	<p>Наказать нарушителей для сдерживания от нарушений в дальнейшем.</p> <p>Сдерживание потенциальных нарушителей от нарушений.</p>	<p>Возможный источник дохода для непосредственного финансирования действий по обеспечению безопасности на дорогах (например, контроль за исполнением).</p> <p>Заранее установленные (фиксированные) суммы штрафов снижают возможность коррупции, когда полицейские договариваются с нарушителями, в частности, если оплата штрафа осуществляется через третью правительственную организацию (не полицию).</p>	<p>Штрафы, выписываемые полицейскими нарушителям на месте задержания, создают возможности для коррупции, если сумма штрафа не установлена заранее и не является общеизвестной.</p> <p>Социально-экономический статус может определять степень эффективности для разных людей. Например, штраф в 10 долларов США в Индии для водителя с низким уровнем дохода может являться значительным наказанием и, скорее всего, будет сдерживать его от дальнейших нарушений. Однако тот же самый штраф для водителя с высоким уровнем дохода или водителя в стране с высоким уровнем доходов не является серьёзным наказанием и, следовательно, может не являться сдерживающим фактором. Такие вопросы равенства можно решить, установив суммы штрафов пропорционально доходу (например, в Финляндии) или на основании медианной недельной зарплаты в стране. Однако для этого необходимо обладать точными сведениями о доходе каждого гражданина страны, что маловероятно в большинстве СНСД.</p>	<p>Отдельные исследования говорят о том, что, чем выше штрафы, тем меньше количество нарушений, даже при условии неизменности уровня принудительного исполнения: превышение скорости (увеличение штрафа на 1 %) ¹¹³, проезд на запрещающий сигнал светофора (увеличение штрафа более чем на 150 долларов США в разных юрисдикциях) ¹¹⁴, использование ремня безопасности (увеличение штрафа на 15 долларов США) ¹¹⁵. Эффективность также может зависеть от способа принудительного исполнения. Например, (хотя и не имеется прямых доказательств) предполагается, что уменьшение количества нарушений при увеличении штрафов происходит с большей долей вероятности при условии наличия камеры, а не полиции, поскольку полиция адаптируется к более строгим наказаниям, снижая степень принудительного исполнения или применяя к нарушениям большие допуски ¹¹⁶.</p> <p>Мета-анализ, проведённый в 2016 году ¹¹⁷, показал, что эффективность увеличения денежных штрафов отличается:</p> <ul style="list-style-type: none"> • уменьшение количества нарушений на 15 % при увеличении штрафов на 50-100 %; • количество нарушений не меняется при увеличении штрафов на сумму до 50 %; • увеличение количества нарушений на 4 % при увеличении штрафов на 100 %. • эффективность в случае повторных нарушений является смешанной, но эффективность от увеличения штрафов в отношении лиц, часто совершающих серьёзные нарушения, может быть меньше; • уменьшение количества всех ДТП на 5-10 % при увеличении штрафов (неопределённое увеличение); • уменьшение количества ДТП со смертельным исходом на 1-12 % при увеличении штрафов (неопределённое увеличение). <p>То же исследование предупреждает о причинной взаимосвязи, так как не был обеспечен достаточный контроль в отношении использованных данных для определения искажающих факторов.</p> <p>Положительный эффект наблюдается, скорее всего, при условии достаточно высокого и неизменного уровня принудительного исполнения. Ощущаемая честность также может влиять на эффективность ¹¹⁸.</p>

Тип наказания	Описание	Основная цель	Преимущества	Недостатки	Общие полученные данные
Штрафные баллы	Баллы накапливаются от 0 до большего значения в случае нарушения водителем правил и обычно действительны в течение нескольких лет. Когда общее количество штрафных баллов достигает установленного максимального значения в течение определённого периода (например, 12 или более баллов за 3 года), то применяется другое наказание — как правило, временное лишение или аннулирование водительских прав.	Сдерживание нарушителей от дальнейших нарушений. Сдерживание потенциальных нарушителей от нарушений.	С большой долей вероятности можно утверждать, что система баллов является более справедливой для людей с разными уровнями дохода, нежели денежные штрафы ¹¹⁹ . За повторное нарушение предполагается большее количество баллов, что оказывает хорошее специфическое воздействие ¹²⁰ . Может считаться более справедливым наказанием и положительно восприниматься обществом ¹²¹ .	Нарушители могут передать полученные баллы другому лицу (например, лицу, у которого штрафных баллов немного или нет совсем) ¹²² , если во время нарушения личность водителя не была установлена (например, при использовании автоматизированного средства контроля, однако только если камера не сделала фотографию водителя) и уведомление о наказании было отправлено зарегистрированному владельцу автотранспортного средства. Зависимость от действующей системы водительских прав, которая позволяет следить за зафиксированными нарушениями нарушителя и временно лишать водительских прав при достижении максимального количества баллов.	Отдельные исследования говорят о разном воздействии, от положительного ¹²³ до незначительного воздействия ¹²⁴ . Мета-анализ, проведённый в 2012 году ¹²⁵ , показал, что СШБ приводит к уменьшению количества ДТП, и в частности ДТП со смертельным исходом и травмами, но данный эффект может сойти на нет в течение менее чем 18 месяцев, если не будет поддерживаться достаточно высокий уровень принудительного исполнения. Эффективность СШБ можно повысить, если: нарушители приближаются к лимиту, по достижению которого они будут временно лишены водительских прав ¹²⁶ ; нарушители в большой степени зависят от своего автомобиля ¹²⁷ ; система включает в себя широкий ряд серьёзных и опасных нарушений правил дорожного движения (превышение скорости, вождение в нетрезвом виде, проезд на запрещающий сигнал светофора, использование ремня безопасности / шлема / детских средств безопасности, опасный обгон, правило приоритета, расстояние между двумя идущими друг за другом автомобилями); промежуточные меры (такие как предупреждения и реабилитационные меры) нацелены на определённые группы нарушителей; система баллов, в том числе связь и управление, является простой, прозрачной и честной ¹²⁸ .
Поощрительные баллы	Баллы вычитаются из определённого числа (например, 100), пока их количество не достигнет 0, если водитель совершает нарушение. Оставшиеся баллы, как правило, остаются действительными в течение нескольких лет. Если остаток падает до 0, то применяется другое наказание — как правило, временное лишение или аннулирование водительских прав.	Сдерживание нарушителей от дальнейших нарушений. Сдерживание потенциальных нарушителей от нарушений.	С большой долей вероятности можно утверждать, что система баллов является более справедливой для людей с разными уровнями дохода, нежели денежные штрафы ¹²⁹ .	Нарушители могут мошенничать, используя баллы, принадлежащие другим людям, если на момент совершения нарушения личность нарушителя не была установлена (например, при использовании автоматизированного средства контроля, однако только если камера не сделала фотографию водителя) и уведомление о наказании было отправлено зарегистрированному владельцу автотранспортного средства. Зависимость от действующей системы водительских прав, которая позволяет следить за зафиксированными нарушениями нарушителя и временно лишать водительских прав при достижении максимального количества баллов.	

Тип наказания	Описание	Основная цель	Преимущества	Недостатки	Общие полученные данные
Временное лишение водительских прав	Лицу, временно лишённому водительских прав, запрещается водить на протяжении всего срока временного лишения. Водительские права автоматически восстанавливаются по истечении срока временного лишения.	Сдерживание нарушителей от дальнейших нарушений и препятствование нарушениям. Сдерживание потенциальных нарушителей от нарушений.	Ограничивает возможности повторного нарушения в течение срока наложения санкции.	Водители, временно лишённые права управления транспортными средствами, могут продолжать водить, не имея на это законных прав ¹³⁰ . Временное лишение может считаться несправедливым, особенно если оно сказывается на возможности нарушителя зарабатывать себе на жизнь, если источник заработка связан с необходимостью вождения (в частности, для водителей, проживающих в сельской / отдалённой местности, не имеющих доступа к общественному транспорту). Зависимость от действующей системы водительских прав, которая следит за зафиксированными нарушениями и обеспечивает связь между нарушителем и сотрудниками правоохранительных органов.	Мета-анализ, проведённый в 2004 году ¹³¹ , показал, что санкции в отношении права управления транспортными средствами способствуют уменьшению количества ДТП на 17 % и нарушений на 21 % среди нарушителей, временно лишённых права управления транспортными средствами. Положительный эффект более вероятен, когда ¹³² : высока вероятность обнаружения незаконного вождения; санкции в отношении права управления транспортными средствами комбинируются с другими мерами, такими как реабилитационные программы или эвакуация автомобиля ¹³³ ; неотвратимость и оперативность санкций в отношении права управления транспортными средствами повышается при применении административного / временного лишения водительских прав на месте, когда действие прав автоматически приостанавливается при условии выполнения определённых условий (например, уменьшение ДТП со смертельным исходом на 4 % ¹³⁴ ; уменьшение ДТП со смертельным исходом, совершённых в нетрезвом виде, на 5 % ¹³⁵ и особенно эффективно для поведения с высокой степенью риска, такого как вождение в нетрезвом виде ¹³⁶); повышается строгость (например, временное лишение водительских прав на более длительный срок). Эффект может быть ограничен из-за определённых социальных и экономических условий (например, водители могут игнорировать временное лишение водительских прав, если вождение является необходимым для работы) и может не выдержать весь срок временного лишения ¹³⁷ .
Временное лишение водительских прав на месте	Действие прав временно приостанавливается и водительские права конфискуются на месте полицией в случае совершения серьёзного нарушения (например, сильное превышение скорости, вождение в нетрезвом виде, нарушение правил движения, повлёкшее смерть или тяжёлые травмы), как правило, на определённый срок (например, 28 дней).	Сдерживание нарушителей от дальнейших серьёзных нарушений. Сдерживание потенциальных нарушителей от дальнейших серьёзных нарушений.	В противовес обычному временному лишению водительских прав (описанному выше), эффект сдерживания от временного лишения водительских прав на месте является оперативным, что является одним из важных элементов, способствующих сдерживанию.	Полицейский может применить наказание в виде немедленного временного лишения водительских прав, которое не может быть применимо в случае нарушений, зафиксированных на камеру. Необходима система, позволяющая немедленно регистрировать приостановление действия водительских прав, чтобы органы знали о таком временном приостановлении действия.	

Тип наказания	Описание	Основная цель	Преимущества	Недостатки	Общие полученные данные
<p>Аннулирование / отмена водительских прав</p>	<p>Лицу с аннулированными водительскими правами запрещается водить на протяжении всего срока аннулирования. Водительские права можно восстановить только после повторной подачи водителем документов на получение водительских прав по окончании срока аннулирования. Водитель никогда не сможет водить, если к нему будет применено пожизненное лишение права управления транспортными средствами.</p>	<p>Сдерживание нарушителей от дальнейших нарушений и препятствование нарушениям.</p> <p>Сдерживание потенциальных нарушителей от нарушений.</p>	<p>Ограничивает возможности повторного нарушения в течение срока наложения санкции.</p>	<p>Водители, лишённые прав, могут продолжать водить¹³⁸.</p> <p>Зависимость от действующей системы водительских прав, которая следит за зафиксированными нарушениями и обеспечивает связь между нарушителем и сотрудниками правоохранительных органов. Необходима система, обеспечивающая оперативную регистрацию аннулированных судом водительских прав в системе водительских прав.</p>	
<p>Ограничение права управления транспортными средствами</p>	<p>Держателю водительских прав запрещается водить в течение срока ограничения, за исключением вождения для определённых целей (например, чтобы добраться до места работы и обратно или для получения медицинской помощи), определяемых судом или другим органом.</p> <p>Как правило, для применения наказания в виде ограничения водительских прав нарушители должны доказать, что запрет на вождение принесёт им излишние страдания.</p>	<p>Сдерживание нарушителей от дальнейших нарушений и препятствование нарушениям.</p> <p>Сдерживание потенциальных нарушителей от нарушений.</p>	<p>Уменьшает возможность повторного нарушения в течение срока наложения санкции и может способствовать повышению внимания и бдительности во время вождения.</p>	<p>Широкое использование ограниченных водительских прав может снизить эффективность специальных и общих средств сдерживания, поскольку нарушители не ощущают на себе полное воздействие наказания¹³⁹.</p> <p>Судебные решения об ограничении водительских прав и полном лишении водительских прав могут способствовать социальному неравенству.</p> <p>Зависимость от действующей системы водительских прав, которая следит за зафиксированными нарушениями и обеспечивает связь между нарушителем и сотрудниками правоохранительных органов.</p> <p>Ограничение права управления транспортными средствами должно быть отражено в водительском удостоверении. В противном случае полицейские могут не увидеть ограничение при задержании водителя в следующий раз.</p>	

Тип наказания	Описание	Основная цель	Преимущества	Недостатки	Общие полученные данные
<p>Санкции в отношении транспортного средства</p>	<p>Конфискация транспортного средства нарушителя.</p> <p>Конфискованные / отобранные транспортные средства могут быть возвращены по истечении срока действия санкции при условии оплаты штрафа. Также возможна конфискация номерного знака, использование стикера на номерном знаке, предупреждающего о том, что данное транспортное средство могут водить другие люди, но не нарушитель, аннулирование регистрации транспортного средства или обездвиживание транспортного средства на объекте собственности нарушителя с помощью «башмака» или блокиратора, при этом нарушитель не утрачивает права на автомобиль в случае эвакуации.</p> <p>Как правило, применяется в случае серьёзных нарушений и (или) в отношении нарушителей, совершивших нарушение повторно, для которых другие наказания оказались неэффективными и не предупредили повторное нарушение.</p>	<p>Препятствование нарушителям в совершении дальнейших нарушений.</p> <p>Сдерживание потенциальных нарушителей от нарушений.</p>	<p>Не даёт возможности повторного нарушения в течение срока наложения санкции.</p> <p>Водителям может быть сложнее продолжать водить без автомобиля, чем без водительских прав.</p> <p>Полученные данные говорят о том, что эвакуация автомобиля повышает вероятность соблюдения ограничений при временном лишении водительских прав¹⁴⁰.</p>	<p>Не является наказанием для нарушителя, если он не является владельцем автомобиля.</p> <p>Если эвакуированный автомобиль принадлежит другому лицу, а не нарушителю, то такой автомобиль может быть возвращён при определённых обстоятельствах.</p> <p>Нарушитель может иметь доступ к другому автомобилю, который он будет использовать.</p> <p>Возможно возникновение проблем, если стоимость автомобиля меньше общей стоимости эвакуации и нарушитель решает не забирать свой автомобиль, чтобы не платить штраф. Кроме того, санкции в отношении транспортного средства могут считаться несправедливыми, особенно для нарушителей, проживающих в сельской / отдалённой местности, практически не имеющих или не имеющих доступа к общественному транспорту.</p> <p>В то же время, если стоимость автомобиля высока, то нарушители могут скрыться с места происшествия, создавая дополнительные риски¹⁷.</p>	<p>Эвакуация автомобиля может уменьшить количество рецидивов, пока автомобиль находится под арестом, и в меньшей степени после возврата автомобиля. Отдельные исследования говорят об уменьшении количества рецидивов и демонстрируют эффективность данного метода в отношении серьёзных нарушителей, например, повторное вождение в нетрезвом виде¹⁴², повторное сильное превышение скорости¹⁴³, особенно если такие нарушители уже были временно лишены права управления транспортными средствами¹⁴⁴.</p> <p>Полученные сведения о специальных номерных знаках и конфискации автомобиля являются недостаточными¹⁴⁵. Конфискация номерного знака полицейским, задержавшим нарушителя, может быть осуществлена быстро и может уменьшить количество рецидивов и вождения лицами, временно лишёнными права управления транспортными средствами, особенно среди молодых нарушителей¹⁴⁶. Обездвиживание автомобилей может быть менее затратным, нежели эвакуация, в случае с которой необходимо оплатить штраф за хранение¹⁴⁷, при этом было доказано, что оно способствует уменьшению рецидивов¹⁴⁸.</p>
<p>Алкогольный блокиратор</p>	<p>Данное устройство устанавливается в автомобиль и не позволяет завести его до тех пор, пока не будет пройдена проверка концентрации алкоголя в выдыхаемом воздухе. Прежде всего, предназначен для изменения поведения нарушителей, осуществляющих вождение в нетрезвом виде, особенно при наличии высокой концентрации алкоголя в крови и (или) повторных нарушителей, а не для выполнения функции общего сдерживания.</p>	<p>Препятствование нарушителям в совершении дальнейших нарушений под действием алкоголя.</p>	<p>Не даёт возможность повторно совершить нарушение под действием алкоголя в автомобиле, оснащённом блокировкой, в течение срока действия санкции.</p>	<p>Блокировку можно применить только в отношении водителей, владеющих автомобилем.</p> <p>Доступ к блокировочному оборудованию и его обслуживанию может быть ограничен в сельской местности.</p> <p>Необходимо обязательно отмечать наличие блокировки в водительских правах, в противном случае, полиция может упустить этот момент при задержании. Кроме того, информация о наличии блокировки должна передаваться между юрисдикциями, чтобы нарушитель не мог получить водительские права без блокировки в другой юрисдикции во время срока действия наказания.</p>	<p>Согласно полученным сведениям алкогольный блокиратор лучше способствует уменьшению количества повторных нарушений участниками дорожного движения, нежели временное лишение водительских прав¹⁴⁹. Блокиратор кажется более эффективным средством для уменьшения рецидивов в то время, пока он установлен в автомобиле, при этом он лишь временно меняет поведение после завершения применения наказания¹⁵⁰.</p>

Тип наказания	Описание	Основная цель	Преимущества	Недостатки	Общие полученные данные
Реабилитационные программы (исправление / реабилитация)	Прежде всего, предназначены для изменения поведения нарушителей, особенно нарушителей, осуществляющих вождение в нетрезвом виде, а не для выполнения функции общего сдерживания. Программы могут быть обучающими, акцентирующими внимание на знаниях, и (или) психологическими, работающими над изменением поведения и длящимися неделями.	Исправление нарушителей	Реабилитационные программы могут более эффективно работать с факторами способствующими совершению нарушений под действием алкоголя и наркотических средств.	Необходимы продуманные процедуры оценки для применения к нарушителям наиболее эффективных мер воздействия ¹⁵¹ . Рентабельность различных подходов неясна. Может быть ограничен доступ в сельской и отдалённой местности.	Содержание, форматы и способ подачи материала программ очень отличаются, что часто усложняет оценку эффективности ¹⁵² . Полученные данные говорят о том, что надлежащим образом организованные курсы реабилитации для лиц, задержанных за вождение в нетрезвом виде, могут уменьшить вероятность рецидивов ¹⁵³ . Положительный эффект может быть преувеличен, так как для группы сравнения, как правило, характерен более высокий риск рецидивизма, хотя оценочные исследования учитывают такие факторы, как возраст, пол и предыдущие судимости. Положительный эффект более вероятен, если реабилитационные курсы акцентируют внимание на изменении поведения (т. е. конкретный план необходимых действий в случае возможного повторения), а не просто предоставляют информацию, и длятся не менее нескольких недель ¹⁵⁴ .
Тюремное заключение	Нарушители могут быть заключены в тюрьму за некоторые (серьёзные) нарушения, такие как вождение в нетрезвом виде, вождение без прав или опасное вождение, повлекшее смерть.	Препятствование нарушителям в совершении дальнейших нарушений. Сдерживание потенциальных нарушителей от нарушений.	Привлекает внимание общественности к серьёзности нарушения. Не даёт возможности повторного нарушения в течение срока наложения санкции.	Более затратный метод наказания в сравнении с другими видами наказаний.	Как правило, тюремное заключение сопровождается другими наказаниями, такими как штрафы, поэтому сложно оценить эффективность тюремного заключения самого по себе. Результаты исследований его эффективности неоднозначны ¹⁵⁵ . Хотя угроза тюремного заключения может мотивировать нарушителей участвовать в исправительных программах, соблюдать требования к использованию блокиратора и других наказаний ¹⁵⁶ , практика вынесения обязательного приговора к тюремному заключению в большинстве случаев неэффективна ¹⁵⁷ . Недостаточный эффект общих средств сдерживания можно объяснить тем фактом, что вероятность ареста имеет большее значение, чем строгость санкции ¹⁵⁸ . Тюремное заключение для лиц, задержанных за вождение в нетрезвом виде, временно удерживает их от вождения и может иметь временный эффект сдерживания, однако после освобождения эффект может закончиться, если он не подкреплён сильной исправительной программой ¹⁵⁹ .

Тип наказания	Описание	Основная цель	Преимущества	Недостатки	Общие полученные данные
<p>Предупреждения</p> <p>(Не рекомендуется в качестве регулярной формы наказания для сдерживания нарушений)</p>	<p>Нарушителям отправляются предупреждения, содержащие информацию о совершённом ими нарушении и наказаниях, которые к ним будут применены в случае повторного нарушения.</p> <p>В разных юрисдикциях предупреждения используются для разных целей. Например, предупреждение может информировать нарушителя о том, что:</p> <ul style="list-style-type: none"> • количество полученных им штрафных баллов приближается к пороговому значению для применения временного лишения водительских прав и ещё одно нарушение приведёт к аннулированию водительских прав; • в случае ещё одного нарушения нарушитель будет отправлен в тюрьму или ему будет выписан более высокий штраф, нежели за прошлое нарушение; • за нарушение полагается новое наказание и после определённого периода (например, периода между принятием нового закона и его полной реализацией) или в случае последующего нарушения в этот период времени будет применено новое наказание. 	<p>Сдерживание нарушителей путём их информирования о наказании, которое они могут понести в случае повторного нарушения.</p> <p>Может быть полезным для информирования о применении нового закона в ближайшем будущем и совершение любого нарушения в дальнейшем повлечёт за собой наказание вместо предупреждения.</p>	<p>Информирование нарушителей о дополнительных наказаниях, о которых они могли не знать, для усиления эффективности специальных средств сдерживания.</p> <p>Возможно автоматическое генерирование предупреждений, что позволит снизить расходы Повышение процедурной справедливости путём предоставления информации.</p>	<p>Небольшое значение для нарушителя (т. е. ограниченное сдерживание или отсутствие сдерживания).</p> <p>Для установления личности нарушителей в дальнейшем и применения полноценного наказания необходимо обеспечить наличие системы регистрации лиц, получивших предупреждение. В противном случае, будет невозможно определить, кто уже получил предупреждение, что значительно снизит эффективность любого сдерживания в будущем.</p>	<p>Мета-анализ, включающий в себя, в основном, более ранние исследования (1970е и 1980е годы), говорит о том, что предупреждения связаны с уменьшением количества ДТП¹⁶⁰. Хотя нет точных сведений, данная мера часто рекомендуется как наилучшая практика для лиц, совершивших нарушение впервые, и лиц, количество штрафных баллов которых приближается к максимальному числу¹⁶¹. Предупреждения могут быть эффективными из-за страха перед более серьёзным наказанием, таким как временное лишение водительских прав, за последующее нарушение¹⁶².</p> <p>Однако эффект сдерживания предупреждений зависит от наличия точной и надёжной системы регистрации лиц, которые уже получили предупреждение. Не рекомендуется направлять нарушителю повторные предупреждения, так как это не будет иметь эффекта сдерживания. Эффект сдерживания будет только при наличии фактического риска того, что следующее нарушение повлечёт за собой наказание, а не ещё одно предупреждение.</p>

ССЫЛКИ

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, J.J. and Watson, B.C. and Lennon, A.J. and King, M.J. 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', *1997 Road 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., Tradisaukas, 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.roadssafety-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.roadssafety-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., Lambie, 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.roadssafety-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.nts.gov/publicctn/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., Vermont 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.nts.gov/publicctn/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, *Detering 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., Bruscajin, 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., Bruscajin, 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. *Criminology* 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.grsroadsafety.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, J.J. and Watson, B.C. and Lennon, A.J. and King, M.J. 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 Goldenfeld, 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', *1997 Road 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.

¹⁴¹ 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.nts.gov/publicn/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., Vermont South, Victoria, pp. 66-87.

¹⁵⁴ Sloomans, 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.nts.gov/publicctn/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