



Hướng dẫn sử dụng hình phạt để cải thiện an toàn đường bộ



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

© Hiệp hội Chữ thập đỏ & Trăng lưỡi liềm đỏ Quốc tế 2021.

Bảo lưu mọi quyền. Ấn phẩm này hoặc bất kỳ phần nào trong này đều không được mô phỏng, phân phối, xuất bản, sửa đổi, trích dẫn, sao chép, dịch sang các ngôn ngữ khác hoặc chuyển thể mà không có sự cho phép trước bằng văn bản của Hiệp hội Chữ thập đỏ & Trăng lưỡi liềm đỏ Quốc tế. Tất cả ảnh được sử dụng trong tài liệu này thuộc bản quyền của IFRC trừ khi có chỉ dẫn khác.

Lời cảm ơn

Hướng dẫn này được chuẩn bị cho Hiệp hội An toàn Đường bộ Toàn cầu, một chương trình do Hiệp hội Chữ thập đỏ & Trăng lưỡi liềm đỏ Quốc tế tổ chức. Tiến sĩ Chika Sakashita là tác giả chính, với sự đóng góp lớn của Tiến sĩ Judy Fleiter, Dave Cliff, Marcin Flieger, Brett Harman và Malcolm Lilley (Hiệp hội An toàn Đường bộ Toàn cầu).

Trích dẫn đề xuất:

Sakashita, C. Fleiter, J.J, Cliff, D., Flieger, M., Harman, B. & Lilley, M (2021). Hướng dẫn sử dụng hình phạt để cải thiện an toàn đường bộ. Hiệp hội An toàn Đường bộ Toàn cầu, Geneva, Thụy Sĩ.

MỤC LỤC

- 4 BẢNG THUẬT NGỮ
- 5 TÓM TẮT
- 6 MỤC ĐÍCH CỦA HƯỚNG DẪN NÀY
- 7 GIỚI THIỆU
- 8 CÁC LOẠI HÌNH PHẠT
- 13 CÁC HẬU QUẢ PHI PHÁP LÝ CỦA CÁC HÌNH PHẠT PHÁP LÝ
- 14 HIỆU QUẢ CỦA CÁC HÌNH PHẠT
- 16 CÁCH TĂNG HIỆU QUẢ CỦA CÁC HÌNH PHẠT
 - 16 LÝ THUYẾT RĂN ĐE
 - 16 Sự chắc chắn của hình phạt
 - 17 Mức độ nghiêm trọng của hình phạt
 - 20 Sự nhanh chóng của hình phạt
- 21 CÔNG BẰNG THỦ TỤC & CÔNG BẰNG THEO NHẬN THỨC
- 22 CHUẨN MỰC XÃ HỘI
- 23 HỆ THỐNG QUẢN LÝ HÌNH PHẠT THỐNG NHẤT
- 24 PHỤ LỤC
- 31 TÀI LIỆU THAM KHẢO

BẢNG THUẬT NGỮ

Giới hạn xử phạt: Khoảng giới hạn vượt quá tốc độ cho phép mà người điều khiển phương tiện không bị xử phạt do vi phạm vượt quá tốc độ. Giới hạn này có thể là một tỷ lệ (ví dụ: vượt quá tốc độ cho phép 10%) hoặc là một con số (ví dụ: vượt quá tốc độ cho phép 10 km/h).

Răn đe chung: Mức độ răn đe mọi người thực hiện một hành vi nào đó như chạy quá tốc độ, không phải vì họ đã bị bắt, mà vì họ tin rằng họ có thể bị bắt và nhận hậu quả không mong muốn.

LMIC: Các quốc gia thu nhập thấp và trung bình.

Hình phạt: Trong Hướng dẫn này, thuật ngữ này đặc biệt đề cập đến hình phạt pháp lý được áp dụng nếu vi phạm luật hoặc quy định giao thông.

Răn đe cụ thể: Mức độ ngăn cản một người thực hiện một hành vi nhất định vì họ đã bị bắt và bị phạt về hành vi đó trước đây và không muốn nhận hậu quả một lần nữa.

Vi phạm luật giao thông: Các hoạt động trái pháp luật xảy ra khi một cá nhân đang điều khiển phương tiện cơ giới. Nó cũng có thể được coi là vi phạm giao thông.

Người vi phạm luật giao thông: Cá nhân có hành vi trái pháp luật khi điều khiển phương tiện cơ giới.

TÓM TẮT

Ban hành các hình phạt đối với các vi phạm luật giao thông là một phần quan trọng của các kỹ thuật thay đổi hành vi đã được sử dụng rộng rãi ở nhiều quốc gia. Việc sử dụng hình phạt nhằm mục đích khuyến khích người dân sử dụng hệ thống đường bộ một cách an toàn và tuân thủ luật giao thông.

Các nguyên tắc rắn đề xuất rằng người dân đưa ra lựa chọn hành vi dựa trên nhận thức cá nhân của họ về mối đe dọa phải chịu các hình phạt liên quan. Mối đe dọa này được cho là được xác định bởi sự kết hợp của mối đe dọa theo nhận thức khi bị bắt vì vi phạm pháp luật (*nguy cơ bị bắt nhận thức được*) và nhận thức về tính chắc chắn, mức độ nghiêm trọng và sự nhanh chóng của các hình phạt khi bị bắt. Bằng chứng nghiên cứu về khía cạnh nào trong bốn khía cạnh này có ảnh hưởng nhất là đan xen lẫn nhau.

Trong thực tế, có nhiều yếu tố ảnh hưởng đến việc tuân thủ luật giao thông và mức độ vi phạm. Các hình phạt cho việc không tuân thủ luật giao thông có mục đích điều chỉnh hành vi của người tham gia giao thông nhưng chúng không được điều chỉnh cho từng trường hợp cụ thể. Các hình phạt khác nhau có khả năng tác động đến người dân theo những cách khác nhau. Các tác động hành vi của hình phạt cũng có thể khác nhau giữa các quốc gia vì nhiều yếu tố bao gồm: sự khác biệt trong triết lý tội phạm và công lý, công bằng theo nhận thức trong các quy trình lập pháp, các chuẩn mực xã hội và tín ngưỡng văn hóa phổ biến, các quy trình quản lý hình phạt (tức là quy trình hành chính so với quy trình tư pháp), tính nhất quán của hệ thống cấp phép và đăng ký, mức độ và loại hình thi hành của cảnh sát và mức độ mà một hành vi bị coi là trái pháp luật (ví dụ: giới hạn tốc độ, giới hạn nồng độ cồn trong máu [BAC]). Các nghiên cứu đánh giá cũng có xu hướng xem xét tác động của một gói các biện pháp xử phạt hơn là từng tác động xử phạt riêng lẻ. Do đó, rất khó để phân tách tác động cụ thể của các loại hình phạt riêng lẻ.

Kinh nghiệm và bằng chứng cho thấy có nhiều cách để tăng tác động của các hình phạt nhằm mang lại sự thay đổi hành vi mong muốn. Cần phải thừa nhận rằng không có cách cụ thể nào để dàng xác định mức phạt nặng đến đâu nhằm răn đe người vi phạm giao thông. Các hình phạt khác nhau có khả năng tác động đến người dân theo những cách khác nhau. Ví dụ: Phạt

tiền có thể có ý nghĩa và ảnh hưởng đối với một người có nguồn tài chính hạn chế, nhưng có thể không ảnh hưởng đến hành vi vi phạm của một người có thể dễ dàng trả tiền phạt. Ngược lại, một người có tài chính vững mạnh hơn có thể bị tác động hơn khi phạt điểm hơn là phạt tiền.

Các hình thức xử phạt bao gồm:

- Phạt tiền (hình phạt tăng dần, theo đó mức độ vi phạm ngày càng nghiêm trọng dẫn đến tăng số tiền phạt được quy định trước trong văn bản)
- Hệ thống điểm (điểm phạt hoặc điểm thưởng)
- Xử phạt giấy phép (tạm tước quyền sử dụng giấy phép, tạm tước quyền sử dụng giấy phép ngay lập tức, tước quyền sử dụng giấy phép, hạn chế quyền sử dụng giấy phép)
- Xử phạt phương tiện (tạm giữ phương tiện, thu hồi biển số đăng ký, tạm khóa phương tiện)
- Khóa throttle nồng độ cồn
- Các chương trình khắc phục hậu quả (xử lý/cải tạo)
- Phạt tù

Việc lựa chọn hình phạt có thể được xác định dựa trên mục tiêu, ưu nhược điểm của từng loại hình phạt, cũng như bằng chứng liên quan đến từng loại hình phạt (xem Bảng tóm tắt trong Phụ lục). Mục tiêu của các hình phạt liên quan đến sự hiểu biết về đối tượng bị phạt – liệu có đạt được sự răn đe chung nhằm vào toàn dân (ngăn chặn hành vi vi phạm nói chung) và/hoặc để đạt được sự răn đe cụ thể, nhằm vào những người đã bị phát hiện, truy tố và xử phạt (ngăn ngừa tái phạm). Các loại hình phạt khác nhau thường được kết hợp với nhau để tăng cường hiệu quả răn đe và đạt được kết quả an toàn tốt nhất. Bất kể loại hình phạt nào, chúng phải được áp dụng phù hợp với thẩm quyền lập pháp. Các hình phạt có vai trò giáo dục quan trọng ở chỗ chúng có thể báo hiệu mức độ rủi ro liên quan đến các hành vi vi phạm khác nhau. Ví dụ, điều quan trọng là hành vi nguy hiểm hơn dẫn đến các hình phạt nghiêm trọng hơn. Bằng cách này, mức độ nghiêm trọng của hình phạt tương ứng với mức độ nguy hiểm của người vi phạm pháp luật đối với cộng đồng.

MỤC ĐÍCH CỦA HƯỚNG DẪN NÀY

Hướng dẫn này cung cấp thông tin về các loại hình phạt khác nhau đã được áp dụng cho các hành vi vi phạm giao thông. Xử phạt vi phạm giao thông là một phần quan trọng của kỹ thuật thay đổi hành vi đã được sử dụng rộng rãi với mục đích khuyến khích người tham gia giao thông tuân thủ luật giao thông và sử dụng hệ thống đường bộ một cách an toàn. Lập pháp dựa trên bằng chứng là điều quan trọng, nhưng nếu chỉ có thế thì sẽ không đủ sức răn đe các hành vi vi phạm pháp luật. Việc tuân thủ luật giao thông có thể đạt được nhờ các tác động tổng hợp của luật pháp, nâng cao nhận thức cộng đồng, cưỡng chế và các hình phạt. Hướng dẫn này chỉ tập trung vào phần hình phạt.



GIỚI THIỆU

Người tham gia giao thông vi phạm luật giao thông vì những lý do khác nhau. Một số người cố tình hành xử trái pháp luật. Những người khác có thể vô tình thực hiện cùng một hành vi trái pháp luật, trong khi có người làm như vậy vì suy giảm khả năng phán đoán do ảnh hưởng của cồn và/hoặc ma túy. Mỗi đe dọa phải chịu các hình phạt đủ nghiêm khắc để ngăn chặn hành vi vi phạm có thể tạo ra ý thức không vi phạm pháp luật, do đó có thể làm giảm vi phạm.

Nguyên tắc cơ bản hướng dẫn cho việc sử dụng hình phạt là các hành vi dẫn đến hậu quả tiêu cực ít có khả năng tái diễn. Các nguyên tắc rắn đề xuất rằng người dân đưa ra lựa chọn hành vi dựa trên nhận thức cá nhân của họ về mối đe dọa phải chịu các hình phạt liên quan¹. Mối đe dọa này được cho là được xác định bởi sự kết hợp của bốn điều sau: mối đe dọa nhận thức được khi bị bắt vì vi phạm pháp luật (*nguy cơ bị bắt nhận thức được*) và nhận thức về tính chắc chắn, mức độ nghiêm trọng và sự nhanh chóng của các hình phạt khi bị bắt². Hiệu quả tổng thể của các hình phạt được liên kết với từng khía cạnh trong số bốn khía cạnh này của lý thuyết rắn đề. Các bằng chứng nghiên cứu liên quan đến khía cạnh rắn đề nào có ảnh hưởng nhất khá đa dạng³.

Có hai khái niệm bổ sung về rắn đề liên quan đến việc cường chế các chế độ hình phạt: rắn đề **chung** và **cụ thể**. Rắn đề chung đề cập đến tác động của pháp luật và việc thi hành nó đối với toàn dân. Hiệu quả rắn đề chung dựa vào việc công chúng có nhận thức rằng luật pháp được thi hành và nguy cơ bị bắt và bị xử phạt là cao hay không. Ngược lại, rắn đề cụ thể chỉ liên quan đến những người đã bị phát hiện, truy tố và xử phạt. Hiệu quả rắn đề cụ thể phụ thuộc vào việc người vi phạm tin rằng trải nghiệm hình phạt trước đây của họ là đủ tiêu cực để ngăn chặn tái phạm. Điều này chắc chắn có một mức độ thành công khác nhau trong số người vi phạm, từ việc giảm số lượng hành vi vi phạm và giảm mức độ nghiêm trọng của vi phạm, đến việc ngừng vi phạm hoàn toàn.

Hướng dẫn này mô tả các cách thức thực hiện một hệ thống hình phạt mạnh mẽ và dựa trên bằng chứng quốc tế để làm cơ sở cho các khuyến nghị. Cần phải lưu ý rằng không có cách xác định trước nào để dàng xác định mức phạt nặng đến đâu để rắn đề người vi phạm giao thông. Các hình phạt khác nhau có khả năng tác động đến người dân theo những cách khác nhau. Ví dụ: Phạt tiền có thể có ý nghĩa và ảnh hưởng đối với một người có nguồn tài chính hạn chế, nhưng có thể không ảnh hưởng đến hành vi vi phạm của một người có thể dễ dàng trả tiền phạt. Ngược lại, một người có tài chính vững mạnh hơn có thể bị tác động hơn khi phạt điểm hơn là phạt tiền.



CÁC LOẠI HÌNH PHẠT

Chế tài pháp lý – còn được gọi là hình phạt – áp dụng hình phạt đối với những người vi phạm luật và quy định về an toàn hệ thống đường bộ. Ngoài hình phạt, mục tiêu của các hình phạt có thể bao gồm hạn chế tái phạm, cải tạo người vi phạm và răn đe người có khả năng vi phạm.

Có thể áp dụng nhiều hình phạt khác nhau đối với những người vi phạm luật và quy định về giao thông đường bộ. Bảng 1 đưa ra danh sách các hình phạt có thể được áp dụng đối với các hành vi vi phạm giao thông. Có thể xác định loại hình phạt dựa trên việc cân nhắc các mục tiêu và các ưu nhược điểm khác nhau của từng loại hình phạt (Bảng 1) bên cạnh bằng chứng (xem Bảng 2)⁴. Các hình phạt cũng có thể được kết hợp để tăng cường tính chất răn đe của chúng. Ví dụ: Phạt tiền và phạt điểm có thể được áp dụng cho một số vi phạm nhất định thay vì chỉ phạt tiền hoặc phạt trừ điểm đơn thuần.

Có hai quy trình có thể thực hiện hình phạt:

- **Quy trình tư pháp:** Hình phạt được xác định tại tòa án khi việc áp dụng hình phạt và mức độ nghiêm trọng của nó phụ thuộc vào sự kết tội.
- **Quy trình hành chính:** Hình phạt được áp dụng mà không có sự can thiệp trực tiếp của tòa án, thông qua các quy trình liên quan đến việc ban hành thông báo phạt (mặc dù bị cáo vi phạm có thể chọn khiếu nại điều này trước tòa).

Nói chung, việc không có sự tham gia của tòa án vào các quy trình hành chính cho phép áp dụng hình phạt một cách nhanh chóng, chắc chắn hơn và ít chi phí hành chính hơn so với các quy trình xét xử có sự tham gia của tòa án để xác định hình phạt và mức độ nghiêm trọng của nó⁵. Tuy nhiên, tính chắc chắn của các hình phạt do tư pháp áp đặt có thể được cải thiện thông qua việc áp dụng các hình phạt theo quy định đối với hành vi vi phạm, chẳng hạn như thời hạn tước giấy phép tối thiểu bắt buộc⁶.



Bảng 1 – Các loại hình phạt khác nhau⁷

Loại hình phạt	Mô tả	Mục tiêu chính	Ưu điểm	Nhược điểm
Phạt tiền (hình phạt tiền được xác định trước và tăng dần)	Hình phạt tiền mà người vi phạm phải trả cho một đơn vị nhất định vào một ngày cụ thể. Số tiền phạt sẽ tăng theo mức độ nghiêm trọng của hành vi vi phạm (ví dụ: hình phạt tăng dần có nghĩa là chạy quá tốc độ cao hơn sẽ bị phạt nhiều tiền hơn). Số tiền phạt nên được xác định trước, quy định trong văn bản và công khai để người vi phạm biết và để cảnh sát không thể thay đổi số tiền phạt khi tiếp xúc với người vi phạm.	Xử phạt người vi phạm để răn đe tái phạm trong tương lai; Răn đe người có khả năng vi phạm.	Có thể mang đến một khoản thu để hỗ trợ trực tiếp đầu tư vào các hoạt động an toàn đường bộ (ví dụ: cường chế). Số tiền phạt được xác định trước (cố định) làm giảm khả năng tham nhũng khi cảnh sát tiếp xúc với người vi phạm, đặc biệt nếu việc nộp phạt được thực hiện thông qua bên thứ ba là một tổ chức chính phủ (không phải cảnh sát).	Các khoản tiền phạt được quyết định tại điểm cảnh sát bắt người vi phạm sẽ tạo cơ hội cho hành vi tham nhũng nếu số tiền phạt không được xác định trước và không công khai. Tình trạng kinh tế xã hội có thể xác định mức độ ảnh hưởng của điều này đối với các cá nhân. Ví dụ, mức phạt 10 USD ở Ấn Độ đối với một người điều khiển xe có thu nhập thấp có thể là một hình phạt nặng và có khả năng răn đe vi phạm trong tương lai. Tuy nhiên, người điều khiển xe có thu nhập cao hoặc người điều khiển xe ở nước có thu nhập cao có thể không coi mức phạt này là một hình phạt nghiêm khắc và do đó có thể không răn đe được. Các vấn đề công bằng này có thể được giải quyết bằng cách đặt ra các khoản tiền phạt tương ứng với thu nhập (ví dụ: Phần Lan) hoặc xem xét mức lương trung bình hằng tuần ở quốc gia này. Tuy nhiên, họ yêu cầu hồ sơ thu nhập chuẩn cho mọi công dân trong nước, điều này khó có thể có ở hầu hết các quốc gia LMIC.
Điểm phạt	Điểm tích lũy từ 0 đến một con số cao hơn nếu người điều khiển xe vi phạm và thường có giá trị trong một vài năm. Khi tổng số điểm phạt đạt đến một ngưỡng nhất định trong một khoảng thời gian xác định (ví dụ: 12 điểm trở lên trong khoảng thời gian 3 năm), một hình phạt khác sẽ được áp dụng – thường là tạm tước quyền sử dụng giấy phép lái xe hoặc tước quyền sử dụng giấy phép lái xe.	Răn đe người vi phạm tiếp tục vi phạm; Răn đe người có khả năng vi phạm.	Tác động của điểm có thể công bằng hơn cho những người có thu nhập khác nhau hơn là tiền phạt⁸. Vi phạm lặp đi lặp lại bị trừ nhiều điểm hơn mang lại hiệu quả cụ thể tốt⁹. Có thể được coi là hình phạt công bằng hơn và nhận được sự ủng hộ tích cực của người dân¹⁰.	Người vi phạm có thể chuyển số điểm đã nhận được cho một cá nhân khác (ví dụ: không có hoặc ít điểm)¹¹ nếu không xác định được người điều khiển xe tại thời điểm vi phạm (ví dụ: trong cường chế tự động – tuy nhiên, chỉ khi camera không có ảnh của người điều khiển xe) và thông báo phạt đã được gửi đến chính chủ phương tiện; Dựa vào hệ thống giấy phép hiệu quả có thể theo dõi hồ sơ vi phạm của người vi phạm và áp dụng hiệu quả tạm tước quyền sử dụng giấy phép khi đạt đến ngưỡng.

Loại hình phạt	Mô tả	Mục tiêu chính	Ưu điểm	Nhược điểm
Điểm thưởng	Điểm sẽ bị trừ dần từ một con số đã cho trước (ví dụ: 100) đến khi về 0 nếu người điều khiển xe vi phạm. Số điểm thưởng vẫn có giá trị trong một vài năm. Khi số điểm giảm xuống 0, một hình phạt khác sẽ được áp dụng – thường là tạm tước quyền sử dụng hoặc tước quyền sử dụng giấy phép lái xe.	Răn đe người vi phạm tiếp tục vi phạm; Răn đe người có khả năng vi phạm.	Tác động của điểm có thể công bằng hơn cho những người có thu nhập khác nhau hơn là tiền phạt ¹² .	Người vi phạm có thể liên quan đến việc sử dụng gian lận điểm của người khác nếu không xác định được người điều khiển xe tại thời điểm vi phạm (ví dụ: trong quá trình cưỡng chế tự động – tuy nhiên, chỉ khi camera không có ảnh của người điều khiển xe) và thông báo phạt đã được gửi đến chính chủ phương tiện; Dựa vào hệ thống giấy phép hiệu quả có thể theo dõi hồ sơ vi phạm của người vi phạm và áp dụng hiệu quả việc tạm tước quyền sử dụng giấy phép khi đạt đến ngưỡng.
Tạm tước quyền sử dụng giấy phép lái xe	Người có giấy phép bị tạm tước quyền sử dụng bị cấm điều khiển xe trong thời gian bị tạm tước quyền sử dụng. Giấy phép sẽ tự động được phục hồi sau thời gian tạm tước quyền sử dụng.	Răn đe và cấm người vi phạm tiếp tục vi phạm; Răn đe người có khả năng vi phạm.	Hạn chế cơ hội tái phạm trong thời hạn xử phạt.	Người điều khiển xe bị tạm tước quyền sử dụng có thể tiếp tục điều khiển xe mặc dù không được cấp phép hợp pháp ¹³ ; Tạm tước quyền sử dụng có thể được coi là không công bằng, đặc biệt là liên quan đến tác động của nó đối với khả năng kiếm sống của người vi phạm nếu điều đó liên quan đến khả năng lái xe (đặc biệt là đối với những người cư trú ở các vùng nông thôn/vùng sâu vùng xa không có phương tiện giao thông công cộng); Dựa vào một hệ thống giấy phép hiệu quả lưu giữ hồ sơ chính xác và liên lạc với người vi phạm và cơ quan thi hành.
Tạm tước quyền sử dụng giấy phép ngay lập tức/Tạm tước quyền sử dụng giấy phép tại chỗ	Giấy phép bị cảnh sát tạm tước quyền sử dụng và tịch thu tại chỗ vì một tội nghiêm trọng (ví dụ: điều khiển xe ở tốc độ cao, điều khiển xe khi uống rượu, điều khiển xe vi phạm gây chết người và thương tích nghiêm trọng) thường trong một khoảng thời gian xác định (ví dụ: 28 ngày).	Răn đe và cấm người vi phạm tiếp tục vi phạm nghiêm trọng; Răn đe người có khả năng vi phạm nghiêm trọng;	Trái ngược với phương pháp tạm tước quyền sử dụng giấy phép truyền thống (ở trên), tác dụng răn đe của việc tạm tước quyền ngay tại chỗ/ven đường rất nhanh chóng – một trong những yếu tố quan trọng để tăng tính răn đe.	Cảnh sát có thể áp dụng biện pháp tạm tước quyền ngay lập tức nếu các hành vi vi phạm không áp dụng cho camera phát hiện. Yêu cầu một hệ thống ghi lại việc tạm tước quyền sử dụng giấy phép lái xe ngay lập tức để các cơ quan chức năng biết.
Tước quyền sử dụng/thu hồi giấy phép lái xe	Người có giấy phép bị tước quyền sử dụng/thu hồi bị cấm điều khiển xe trong thời gian thi hành. Giấy phép chỉ được phục hồi khi người điều khiển xe đăng ký lại giấy phép vào thời điểm kết thúc hình phạt tước quyền sử dụng. Tuy nhiên, người điều khiển xe sẽ không bao giờ có thể lái xe nữa khi bị tước quyền sử dụng suốt đời.	Răn đe và cấm người vi phạm tiếp tục vi phạm; Răn đe người có khả năng vi phạm.	Hạn chế cơ hội tái phạm trong thời hạn xử phạt.	Người điều khiển xe bị tước quyền có thể tiếp tục lái xe ¹⁴ ; Dựa vào hệ thống giấy phép hiệu quả giúp lưu giữ hồ sơ tốt và trao đổi với người vi phạm và người thi hành luật. Yêu cầu một hệ thống trong đó các trường hợp bị tước quyền sử dụng bởi tòa án được kịp thời ghi lại trong hệ thống giấy phép.

Loại hình phạt	Mô tả	Mục tiêu chính	Ưu điểm	Nhược điểm
Hạn chế quyền sử dụng giấy phép lái xe	Người sở hữu giấy phép lái xe bị cấm lái xe trong thời gian hạn chế ngoại trừ một số lý do (ví dụ lái xe tới chỗ làm hoặc cơ sở điều trị y tế) có thể được xác định bởi tòa án hoặc cơ quan có thẩm quyền khác. Người vi phạm thường được yêu cầu chứng minh rằng họ sẽ bị cấm lái xe một cách không cần thiết để được cấp giấy phép hạn chế.	Rắn đe và cấm người vi phạm tiếp tục vi phạm; Rắn đe người có khả năng vi phạm.	Giảm cơ hội tái phạm trong thời hạn xử phạt và có thể tăng cường sự thận trọng và khi lái xe. Có thể tạo ra sự chấp nhận của xã hội đối với loại hình phạt này do sự nhận thức nhu cầu kinh tế của người vi phạm.	Việc sử dụng rộng rãi các giấy phép bị hạn chế có thể làm suy yếu cả sự rắn đe cụ thể và chung vì những người vi phạm không chịu tác động đầy đủ của hình phạt ¹⁵ ; Các quyết định của tòa án về việc ai được cấp phép hạn chế so với việc đình chỉ toàn bộ giấy phép cũng có thể tạo ra sự bất bình đẳng trong xã hội; Dựa vào một hệ thống giấy phép hiệu quả lưu giữ hồ sơ tốt và liên lạc với người vi phạm và người thi hành luật. Các điều khoản hạn chế giấy phép phải xuất hiện và thể hiện rõ ràng trên giấy phép lái xe. Nếu không, cảnh sát không thấy nội dung hạn chế khi chặn người điều khiển xe trong những lần tiếp theo.
Xử phạt phương tiện	Phương tiện bị tịch thu khỏi người vi phạm. Phương tiện bị tạm giữ/tịch thu có thể được trả lại sau thời gian xử phạt với một khoản phí phải trả. Ngoài ra, có thể thu giữ biển số xe, gắn nhãn vào biển số xe để mọi người nhìn thấy nhưng người vi phạm được phép điều khiển phương tiện, bị thu hồi đăng ký xe, hoặc tạm khóa phương tiện tại nhà của người vi phạm với “tấm chặn” “thanh chắn” nếu người vi phạm không bị tịch thu phương tiện với lý do tạm giữ. Thường được áp dụng cho các tội nghiêm trọng và/hoặc tái phạm mà các hình phạt khác không thành công trong ngăn chặn tái phạm.	Cấm người vi phạm tiếp tục vi phạm; Rắn đe người có khả năng vi phạm.	Loại bỏ cơ hội tái phạm trong thời hạn xử phạt. Người điều khiển xe có thể cảm thấy khó khăn hơn khi được tiếp tục lái khi không có xe hơn là không có giấy phép. Bằng chứng cho thấy rằng việc tạm giữ phương tiện làm tăng việc tuân thủ tạm tước quyền sử dụng giấy phép ¹⁶ .	Không trực tiếp phạt người vi phạm nếu người đó không phải là chủ phương tiện; Nếu phương tiện bị tạm giữ thuộc về người khác không phải là người vi phạm, phương tiện đó có thể được trả lại trong một số điều kiện nhất định; Người vi phạm có thể sử dụng một phương tiện khác. Các vấn đề có thể phát sinh khi giá trị của chiếc xe nhỏ hơn tổng chi phí bị tạm giữ và người vi phạm chọn không lấy xe để tránh trả phí. Ngoài ra, các biện pháp xử phạt phương tiện có thể coi là không công bằng, đặc biệt là đối với những người vi phạm các vụ sùg nng ông th ôn/vùng sâu vùng xa, ít hoặc không có điều kiện tiếp cận phương tiện giao thông công cộng. Ngược lại, khi chi phí phương tiện cao, người vi phạm có thể bỏ trốn khỏi hiện trường với tốc độ nhanh gây thê, m rủi ro ¹⁷ .
Khóa còi	Công nghệ được gắn vào phương tiện khiến xe không thể khởi động được cho đến khi vượt qua bài kiểm tra hơi thở đã cài đặt trước. Chủ yếu được thiết kế để sửa đổi hành vi của những người vi phạm điều khiển phương tiện khi uống rượu, đặc biệt là nồng độ cồn trong máu cao và/hoặc những người tái phạm, thay vì thực hiện chức năng rắn đe chung.	Cấm người vi phạm tiếp tục vi phạm liên quan đến rượu.	Loại bỏ cơ hội tái phạm liên quan đến rượu trong thời hạn xử phạt đối với xe có lắp khóa còi	Khóa còi chỉ có thể được áp dụng cho những người vi phạm sở hữu một phương tiện. Việc tiếp cận thiết bị khóa còi và bảo trì nó có thể bị hạn chế ở các địa điểm nông thôn. Việc ghi Tình trạng khóa còi trên giấy phép lái xe phải rõ ràng nếu không cảnh sát chặn xe có thể bỏ qua. Ngoài ra, Tình trạng khóa còi nên chuyển giao giữa các khu vực pháp lý để người vi phạm không thể nhận được giấy phép không bị khóa ở một khu vực pháp lý khác trong thời hạn chịu phạt.

Loại hình phạt	Mô tả	Mục tiêu chính	Ưu điểm	Nhược điểm
Các chương trình khắc phục hậu quả (xử lý / cải tạo)	Chủ yếu được thiết kế để sửa đổi hành vi của người vi phạm, đặc biệt là lái xe khi uống rượu bia, thay vì răn đe chung. Các chương trình có thể được giáo dục tập trung vào kiến thức và/hoặc tập trung vào tâm lý nhằm thay đổi hành vi và kéo dài trong nhiều tuần.	Cải tạo người vi phạm	Các chương trình khắc phục hậu quả có thể giải quyết hiệu quả hơn các yếu tố góp phần vào các hành vi vi phạm cụ thể về rượu và ma túy.	Cần có các quy trình đánh giá tốt để phù hợp với người vi phạm để có các biện pháp can thiệp phù hợp nhất ¹⁸ ; Hiệu quả chi phí của các cách tiếp cận khác nhau là không rõ ràng. Tiếp cận ở các khu vực nông thôn và vùng sâu vùng xa có thể bị hạn chế.
Phạt tù	Người vi phạm bị phạt tù vì một số tội giao thông (nghiêm trọng) như lái xe khi uống rượu bia, lái xe không có giấy phép, hoặc lái xe nguy hiểm gây chết người.	Cấm người vi phạm tiếp tục vi phạm; Răn đe người có khả năng vi phạm.	Nhấn mạnh cho cộng đồng thấy mức độ nghiêm trọng của hành vi vi phạm. Loại bỏ cơ hội tái phạm trong thời hạn xử phạt.	Chi phí thực hiện cao hơn các hình phạt khác.
Thư cảnh báo (Không được đề xuất như một hình thức phạt thông thường để ngăn chặn hành vi vi phạm)	Thư gửi cho người vi phạm cung cấp cho họ thông tin về hành vi vi phạm của họ và các hình phạt mà họ phải đối mặt trong trường hợp tiếp tục vi phạm. Các khu vực pháp lý khác nhau sử dụng các thư cảnh báo cho các mục đích khác nhau. Ví dụ, một lá thư có thể cảnh báo người vi phạm rằng: - họ đã tích lũy một mức điểm phạt hiện gần đến ngưỡng bị tạm tước quyền sử dụng giấy phép và nếu vi phạm thêm một lần nữa sẽ bị mất giấy phép; - lần vi phạm tiếp theo của họ sẽ bị phạt điểm hoặc phạt tiền cao hơn lần vi phạm trước; - các hình phạt mới áp dụng cho hành vi vi phạm và sau một khoảng thời gian giới hạn (ví dụ: khoảng thời gian từ khi một luật mới được thông qua đến khi được thi hành đầy đủ) hoặc khi vi phạm tiếp theo trong một khoảng thời gian, hình phạt đầy đủ mới sẽ được áp dụng.	Răn đe người vi phạm bằng cách cho họ thấy hậu quả của việc tiếp tục vi phạm. phải đối mặt nếu tiếp tục vi phạm. Có thể được sử dụng để giữ người vi phạm ở mức độ thấp và ngăn chặn họ tiếp tục vi phạm. hành vi vi phạm tiếp theo sẽ dẫn đến việc nhận hình phạt thay vì thư cảnh báo.	Thông báo cho người vi phạm về các hình phạt mà họ có thể đối mặt nếu tiếp tục vi phạm, nhằm tăng tính răn đe cụ thể. Thư cảnh báo có thể được tạo tự động và chi phí thực hiện được giữ ở mức thấp. Tăng tính công bằng thủ tục bằng cách cung cấp thông tin.	Chi phí nhỏ đối với người vi phạm hạn chế hoặc không có tác dụng răn đe). Để cho phép những người vi phạm tiếp theo được xác định và nhận toàn bộ hồ sơ chính xác về người đã nhận cảnh báo. Nếu không, hệ thống sẽ không thể xác định ai đã nhận được thư cảnh báo – điều này sẽ làm giảm nghiêm trọng các tác dụng ngăn chặn trong tương lai.

*Ở một số khu vực pháp lý, các tài xế chưa có kinh nghiệm và đang quản chế bị giảm số điểm cần đạt được trước khi áp dụng các biện pháp xử phạt khác. Ví dụ, người dân có thể có 12 điểm cộng được phân bổ trong thời hạn 3 năm, nhưng một người mới lái xe chưa có kinh nghiệm chỉ được tổng cộng 4 điểm để tích lũy trước khi bị tạm tước quyền sử dụng giấy phép¹⁹.

CÁC HẬU QUẢ PHI PHÁP LÝ CỦA CÁC HÌNH PHẠT PHÁP LÝ

Hình phạt cũng có thể tạo ra các hậu quả ngoài pháp luật và cũng có thể có tác dụng răn đe. Ví dụ:

- tạm tước quyền sử dụng giấy phép có thể dẫn đến việc người đó không thể làm việc, đặc biệt nếu phải lái xe để thực hiện các nhiệm vụ công việc hoặc di chuyển đến và đi từ nơi làm việc.
- một người vi phạm có thể bị phản đối xã hội từ đồng nghiệp và các thành viên trong gia đình, đặc biệt là trong một xã hội mà các hành vi như lái xe khi uống rượu bia, lái xe quá tốc độ và ma túy không được xã hội chấp nhận.
- ở một số khu vực pháp lý, mức phí bảo hiểm cao hơn có thể được áp dụng sau khi các hành vi vi phạm giao thông được ghi trên giấy phép²⁰. Trên thực tế, tiết kiệm bảo hiểm có thể đóng vai trò là động cơ khuyến khích việc tuân thủ giới hạn tốc độ ở một số quốc gia (ví dụ: Đan Mạch, Thụy Điển và Hà Lan)²¹.



HIỆU QUẢ CỦA CÁC HÌNH PHẠT

Rất khó để tách biệt tác động của từng biện pháp xử phạt riêng lẻ vì trên thực tế, một loạt các yếu tố xảy ra cùng nhau để ảnh hưởng đến sự tuân thủ và mức độ vi phạm của người lái xe. Việc đánh giá hiệu quả của các hình phạt còn tương đối hạn chế, do đó khó có thể đề xuất các hình phạt cụ thể đối với các tội danh cụ thể một cách chắc chắn. Các nghiên cứu đánh giá cũng có xu hướng xem xét tác động của một gói các biện pháp xử phạt hơn là một tác động xử phạt riêng lẻ²².

Hiệu quả của các biện pháp xử phạt cũng có thể khác nhau giữa số đông lái xe nói chung và người vi phạm giao thông, cũng như giữa người vi phạm lần đầu và người tái phạm. Hình phạt nhằm mục đích sửa đổi hành vi của từng người tham gia giao thông nhưng chúng không phù hợp với hoàn cảnh của từng cá nhân. Đúng hơn, hình phạt pháp lý là công cụ để sửa đổi hành vi ở cấp độ phổ biến (tức là cùng một hình phạt trên toàn bộ

số người vi phạm). Điều này có nghĩa là các hình phạt pháp lý là một công cụ rộng rãi để định hình hành vi của cá nhân.

Các tác động hành vi của hình phạt cũng có thể khác nhau giữa các quốc gia vì nhiều yếu tố bao gồm: sự khác biệt trong triết lý tội phạm và công lý, công bằng theo nhận thức trong các quy trình lập pháp, các chuẩn mực xã hội và tín ngưỡng văn hóa phổ biến, các quy trình quản lý hình phạt (tức là quy trình hành chính so với quy trình tư pháp), tính nhất quán của hệ thống cấp phép và đăng ký, mức độ và loại hình thi hành của cảnh sát và mức độ mà một hành vi bị coi là trái pháp luật (ví dụ: giới hạn tốc độ, giới hạn nồng độ cồn trong máu [BAC]). Tuy nhiên, hiệu quả của các biện pháp xử phạt khác nhau đã được báo cáo trong các nghiên cứu đánh giá. Bảng 2 đưa ra tóm tắt bằng chứng cho đến nay.

Bảng 2 - Tóm tắt bằng chứng

Penalty type	Overall evidence
PHẠT TIỀN	Các nghiên cứu cá nhân cho thấy mức tiền phạt cao hơn có liên quan đến vi phạm ít hơn, giả sử không thay đổi mức độ cưỡng chế: chạy quá tốc độ (tăng 1% tiền phạt)²³, vượt đèn đỏ (tiền phạt tăng hơn 150 USD ở các khu vực pháp lý khác nhau)²⁴ và sử dụng dây an toàn (tiền phạt tăng thêm 15 USD)²⁵. Những tác động này cũng có thể phụ thuộc vào phương pháp cưỡng chế – ví dụ, (mặc dù không có bằng chứng trực tiếp rõ ràng) người ta đặt giả thuyết rằng việc giảm vi phạm do tăng tiền phạt có thể xảy ra nhiều khi cưỡng chế bằng camera hơn là cảnh sát vì cảnh sát thích ứng với các hình phạt nghiêm khắc hơn bằng cách giảm việc cưỡng chế hoặc bằng cách áp dụng giới hạn cho phép lớn hơn đối với các vi phạm²⁶. Một phân tích tổng hợp năm 2016²⁷ chỉ ra rằng tác động của việc tăng tiền phạt là rất khác nhau: ■ Vi phạm giảm 15% với mức tăng tiền phạt từ 50 – 100%; ■ Không ảnh hưởng đến vi phạm khi mức tăng tiền phạt lên đến 50%; ■ Vi phạm tăng 4% khi mức tăng tiền phạt trên 100%; ■ Tái phạm có tác động hỗn hợp nhưng ảnh hưởng của việc tăng tiền phạt có thể yếu hơn đối với những người vi phạm nặng hơn và thường xuyên hơn; ■ Giảm 5 – 10% tất cả các vụ va chạm với mức tăng tiền phạt (tăng không xác định); ■ Giảm 1 – 12% các vụ tai nạn chết người với mức tăng tiền phạt (tăng không xác định). Nghiên cứu tương tự cũng cảnh báo mối quan hệ nhân quả bởi vì hầu hết các nghiên cứu được bao gồm đều không kiểm soát được đầy đủ các yếu tố nhiễu. Các tác động tích cực có nhiều khả năng xảy ra hơn khi mức độ cưỡng chế đủ cao và được duy trì. Công bằng theo nhận thức cũng có thể ảnh hưởng đến các tác động²⁸.
ĐIỂM PHẠT (DPS)	Các nghiên cứu riêng lẻ báo cáo các tác động khác nhau từ tác động tích cực²⁹ cho đến không có tác động đáng kể³⁰. Một phân tích tổng hợp năm 2012³¹ cho thấy DPS dẫn đến giảm tai nạn, tử vong và thương tích nhưng hiệu ứng này có thể mất đi trong vòng chưa đầy 18 tháng trừ khi duy trì mức độ cưỡng chế đủ cao. DPS có thể hiệu quả hơn khi: người vi phạm sắp đạt đến giới hạn tạm tước quyền sử dụng giấy phép³²; người vi phạm phụ thuộc hơn vào chiếc xe của họ³³; hệ thống bao gồm nhiều vi phạm giao thông nguy hiểm (tốc độ, nồng độ cồn, vượt đèn đỏ, thắt dây an toàn/mũ bảo hiểm/ghế an toàn cho trẻ em, vượt nguy hiểm, quy tắc ưu tiên, khoảng cách trên đường); các biện pháp trung gian (như thư cảnh cáo và các biện pháp cải tạo) nhằm vào các nhóm người vi phạm cụ thể; hệ thống điểm, bao gồm cả thông tin liên lạc và quản trị, rất đơn giản, minh bạch và công bằng³⁴.

Penalty type	Overall evidence
XỬ PHẠT GIẤY PHÉP	Một phân tích tổng hợp năm 2004³⁵ ước tính các biện pháp xử phạt giấy phép giảm 17% số vụ va chạm và 21% số người vi phạm bị tạm tước quyền sử dụng giấy phép lái xe. Các tác động tích cực có nhiều khả năng xảy ra hơn khi:³⁶ xác suất nhận biết được việc phát hiện lái xe không có giấy phép cao; xử phạt giấy phép được kết hợp với các biện pháp khác như chương trình cải tạo hoặc tạm giữ phương tiện³⁷; mức độ chắc chắn & nhanh chóng của xử phạt giấy phép tăng lên thông qua việc tạm tước quyền sử dụng giấy phép hành chính/ngay lập tức trong đó giấy phép tự động bị tạm tước khi các điều kiện nhất định được đáp ứng (ví dụ: giảm 4% các vụ va chạm chết người³⁸; giảm 5% các vụ va chạm chết người do rượu³⁹ – đặc biệt hiệu quả đối với các hành vi rủi ro cao như lái xe khi uống rượu bia⁴⁰); mức độ nghiêm trọng tăng lên (ví dụ: thời gian tạm tước dài hơn). Các ảnh hưởng có thể bị hạn chế do các điều kiện kinh tế và xã hội nhất định (ví dụ: có thể bỏ qua việc tạm tước quyền sử dụng giấy phép nếu cần phải lái xe vì công việc) và có thể không kéo dài thời gian tạm tước⁴¹.
XỬ PHẠT PHƯƠNG TIỆN	Việc tạm giữ phương tiện có thể làm giảm tái phạm trong khi phương tiện bị tạm giữ và giảm tới mức độ nhẹ hơn sau khi phương tiện đã được trả. Các nghiên cứu riêng báo cáo giảm tái phạm và cho thấy chúng đặc biệt hiệu quả đối với những người vi phạm nghiêm trọng, ví dụ tái phạm lái xe khi uống rượu bia⁴²; tái phạm vượt quá tốc độ cao⁴³; tái phạm – đặc biệt là những người đã bị tạm tước quyền sử dụng giấy phép⁴⁴. Rất hiếm bằng chứng ủng hộ cho biến số đặc biệt và việc tịch thu phương tiện⁴⁵. Việc giữ biến số do cảnh sát bắt giữ thực hiện có thể diễn ra nhanh chóng và làm giảm cả việc tái phạm và việc tạm tước quyền sử dụng giấy phép, đặc biệt là đối với những người vi phạm nhỏ tuổi nhất⁴⁶. Việc tạm khóa phương tiện có thể ít tốn kém hơn so với việc tạm giữ hoặc tịch thu phương tiện đòi hỏi phí lưu kho⁴⁷ và đã được chứng minh là có thể giảm tái phạm⁴⁸.
KHÓA CẦN	Các biện pháp xử phạt liên quan đến rượu đã được báo cáo là làm giảm việc tái phạm giữa những người sử dụng ở một mức độ lớn hơn so với việc tạm tước quyền sử dụng giấy phép⁴⁹. Khóa cần có vẻ hiệu quả nhất trong việc giảm tái phạm khi chúng được lắp vào xe nhưng dường như chỉ tạo ra sự thay đổi hành vi hạn chế sau khi bị xử lý⁵⁰.
CHƯƠNG TRÌNH CẢI TẠO	Nội dung, định dạng và truyền tải chương trình có xu hướng khác nhau rất nhiều, khiến việc đánh giá tính hiệu quả thường gặp nhiều khó khăn⁵¹. Bằng chứng cho thấy các khóa học cải tạo được thực hiện đúng cách cho những người điều khiển xe uống rượu có thể làm giảm khả năng tái phạm⁵². Tác động tích cực có thể bị phóng đại vì nhóm so sánh thường có nguy cơ tái phạm cao hơn, mặc dù các nghiên cứu đánh giá đã kiểm soát các yếu tố như tuổi tác, giới tính và tiền án. Các tác động tích cực có nhiều khả năng xảy ra hơn khi khóa học cải tạo tập trung vào thay đổi hành vi (tức là kế hoạch cụ thể về những việc cần làm khi sắp tái phát) hơn là chỉ cung cấp thông tin và được lan truyền trong ít nhất vài tuần⁵³.
PHẠT TÙ	Phạt tù thường được kết hợp với các hình phạt khác như phạt tiền, do đó, việc đánh giá tác động của riêng phạt tù trở nên khó khăn. Bằng chứng nghiên cứu tổng thể về hiệu quả của phạt tù là không rõ ràng⁵⁴. Mặc dù đe dọa bỏ tù có thể thúc đẩy người vi phạm tham gia vào các chương trình xử lý và tuân thủ các yêu cầu về khóa thối nồng độ cồn và các biện pháp xử phạt khác⁵⁵, nhưng các chính sách bắt buộc về án tù có xu hướng không hiệu quả⁵⁶. Việc thiếu tác dụng răn đe chung có thể được giải thích là do khả năng bị bắt còn nổi bật hơn là mức độ nghiêm trọng của hình phạt⁵⁷. Việc phạt tù những người vi phạm lái xe khi uống rượu bia tạm thời khiến họ không được lái xe và có thể tạo ra tác dụng răn đe cụ thể tạm thời, tuy nhiên, khi họ được thả ra, tác động có thể không kéo dài trừ khi nó được kết hợp với một chương trình xử lý mạnh mẽ⁵⁸.
THƯ CẢNH BÁO KHÔNG ĐƯỢC ĐỀ XUẤT	Một phân tích tổng hợp bao gồm hầu hết các nghiên cứu cũ (những năm 1970 và 1980) cho thấy các thư cảnh báo giảm 30% số vi phạm có liên quan vụ cở⁵⁹. Mặc dù không có bằng chứng chính xác, nhưng nó thường được khuyến nghị là phay nhng phất cho nháp ững người vi phạm lần đầu và những người sắp đạt đến ngưỡng phạt⁶⁰. Thư cảnh báo có thể có hiệu lực vì có nguy cơ bị phạt nặng hơn, chẳng hạn như tạm tước quyền sử dụng giấy phép cho lần vi phạm tiếp theo⁶¹. Tuy nhiên, hiệu quả ngăn chặn của một lá thư cảnh báo lại dựa vào một hệ thống chính xác và mạnh mẽ ghi nhữn ại ại đã nhận được cảnh báo. Việc gửi thư cảnh báo nhiều lần cho một người vi phạm không được khuyến khích vì sẽ không có tác dụng răn đe. Tác dụng răn đe chỉ xuất hiện khi có nguy cơ thực sự khiến lần vi phạm tiếp theo sẽ dẫn đến một hình phạt, chứ không phải là một cảnh báo khác.

CÁCH TĂNG HIỆU QUẢ CỦA CÁC HÌNH PHẠT

Kinh nghiệm và bằng chứng cho thấy có nhiều cách để tăng tác động của các hình phạt nhằm mang lại sự thay đổi hành vi mong muốn. Các cách có thể tối đa hóa hiệu quả hình phạt được xem xét từ các khía cạnh khác nhau dưới đây.

LÝ THUYẾT RẪN ĐE

“ Các hình phạt và cách áp dụng thông qua các chế độ thi hành luật giao thông để cải thiện an toàn đường bộ dựa trên các nguyên tắc lý thuyết răn đe. Lý thuyết này cho biết các cá nhân bị răn đe nếu họ nhận thấy có nhiều nguy cơ bị bắt vì vi phạm pháp luật và họ cũng lo sợ về hậu quả nhận thức được của hành vi vi phạm – mức độ sợ hãi được cho là bị ảnh hưởng bởi nhận thức của cá nhân về tính chắc chắn, nghiêm trọng và nhanh chóng của hình phạt⁶². Mỗi yếu tố này có thể được vận dụng để tăng tính răn đe và được mô tả dưới đây.

1 Sự chắc chắn của hình phạt

Nhận thức về tính chắc chắn của hình phạt liên quan đến việc một người chắc chắn rằng họ sẽ bị phạt vì vi phạm nếu bị bắt. Khi người vi phạm bị bắt quả tang vi phạm quy định về đường bộ, họ chắc chắn phải chịu hậu quả pháp lý – nghĩa là không tránh được hình phạt có tác dụng răn đe⁶³. Trải nghiệm cá nhân (trực tiếp) của chúng ta, cũng như biết về trải nghiệm bị phạt và tránh bị phạt của người khác (còn được gọi là trải nghiệm gián tiếp hoặc thay thế) có thể ảnh hưởng đến việc tiếp thu và vi phạm, bởi vì chúng có thể thay đổi nhận thức của chúng ta về việc chúng ta sẽ nhận một hình phạt hay không nếu bị bắt vì vi phạm pháp luật⁶⁴. Một số cá nhân có thể không bị răn đe bởi các biện pháp xử phạt pháp lý khi họ đã có trải nghiệm tránh bị phạt (được gọi là tránh xử phạt trực tiếp/cá nhân) hoặc khi họ thấy những người khác đạt được kết quả tương tự (được gọi là tránh xử phạt gián tiếp/thay thế)⁶⁵. Hành động của các cơ quan thi hành có thể góp phần hình thành nhận thức của chúng ta – việc các cơ quan thi hành pháp luật áp dụng “quyền lực tùy ý” của chính phủ có thể tác động tiêu cực đến tính chắc chắn của hình phạt vì hình phạt có thể không được áp dụng một cách nhất quán đối với hành vi vi phạm.

Một hệ thống nộp tiền phạt (phạt tiền) hiệu quả, trong đó các khoản tiền phạt chưa nộp được theo dõi cho đến khi được nộp, đảm bảo tính chắc chắn của hình phạt. Tính chắc chắn của các hình phạt cũng có thể được đảm bảo thông qua hệ thống trách nhiệm pháp lý, cấp phép và đăng ký hiệu quả. Ví dụ, nếu người vi phạm giao thông không phải là chủ phương tiện đã thực hiện hành vi vi phạm, luật có thể buộc chủ phương tiện phải khai báo người vi phạm đang điều khiển phương tiện tại thời điểm vi phạm. Bằng cách này, hệ thống có thể áp dụng hình phạt đối với người vi phạm thực tế. Ngoài ra, luật pháp có thể buộc chủ sở hữu phương tiện phải chịu trách nhiệm pháp lý, ngay cả khi chủ sở hữu không phải là người vi phạm, cũng như nếu chủ sở hữu không chỉ định được ai là người thực sự điều khiển phương tiện tại thời điểm vi phạm.

Tăng tính chắc chắn của các hình phạt

Khi người vi phạm bị bắt quả tang vi phạm luật đường bộ, không thể tránh khỏi hình phạt.

Một số cá nhân có thể không bị răn đe bởi các hình phạt khi họ tránh được hình phạt thành công và/hoặc quan sát những người khác đạt được kết quả tương tự.

Các chiến lược ví dụ để tăng tính chắc chắn của hình phạt:

- Phát triển một hệ thống nộp tiền phạt mạnh mẽ, trong đó theo dõi các khoản tiền phạt chưa nộp cho đến khi chúng được nộp.
- Xác định trách nhiệm chịu phạt khi người vi phạm không phải là chủ phương tiện đã thực hiện hành vi vi phạm.
- Áp dụng các hình phạt tối thiểu theo quy định đối với hành vi vi phạm (ví dụ: thời hạn tước quyền sử dụng giấy phép bắt buộc) để đảm bảo tính chắc chắn của các hình phạt do tư pháp đưa ra.
- Thành lập một tòa án giao thông độc lập chỉ chuyên quản lý các hành vi vi phạm giao thông. Điều này có thể giúp tránh trường hợp phạm tội nghiêm trọng hơn, không liên quan đến giao thông (ví dụ: giết người, hiếp dâm) có thể ảnh hưởng đến quy trình xử lý các hành vi vi phạm giao thông.



2 Mức độ nghiêm trọng của hình phạt

Nhận thức về mức độ nghiêm trọng của hình phạt cũng có tác động đến mức độ ngăn cản các cá nhân vi phạm pháp luật. Về nguyên tắc, nhận thức về tổng chi phí của hành vi vi phạm phải lớn hơn lợi ích của việc vi phạm đối với một người nào đó để ngăn chặn vi phạm pháp luật⁶⁶. Trên lý thuyết, các hình phạt nghiêm khắc hơn có liên quan đến giảm mức độ vi phạm. Ngoài ra, điều quan trọng là quy mô của hình phạt phản ánh mức độ rủi ro hoặc nghiêm trọng của hành vi vi phạm⁶⁷. Ví dụ, các mức phạt cao hơn và các biện pháp xử phạt nghiêm khắc hơn được khuyến nghị đối với những trường hợp mắc chứng nghiện rượu nặng hơn và với tốc độ cao hơn để gửi thông điệp đến cộng đồng rằng các hành vi gây nguy cơ cao hơn sẽ nguy hiểm hơn và do đó sẽ bị xử phạt nghiêm khắc hơn. Một số khu vực pháp lý có thể chỉ có một mức phạt cho một loại vi phạm (ví dụ: một khoản tiền phạt duy nhất cho tất cả các mức độ chạy quá tốc độ). Điều này không được khuyến khích. Thay vào đó, nên áp dụng nguyên tắc mức độ nghiêm trọng của lý thuyết răn đe, có nghĩa là sẽ tăng mức phạt đối với hành vi vi phạm nghiêm trọng hơn (ví dụ phạt cao hơn đối với hành vi chạy quá tốc độ 15km/giờ so với quá 10km/giờ và chạy quá tốc độ 20km/giờ so với quá 15km/giờ, v.v.). Chế độ hình phạt tăng dần này có thể giúp thông tin cho cộng đồng về nguy cơ gia tăng các hành vi vi phạm nghiêm trọng hơn. Ví dụ, một mức phạt duy nhất là 200 USD áp dụng cho tất cả các loại vi phạm quá tốc độ không được khuyến nghị vì nó có thể khuyến khích chạy quá tốc độ ở mức cao hơn vì động cơ duy trì chạy quá tốc độ ở mức tối thiểu đã mất đi. Một ví dụ có liên quan đến từ Nga, ở đây hành vi chạy quá tốc độ nói chung tăng lên và việc chạy quá tốc độ trên 20 km/giờ không giảm khi việc tăng mức phạt tiền đối với hành vi chạy quá tốc độ trên 20 km/giờ kết hợp với việc loại bỏ hình phạt tiền khi chạy quá tốc độ nhưng không hơn 20 km/giờ so với tốc độ cho phép⁶⁸. Việc loại bỏ tiền phạt

đối với hành vi chạy không hơn 20 km/giờ so với tốc độ cho phép ngụ ý rằng việc chạy quá tốc độ ở cấp thấp hơn là không nghiêm trọng và sẽ khuyến khích tất cả chạy hơn 20 km/giờ so với tốc độ cho phép.

Nghiên cứu cho thấy tỷ lệ tử vong do giao thông đường bộ thấp hơn ở các quốc gia có hệ thống xử phạt nghiêm khắc hơn⁶⁹. Ví dụ: ở các khu vực pháp lý có hiệu quả hoạt động an toàn giao thông đường bộ tương đối tốt (ví dụ: Hà Lan⁷⁰, Singapore⁷¹, Thụy Sĩ⁷²), các hình phạt sẽ nghiêm khắc hơn (ví dụ: tiền phạt cao hơn và/hoặc điểm phạt cao hơn) đối với các hành vi vi phạm nghiêm trọng hơn, chẳng hạn như nồng độ cồn trong cơ thể cao hơn được phát hiện với lái xe khi uống rượu bia và tốc độ cao hơn, cũng như đối với người tái phạm. Việc đưa ra các hình phạt nghiêm khắc hơn đã được chứng minh là có hiệu quả trong việc giảm vi phạm, va chạm, tử vong và thương tích⁷³ và mức phạt cao hơn có thể dẫn đến mức độ vi phạm thấp hơn, đặc biệt là ngay sau khi áp dụng mức tăng tiền phạt, tại những nơi có giám sát giao thông thường xuyên và khi kết hợp với các hình phạt khác (ví dụ: điểm phạt)⁷⁴. Tuy nhiên, nghiên cứu cũng cho thấy rằng mối quan hệ giữa mức độ nghiêm trọng của hình phạt, đặc biệt là hình thức phạt tiền và sự thay đổi hành vi là không theo tuyến tính⁷⁵.

Một phân tích tổng hợp cho thấy rằng trong khi tiền phạt tăng từ 50% đến 100% có liên quan đến việc giảm vi phạm, thì tiền phạt tăng lên đến 50% không ảnh hưởng đến vi phạm và tăng hơn 100% còn liên quan đến việc tăng thêm vi phạm⁷⁶. Mối quan hệ giữa tăng tiền phạt và giảm vi phạm có thể không theo tuyến tính vì việc tăng tiền phạt có thể gây ra những hậu quả không lường trước được như:

- giảm sự sẵn lòng nộp tiền phạt⁷⁷
- hạ thấp tính hợp pháp được nhận thức của việc cưỡng chế⁷⁸

- tiền phạt bị coi là “thứ góp phần vào ngân sách” thay vì được chấp nhận như một phương tiện để cải thiện an toàn đường bộ⁷⁹ và
- tác động tiêu cực đến công bằng xã hội khi số tiền phạt có thể xứng đáng đối với người có thu nhập thấp thì người có thu nhập cao có thể chịu được và do đó không có tính răn đe mạnh mẽ⁸⁰.

Các hình phạt nặng hơn có thể không nhất thiết tăng thêm tác dụng răn đe trong một số trường hợp nhất định. Ví dụ, nghiên cứu cũng phát hiện ra rằng trong khi việc tăng các hình phạt (kết hợp phạt tiền, điểm phạt và các biện pháp xử phạt giấy phép) đã dẫn đến giảm tỷ lệ tái phạm và tần suất tái phạm nói chung, chúng không nhất thiết phải giảm thời gian tái phạm hoặc số lần tái phạm của những người tái phạm⁸¹. Các chuyên gia tội phạm học cho biết một hình phạt nghiêm khắc hơn (ví dụ: tử hình) không hiệu quả hơn một bản án tù dài hạn trong việc ngăn chặn tội phạm giết người⁸². Loại so sánh về hành vi vi phạm nghiêm trọng này có thể không nhất thiết đóng vai trò là một phép tương tự thích hợp cho hành vi vi phạm lái xe. Tuy nhiên, như đã đề cập trước đó, điều quan trọng là phải có hình phạt đối với các hành vi vi phạm giao thông phản ánh được mức độ nghiêm trọng và nguy cơ vi phạm. Nghiên cứu đã phát hiện ra rằng có sự giảm 34% số ca tử vong liên quan đến tốc độ của người lái xe tạm thời (tức là chưa được cấp phép đầy đủ) sau khi đưa ra hình phạt nặng hơn đối với hành vi chạy quá tốc độ (mất giấy phép ngay lập tức trong 3 tháng đối với bất kỳ mức độ chạy quá tốc độ nào)⁸³. Các kết quả nghiên cứu khác nhau này nhấn mạnh rằng việc thay đổi hành vi của người tham gia giao thông không đơn giản như tăng tiền phạt hoặc các hình phạt khác bởi thay đổi hành vi là một quá trình phức tạp và bị ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố.

Hiệu quả của các hình phạt nghiêm khắc hơn trong việc giảm vi phạm có thể giảm đi khi có một số yếu tố: nguy cơ sợ hãi nhận thức được thấp⁸⁴; cảnh sát thích ứng với việc đưa ra các hình phạt nghiêm khắc hơn bằng cách giảm mức độ thi hành của họ và không ban hành nhiều tội danh/hình phạt; cảnh sát áp dụng các giới hạn thi hành lớn hơn⁸⁵ và cảnh sát sử dụng quyền hạn tùy ý để miễn hoặc giảm số tiền phạt. Nghiên cứu đã phát hiện ra rằng quyết định kết tội của thẩm phán hoặc hội thẩm có thể bị ảnh hưởng bởi mức độ chứng cứ và mức độ nghiêm trọng của hành vi vi phạm⁸⁶, cũng như mức hình phạt mà bị cáo có thể phải trả khi bị kết án, với hình phạt cao hơn dẫn đến khả năng bị kết án thấp hơn⁸⁷. Nếu việc tăng hình phạt dẫn đến giảm số lần bị kết án thì hình phạt cao hơn có thể khuyến khích hành vi vi phạm hơn là răn đe.

Tuy nhiên, kinh nghiệm cho thấy rằng những vấn đề này có thể được quản lý thông qua một loạt các cơ chế bao gồm:

- một hệ thống nộp tiền phạt đáng tin cậy, trong đó theo dõi hiệu quả các khoản tiền phạt chưa nộp cho đến khi chúng được nộp.

- khoản thu từ vi phạm giao thông đầu tư cho các hoạt động can thiệp an toàn giao thông đường bộ; và
- áp dụng phạt tiền dựa trên thu nhập, trong đó quy mô của hình phạt tiền được xác định dựa trên thu nhập của người vi phạm⁸⁸. Việc khớp quy mô tiền phạt với chỉ số giá tiêu dùng hoặc một chỉ số phù hợp khác cũng có thể ngăn việc tiền phạt trở nên quá thấp theo thời gian⁸⁹.

Một **hệ thống điểm** (điểm phạt hoặc điểm thưởng) cũng có thể có tác dụng trong việc đặt mức độ nghiêm khắc tối ưu. Các điểm phạt không tác động khác biệt đến người vi phạm theo mức thu nhập như cách phạt tiền. Do đó, chúng có thể được coi là công bằng hơn tiền phạt. Mức độ nghiêm trọng của hình phạt có thể được tăng lên mà không tăng tiền phạt bằng cách kết hợp nhiều hình phạt, chẳng hạn như điểm phạt/điểm thưởng và tạm tước quyền sử dụng giấy phép ngay lập tức. Số điểm quy cho một hành vi vi phạm cụ thể cũng có thể được sử dụng để phản ánh mức độ nghiêm trọng của hành vi vi phạm và mức độ nghiêm trọng của hệ thống điểm phạt có thể được tăng lên thông qua:

- Điểm cao hơn được chỉ định cho hành vi vi phạm;
- Ngưỡng thấp hơn trước khi áp dụng hình phạt khác;
- Khoảng thời gian dài hơn để hủy điểm cho một hành vi vi phạm;
- Phạt nặng hơn khi đạt ngưỡng.

Số lượng/tỷ lệ tử vong và thương tật cao hơn có thể xảy ra trong các khoảng thời gian đặc biệt, thường liên quan



đến thời gian nghỉ lễ (ví dụ: Lễ Phục sinh, tháng Ramadan, Tết Nguyên đán). Để quản lý lượng xe cộ gia tăng và khả năng xảy ra va chạm, một số khu vực pháp lý đã đưa ra các sáng kiến về **gấp đôi điểm phạt** trong đó điểm phạt cho một hành vi vi phạm trong thời gian đặc biệt lớn gấp đôi điểm phạt thường liên quan đến cùng một hành vi vi phạm trong thời gian không đặc biệt. Mặc dù biện pháp này phổ biến ở một số quốc gia, nhưng việc đánh giá còn hạn chế. Ở New South Wales (Úc), số người tử vong và thương tích nghiêm trọng được so sánh ở các khoảng thời gian nghỉ lễ và không nghỉ lễ tương ứng trước và sau khi áp dụng gấp đôi điểm phạt. Kết quả đánh giá cho thấy tỷ lệ tử vong trong thời gian nghỉ lễ giảm nhiều hơn sau khi sáng kiến điểm phạt được áp dụng, so với các khoảng thời gian tương ứng ngoài thời gian nghỉ lễ⁹⁰. Phương pháp đánh giá này kiểm soát sự khác biệt về lượng xe cộ. Kết quả cho thấy rằng tình trạng giảm có thể là do sáng kiến gấp đôi điểm phạt. Một nghiên cứu được thực hiện ở miền Tây Úc bằng cách sử dụng phương pháp đánh giá tương tự cho thấy có sự gia tăng các vụ tai nạn chết người trong thời gian nghiên cứu khi không gấp đôi điểm phạt. Tuy nhiên, mức tăng đó lại nhỏ hơn trong thời gian nghỉ lễ sau khi có sáng kiến gấp đôi điểm phạt⁹¹. Tổng hợp lại, những đánh giá này chỉ ra rằng việc xem xét sáng kiến gấp đôi điểm phạt mang đến giá trị, nhưng điều quan trọng cần lưu ý là thời gian nghỉ lễ có thể đã thu hút nhiều nỗ lực thi hành và giáo dục chuyên sâu hơn (có thể dẫn đến giảm sự cố), nên rất khó xác định những đóng góp của việc tăng mức độ nghiêm trọng của các hình phạt về điểm.

Mức độ nghiêm trọng của các hình phạt áp dụng đối với giấy phép, chẳng hạn như **tạm tước** và **tước quyền sử dụng giấy phép lái xe**, có thể tăng lên trong thời gian tạm tước hoặc tước quyền sử dụng giấy phép dài hơn. Thông thường, tạm tước hoặc tước quyền sử dụng giấy phép lái xe được áp dụng sau một hoặc nhiều lần vi phạm (tức là đối với người tái phạm). Tuy nhiên, **tạm tước hoặc tước quyền sử dụng giấy phép lái xe ngay lập tức** có thể được áp dụng sau một hành vi vi phạm nghiêm trọng, chẳng hạn như nồng độ cồn trong cơ thể cao và chạy quá tốc độ ở mức cao. Việc tạm tước hoặc tước quyền sử dụng giấy phép lái xe ngay lập tức cũng có thể được áp dụng đối với người tái phạm, ngay cả khi hành vi vi phạm thường bị phạt nhẹ hơn đối với người vi phạm lần đầu.

Tối ưu hóa mức độ nghiêm trọng của hình phạt

Hình phạt có nhiều khả năng làm giảm vi phạm giao thông khi tổng chi phí của việc vi phạm (tức là mức độ nghiêm trọng của hình phạt) lớn hơn lợi ích của việc vi phạm.

Mức độ nghiêm trọng có thể được điều chỉnh bằng cách thay đổi mức phạt tiền, số điểm và/hoặc thời hạn của các hình phạt bao gồm xử phạt giấy phép, tạm giữ phương tiện, khóa throttle độ cồn hoặc phạt tù.

Tuy nhiên, các hình phạt nghiêm khắc hơn có thể không nhất thiết làm giảm các hành vi vi phạm trong một số trường hợp nhất định, bao gồm:

- mọi người cho rằng xác suất bị phát hiện là thấp (tức là nguy cơ sợ hãi nhận thức thấp)
- cảnh sát có thể thích ứng với việc đưa ra các hình phạt nghiêm khắc hơn bằng cách giảm mức độ thi hành hoặc áp dụng các giới hạn thi hành lớn hơn
- thẩm phán và hội thẩm thích ứng với việc đưa ra các hình phạt nghiêm khắc hơn bằng cách quyết định không kết tội bị cáo
- một khoản tiền phạt xứng đáng đối với người có thu nhập thấp thì người có thu nhập cao có thể chịu được và do đó không có tính răn đe mạnh mẽ
- khi các hình phạt, chẳng hạn như phạt tiền, có thể tránh được khi mức phạt cao hơn được cộng đồng coi là tăng nguồn thu ngân sách, hơn là vì lợi ích của an toàn đường bộ.

Các chiến lược ví dụ để tối ưu hóa mức độ nghiêm trọng của hình phạt:

- Áp dụng các hình phạt tối thiểu theo quy định đối với hành vi vi phạm (ví dụ: thời hạn tước giấy phép bắt buộc) để đảm bảo mức độ nghiêm trọng của hình phạt không thể giảm xuống dưới tác động của cảnh sát, thẩm phán hoặc hội thẩm.
- Thành lập một tòa án giao thông độc lập chỉ chuyên quản lý các hành vi vi phạm giao thông. Điều này có thể giúp đưa ra các hình phạt nghiêm khắc thích đáng đối với các hành vi vi phạm giao thông mà không cần so sánh chủ quan giữa các hành vi vi phạm giao thông với các tội danh khác như giết người và hiếp dâm. Có thể cân nhắc đặt tên là "Tòa án an toàn đường bộ" thay vì "Tòa án giao thông" để củng cố vai trò của tổ chức này trong việc thúc đẩy việc sử dụng đường bộ an toàn hơn.
- Tiến hành các hình thức phạt tiền khác nhau trong đó tiền phạt được xác định dựa trên thu nhập của người vi phạm.
- Kết hợp các loại hình phạt khác nhau đối với một số hành vi vi phạm nhất định (ví dụ: tiền phạt và điểm phạt cho vi phạm chạy quá tốc độ; tạm tước quyền sử dụng giấy phép ngay lập tức và phạt tiền đối với vi phạm chạy quá tốc độ mức cao).
- Gắn liền số tiền phạt với một chỉ số như chỉ số giá tiêu dùng để đảm bảo tiền phạt không ở mức thấp theo thời gian.
- Áp dụng ngay lập tức việc tạm tước/tước quyền sử dụng giấy phép lái xe sau một hành vi vi phạm nghiêm trọng như nồng độ cồn trong cơ thể cao và chạy quá tốc độ cao và đối với người tái phạm, ngay cả khi hành vi vi phạm thường bị phạt nhẹ hơn với người vi phạm lần đầu.
- Áp dụng gấp đôi điểm phạt cho những khoảng thời gian nhất định khi số người chết và bị thương thường tăng lên (ví dụ: các kỳ nghỉ lễ lớn).

3 Sự nhanh chóng của hình phạt

Nhận thức về sự nhanh chóng của hình phạt liên quan đến vấn đề hình phạt được áp dụng ngay sau khi hành vi vi phạm được thực hiện. Mặc dù bằng chứng trực tiếp về sự nhanh chóng của các hình phạt khá hiếm⁹², nhưng các nguyên tắc hành vi chỉ ra rằng hình phạt được áp dụng gần với thời điểm thực hiện hành vi trái pháp luật có nhiều khả năng tạo ra bài học mạnh mẽ hơn cho việc không lặp lại hành vi⁹³. Việc xem xét lại các biện pháp xử phạt lái xe khi uống rượu bia cũng cho thấy rằng sự nhanh chóng và chắc chắn có liên quan nhiều hơn là mức độ nghiêm trọng đối với các hình phạt về lái xe khi uống rượu bia⁹⁴.

Tốc độ (độ nhanh) của việc áp dụng hình phạt có thể khác nhau. Ví dụ, tạm tước quyền sử dụng giấy phép lái xe ngay ven đường khi bị cảnh sát phát hiện là một hình phạt rất nhanh chóng. Trên thực tế, việc áp dụng các hình phạt một cách nhanh chóng trong hệ thống tư pháp hình sự có thể là một thách thức, đặc biệt nếu hành vi vi phạm bị tranh chấp hoặc nếu có sự chậm trễ kéo dài trong việc xử lý tội phạm. Tuy nhiên, các quy trình hành chính, trong đó các hình phạt được áp dụng tại thời điểm bị buộc tội mà không có sự tham gia của tòa án, cho phép áp dụng hình phạt nhanh chóng hơn so với các quy trình tư pháp, trong đó việc áp dụng hình phạt phụ thuộc vào sự kết tội và quyết định tại tòa án⁹⁵. Việc tạm tước quyền sử dụng giấy phép lái xe hành chính/ngay lập tức đối với các vi phạm lái xe khi uống rượu bia và quá tốc độ được áp dụng ở các quốc gia có hiệu suất an toàn giao thông đường bộ tương đối tốt (ví dụ: Hà Lan⁹⁶, Na Uy⁹⁷, Australia⁹⁸).

Nhanh chóng áp dụng các hình phạt

Các hình phạt được áp dụng gần với thời điểm hành vi trái pháp luật được thực hiện sẽ có nhiều khả năng tạo ra nhận thức mạnh mẽ hơn về việc không lặp lại hành vi đó.

Mặc dù có những thách thức trong việc áp dụng các hình phạt một cách nhanh chóng trong hệ thống tư pháp hình sự, nhưng vẫn có những cách tăng cường sự nhanh chóng đưa ra các hình phạt đối với các hành vi vi phạm giao thông.

Các chiến lược ví dụ để tăng tính nhanh chóng của hình phạt:

- Đối với một số tội (tức là những tội ít nghiêm trọng hơn), việc lập pháp theo cách cho phép áp dụng hình phạt thông qua các quy trình hành chính có thể cải thiện tính kịp thời của hình phạt. Tuy nhiên, đối với các hành vi vi phạm nghiêm trọng hơn, yêu cầu hầu tòa có thể phù hợp hơn vì nó nêu bật ý nghĩa và mức độ nghiêm trọng của hành vi vi phạm.
- Thực hiện việc tạm tước quyền sử dụng giấy phép ngay lập tức đối với các hành vi vi phạm nghiêm trọng như chạy quá tốc độ cao.
- Thành lập một tòa án giao thông độc lập chỉ chuyên quản lý các hành vi vi phạm giao thông. Điều này có thể tránh sự chậm trễ trong việc giải quyết các vụ vi phạm giao thông tại một tòa án thông thường.
- Phát triển một hệ thống xử lý hình phạt hiệu quả để xác định chính xác người vi phạm và gửi thông báo vi phạm đến người đó một cách kịp thời.
- Theo dõi các khoản tiền phạt chưa nộp một cách nhanh chóng để nộp đầy đủ tiền phạt một cách kịp thời.



CÔNG BẰNG THỦ TỤC & CÔNG BẰNG THEO NHẬN THỨC

Các nguyên tắc công bằng thủ tục đề xuất rằng việc công chúng tuân thủ luật pháp được thúc đẩy bởi niềm tin của người dân vào tính hợp pháp của các cơ quan pháp luật như cảnh sát. Tính hợp pháp được định nghĩa là:

“ tài sản của một cơ quan hoặc tổ chức khiến mọi người cảm thấy rằng cơ quan hoặc tổ chức đó có quyền được nghe theo và tuân theo⁹⁹.

Nghiên cứu cho thấy rằng trải nghiệm của công dân về sự đối xử công bằng và tôn trọng từ cảnh sát giúp tăng cường nhận diện của họ trước nhóm xã hội mà cảnh sát đại diện và do đó, thúc đẩy việc tuân thủ các luật điều chỉnh hành vi xã hội¹⁰⁰. Điều này sẽ khơi gợi sự hợp tác của công dân, sự tuân thủ các hướng dẫn của cảnh sát và chấp nhận các quyết định của cảnh sát (ví dụ: phạt tiền hoặc bản án)¹⁰¹. Nghiên cứu cũng cho thấy rằng mọi người đặc biệt cần sự công bằng thủ tục khi thiếu thông tin về mức độ đáng tin cậy của một cơ quan có thẩm quyền¹⁰².

Các cuộc gặp gỡ công bằng thủ tục giữa cảnh sát và người dân được phát hiện có bốn thành phần chính:

1. truyền tải những động cơ chân chính và đáng tin cậy để phục vụ lợi ích tốt nhất của người dân;
2. đối xử với mọi người bằng phẩm giá và sự tôn trọng bất kể địa vị xã hội và nói chung là lịch sự;
3. áp dụng luật một cách nhất quán, đưa ra các quyết định không thiên vị và minh bạch về cách thức thực hiện các quyết định đó; và
4. đưa ra tiếng nói của người dân trong cuộc gặp gỡ và trước khi cảnh sát đưa ra quyết định¹⁰³.

Ví dụ về hành vi bất công thủ tục bao gồm việc thay đổi các hình phạt trên cơ sở ai là người vi phạm – nghĩa là dựa trên các yếu tố như giới tính, chủng tộc và/hoặc các mối quan hệ xã hội¹⁰⁴. Những ví dụ về sự thiếu thống nhất trong việc thi hành luật và quy định này làm giảm hiệu quả của các hình phạt.

Tính công bằng theo nhận thức của các biện pháp xử phạt giấy phép có thể liên quan đến tác động của chúng đối với khả năng kiếm sống của một cá nhân. Khả năng kiếm sống này khác nhau giữa các cá nhân và quốc gia và có thể chỉ là một thiếu số nhỏ gặp phải tình trạng mất việc làm hoặc thu nhập do bị tạm tước/tước quyền sử dụng giấy phép lái xe. Trên thực tế, nghiên cứu cho thấy rằng mặc dù không có tác động rõ rệt đến công việc hoặc thu nhập của người vi phạm, nhưng các nạn nhân bị thương nặng đã phải chịu một tác động đáng kể, chứng minh tính công bằng của việc mất giấy phép hành chính¹⁰⁵.

Tăng tính công bằng thủ tục

Các cơ quan pháp luật như cảnh sát phải được coi là hợp pháp để mọi người tin rằng cơ quan có quyền điều khiển hành vi.

Các hành vi bất công thủ tục bao gồm việc cảnh sát thay đổi quy mô hoặc loại hình phạt trên cơ sở người vi phạm là ai – nghĩa là dựa trên các yếu tố như giới tính, chủng tộc và/hoặc các mối quan hệ xã hội.

Các chiến lược để tối đa hóa tính thống nhất trong việc thi hành các luật và quy định là rất quan trọng để tăng cường nhận thức của cộng đồng về công bằng thủ tục.

Các chiến lược ví dụ để tăng tính công bằng thủ tục:

- Phát triển một hệ thống kiểm toán, đặc biệt là cho các khoản tiền phạt, để đảm bảo tránh được hối lộ, tham nhũng và thiên vị.
- Giáo dục và đào tạo cảnh sát về cách đảm bảo các cuộc gặp gỡ giữa cảnh sát và công dân theo đúng quy trình:
 1. truyền tải những động cơ chân chính và đáng tin cậy để phục vụ lợi ích tốt nhất của công chúng;
 2. đối xử với mọi người bằng phẩm giá và sự tôn trọng bất kể địa vị xã hội và nói chung là lịch sự;
 3. áp dụng luật một cách nhất quán không thiên vị và minh bạch về cách thức đưa ra các quyết định của cảnh sát;
 4. đưa ra tiếng nói của công dân trong cuộc gặp gỡ và trước khi cảnh sát đưa ra quyết định.

CHUẨN MỰC XÃ HỘI

Các chuẩn mực xã hội ở một quốc gia hoặc cộng đồng có thể góp phần ảnh hưởng đến mối quan hệ giữa hình phạt và mức độ hành vi tuân thủ. Chuẩn mực xã hội đề cập đến các quy tắc hoặc tiêu chuẩn ngầm được các cá nhân suy ra từ hành vi mà họ quan sát được hoặc kỳ vọng mà họ có trong môi trường xã hội của họ và định hướng hành vi của chính họ¹⁰⁶.

Nhận thức của công chúng về nghĩa vụ và trách nhiệm của một công dân trong xã hội và mức độ sẵn sàng từ bỏ một số yếu tố của quyền tự do cá nhân để bảo vệ xã hội có thể ảnh hưởng đến cách xã hội phản ứng với luật an toàn giao thông đường bộ¹⁰⁷. Ví dụ, nghiên cứu cho thấy khi so sánh mức độ tuân thủ luật pháp giữa các quốc gia khác nhau, sự khác biệt có vẻ là do sự khác biệt về mức độ sẵn sàng tuân thủ luật pháp của xã hội hơn là sự khác biệt về luật lệ giao thông (ví dụ như cách chúng được mô tả, sự nghiêm ngặt)¹⁰⁸. Nghiên cứu cũng cho thấy tỷ lệ tử vong trên đường (có liên quan đến các hành vi giao thông trái pháp luật như lái xe quá tốc độ và uống rượu bia) cao hơn ở các quốc gia thường xuyên có các loại tội phạm như buôn bán ma túy, trộm xe cơ giới, giết người và cướp của¹⁰⁹.

Tuy nhiên, luật pháp và các quy định cũng có thể thay đổi các chuẩn mực xã hội đường bộ bằng cách xác định điều gì có thể chấp nhận được (an toàn) và điều gì không (không an toàn), và hậu quả pháp lý đối với các hành vi không an toàn¹¹⁰. Hình phạt có thể là một công cụ truyền thông, tác động đến nhận thức của cộng đồng về tính không thể chấp nhận của xã hội đối với các hành vi trái pháp luật. Khi các hình phạt nghiêm khắc, chúng có thể có tác động đến môi trường văn hóa nơi hành vi đó xảy ra.

Một thách thức liên quan đến vấn đề này là trong nhiều trường hợp, vi phạm luật giao thông tương đối phổ biến và được xã hội chấp nhận tương đối, đặc biệt là khi so sánh với các tội phạm khác như giết người và hiếp dâm. Một hành vi vi phạm tương đối phổ biến, chẳng hạn như chạy quá tốc độ, có thể không được coi là đủ nghiêm trọng để cộng đồng coi hình phạt là công bằng. Nhận thức này có thể do người vi phạm, cảnh sát, thẩm phán và/hoặc cộng đồng rộng lớn nắm giữ. Ví dụ, một sĩ quan cảnh sát có thể quyết định giảm hình phạt nếu họ cho rằng hình phạt đó quá nặng so với hành vi vi phạm giao thông¹¹¹.

Tăng khả năng không chấp nhận của xã hội đối với các hành vi trái pháp luật trên đường bộ

Bản chất và mức độ nghiêm trọng của các hình phạt đối với các hành vi vi phạm giao thông đường bộ có thể đóng một vai trò trong việc thay đổi các chuẩn mực xã hội về sử dụng đường bộ. Chúng cũng có thể giúp xác định những gì được chấp nhận (an toàn) và những gì không (không an toàn).

Chiến lược ví dụ để thay đổi các chuẩn mực xã hội:

- Nâng cao hiểu biết của công chúng và các nhân viên thi hành pháp luật (ví dụ như cảnh sát và thẩm phán) về tầm quan trọng của các hình phạt đối với hành vi sử dụng đường bộ không an toàn đủ nghiêm khắc để răn đe hành vi vi phạm. Ngoài ra, các hình phạt đủ nghiêm khắc cũng thể hiện được quan điểm xã hội rằng có những hậu quả nghiêm trọng liên quan đến việc gây thương tích nghiêm trọng và tử vong trong các vụ va chạm giao thông đường bộ có thể do các hành vi vi phạm giao thông tương đối phổ biến, chẳng hạn như chạy quá tốc độ.
- Thành lập một tòa án giao thông độc lập chỉ chuyên quản lý các hành vi vi phạm giao thông. Điều này có thể tạo ra một quy phạm liên quan đến mức độ nghiêm trọng của các hành vi vi phạm giao thông đường bộ, độc lập với một quy phạm liên quan đến các tội phạm khác.



HỆ THỐNG QUẢN LÝ HÌNH PHẠT THỐNG NHẤT

Tính toàn vẹn của các hệ thống quản lý hình phạt là rất quan trọng để đảm bảo đáp ứng các nguyên tắc rắn đẽ, công bằng thủ tục và công bằng theo nhận thức, từ đó hỗ trợ việc áp dụng các hình phạt một cách hiệu quả.

Cụ thể, các biện pháp xử phạt giấy phép yêu cầu một cơ sở dữ liệu cấp giấy phép lái xe đáng tin cậy lưu trữ chính xác hồ sơ của tất cả những người có giấy phép cá nhân bao gồm tên, giới tính, ngày sinh, địa chỉ bưu điện và cư trú hiện tại và tình trạng giấy phép (đang hoạt động, tạm tước quyền, tước quyền, hạn chế hoặc hết hạn). Thông tin về tình trạng giấy phép này cũng cần được sẵn sàng cung cấp cho các nhân viên thi hành để họ có thể phát hiện lái xe không có giấy phép và áp dụng các hình phạt cho các hành vi vi phạm lái xe không có giấy phép.

Tương tự, việc quản lý hiệu quả các biện pháp xử phạt phương tiện và các hành vi vi phạm do camera phát hiện phụ thuộc vào cơ sở dữ liệu đăng ký phương tiện đáng tin cậy lưu giữ chính xác hồ sơ của tất cả các cá nhân sở hữu phương tiện cơ giới. Các chi tiết cần thiết bao gồm: tên, giới tính, ngày sinh, địa chỉ bưu điện và cư trú hiện tại và tình trạng đăng ký xe (đang hoạt động, tạm giữ hoặc hết hạn). Cơ sở dữ liệu đăng ký phương tiện phải được liên kết với cơ sở dữ liệu cấp giấy phép. Ngoài ra, cả hai đều phải được liên kết với một cơ sở dữ liệu vi phạm giao thông đáng tin cậy để duy trì chính xác hồ sơ của tất cả các cá nhân bị bắt vi phạm. Một cơ sở dữ liệu được liên kết đúng cách đảm bảo các hình phạt được đưa ra một cách chắc chắn, nhanh chóng, chính xác và hiệu quả.

Tương tự, để đảm bảo rằng các hành vi vi phạm được ghi lại đúng người và các hình phạt được áp dụng nhất quán cho tất cả người vi phạm, cần có hệ thống xác minh chính xác và đáng tin cậy giữa cơ sở dữ liệu, cảnh sát và tòa án. Cũng cần có hệ thống bưu điện đáng tin cậy hoặc các phương tiện khác để gửi thông báo vi phạm giao thông. Điều quan trọng là phải đảm bảo rằng người có giấy phép và chủ sở hữu phương tiện được yêu cầu hợp pháp để duy trì tính chính xác và tính hiện hành của địa chỉ và điều này được liên kết với giấy phép và hệ thống đăng ký để các khiếu nại về thư bị mất không phải là biện pháp bảo vệ có thể chấp nhận được nhằm tránh bị phạt¹².

Có hệ thống nhất quán để quản lý vi phạm giao thông cũng rất quan trọng đối với:

- thiết lập quy trình xử lý tiền phạt đáng tin cậy và hiệu quả
- theo dõi và thu tiền phạt chưa thanh toán
- theo dõi trạng thái của điểm phạt/điểm thưởng.

Một hệ thống kiểm toán bao gồm toàn bộ quy trình quản lý cũng rất hữu ích để đảm bảo tránh được hối lộ và tham nhũng, đồng thời thực hiện chế độ xử phạt hợp pháp.

Vận hành hệ thống quản lý hình phạt thống nhất

Cần có một hệ thống quản lý hình phạt thống nhất để hỗ trợ việc áp dụng các hình phạt một cách hiệu quả.

Các chiến lược ví dụ để vận hành một hệ thống mạch lạc:

- Cơ sở dữ liệu cấp giấy phép lái xe đáng tin cậy lưu trữ hồ sơ chính xác của tất cả các cá nhân có giấy phép bao gồm tình trạng giấy phép – đang hoạt động, tạm tước quyền, tước quyền, bị hạn chế hoặc hết hạn.
- Cơ sở dữ liệu đăng ký phương tiện đáng tin cậy lưu trữ hồ sơ chính xác của tất cả các cá nhân sở hữu một phương tiện cơ giới bao gồm tình trạng đăng ký – đang hoạt động, tạm giữ hoặc hết hạn.
- Cơ sở dữ liệu vi phạm giao thông đáng tin cậy lưu trữ hồ sơ chính xác của tất cả các cá nhân bị bắt vi phạm bao gồm cả lịch sử vi phạm và hình phạt.
- Một hệ thống được liên kết tốt, được quản lý độc lập và tích hợp chứa dữ liệu về giấy phép, đăng ký xe, vi phạm giao thông luôn sẵn sàng cho cảnh sát và tòa án để xác minh và áp dụng hình phạt thích hợp.
- Yêu cầu chủ sở hữu giấy phép và chủ phương tiện chịu trách nhiệm pháp lý về việc duy trì tính chính xác và tính hiện hành của địa chỉ cư trú liên quan đến giấy phép và đăng ký.
- Hệ thống xử lý đáng tin cậy và hiệu quả xử lý tiền phạt và theo dõi và thu các khoản tiền phạt chưa nộp, cũng như xử lý và theo dõi trạng thái của điểm phạt/điểm thưởng.
- Một hệ thống kiểm toán để đảm bảo tránh được hối lộ và tham nhũng.

PHỤ LỤC

Loại hình phạt	Mô tả	Mục tiêu chính	Ưu điểm	Nhược điểm	Bảng chứng tổng thể
Phạt tiền (một hình phạt tiền được xác định trước và tăng dần)	Một hình phạt tiền mà người vi phạm phải trả cho một đơn vị nhất định vào một ngày cụ thể. Số tiền phạt sẽ tăng theo mức độ nghiêm trọng của hành vi vi phạm (ví dụ: hình phạt tăng dần có nghĩa là chạy quá tốc độ cao hơn sẽ bị phạt nhiều tiền hơn). Số tiền phạt nên được xác định trước, quy định trong một lịch biểu và công khai để người vi phạm biết, và để cảnh sát không thể thay đổi số tiền phạt khi tiếp xúc với người vi phạm.	Xử phạt người vi phạm để răn đe tái phạm trong tương lai; Răn đe người có khả năng vi phạm.	Có thể mang đến một khoản thu để hỗ trợ trực tiếp đầu tư vào các hoạt động an toàn đường bộ (ví dụ: cường chế). Số tiền phạt được xác định trước (cố định) làm giảm khả năng tham nhũng khi cảnh sát tiếp xúc với người vi phạm, đặc biệt nếu việc nộp phạt được thực hiện thông qua bên thứ ba là một tổ chức chính phủ (không phải cảnh sát).	Các khoản tiền phạt được quyết định tại điểm cảnh sát bắt giữ người vi phạm sẽ tạo cơ hội cho hành vi tham nhũng nếu số tiền phạt không được xác định trước và không công khai. Tình trạng kinh tế xã hội có thể xác định mức độ ảnh hưởng của điều này đối với các cá nhân. Ví dụ, mức phạt 10 USD ở Ấn Độ đối với một người điều khiển xe có thu nhập thấp có thể là một hình phạt nặng và có khả năng răn đe vi phạm trong tương lai. Tuy nhiên, người điều khiển xe có thu nhập cao hoặc người điều khiển xe ở nước có thu nhập cao có thể không coi mức phạt tương tự này là một hình phạt nghiêm khắc và do đó có thể không răn đe được. Các vấn đề công bằng này có thể được giải quyết bằng cách đặt ra các khoản tiền phạt tương ứng với thu nhập (ví dụ: Phần Lan) hoặc xem xét mức lương trung bình hằng tuần ở quốc gia này. Tuy nhiên, họ yêu cầu hồ sơ thu nhập chuẩn cho mọi công dân trong nước, điều này khó có thể có ở hầu hết các quốc gia LMIC.	Các nghiên cứu cá nhân cho thấy mức tiền phạt cao hơn có liên quan đến vi phạm ít hơn, giả sử không thay đổi mức độ thi hành: chạy quá tốc độ (tăng 1% tiền phạt)¹¹³, vượt đèn đỏ (tiền phạt tăng hơn 150 USD ở các khu vực pháp lý khác nhau)¹¹⁴ và sử dụng dây an toàn (tiền phạt tăng thêm 15 USD)¹¹⁵. Những tác động này cũng có thể phụ thuộc vào phương pháp cường chế – ví dụ, (mặc dù không có bằng chứng trực tiếp rõ ràng) người ta đặt giả thuyết rằng việc giảm vi phạm do tăng tiền phạt có thể xảy ra nhiều khi cường chế bằng camera hơn là cảnh sát vì cảnh sát thích ứng với các hình phạt nghiêm khắc hơn bằng cách giảm việc cường chế hoặc bằng cách áp dụng giới hạn cho phép lớn hơn đối với các vi phạm¹¹⁶. Một phân tích tổng hợp năm 2016¹¹⁷ chỉ ra rằng tác động của việc tăng tiền phạt là rất khác nhau: • Vi phạm giảm 15% với mức tăng tiền phạt từ 50 – 100%; • Không ảnh hưởng đến vi phạm khi mức tăng tiền phạt lên đến 50%; • Vi phạm tăng 4% khi mức tăng tiền phạt trên 100%; • Tái phạm có tác động hỗn hợp nhưng ảnh hưởng của việc tăng tiền phạt có thể yếu hơn đối với những người vi phạm nặng hơn và thường xuyên hơn; • Giảm 5 – 10% tất cả các vụ va chạm với mức tăng tiền phạt (tăng không xác định); • Giảm 1 – 12% các vụ tai nạn chết người với mức tăng tiền phạt (tăng không xác định). Nghiên cứu tương tự cũng cảnh báo mối quan hệ nhân quả bởi vì hầu hết các nghiên cứu được bao gồm đều không kiểm soát được đầy đủ các yếu tố nhiễu. Các tác động tích cực có nhiều khả năng xảy ra hơn khi mức độ cường chế đủ cao và được duy trì. Công bằng theo nhận thức cũng có thể ảnh hưởng đến các tác động¹¹⁸.

Loại hình phạt	Mô tả	Mục tiêu chính	Ưu điểm	Nhược điểm	Bảng chứng tổng thể
Điểm phạt	Điểm tích lũy từ 0 đến một con số cao hơn nếu người điều khiển xe vi phạm và thường có giá trị trong một vài năm. Khi tổng số điểm phạt đạt đến một ngưỡng nhất định trong một khoảng thời gian xác định (ví dụ: 12 điểm trở lên trong khoảng thời gian 3 năm), một hình phạt khác sẽ được áp dụng – thường là tạm tước quyền sử dụng hoặc tước quyền sử dụng giấy phép lái xe.	Răn đe người vi phạm tiếp tục vi phạm; Răn đe người có khả năng vi phạm.	Tác động của điểm có thể công bằng hơn cho những người có thu nhập khác nhau hơn là tiền phạt ¹¹⁹ . Vi phạm lặp đi lặp lại bị trừ nhiều điểm hơn mang lại hiệu quả cụ thể tốt ¹²⁰ . Có thể được coi là hình phạt công bằng hơn và nhận được sự ủng hộ tích cực của người dân ¹²¹ .	Người vi phạm có thể chuyển số điểm đã nhận được cho một cá nhân khác (ví dụ: không có hoặc ít điểm) ¹²² nếu không xác định được người điều khiển xe tại thời điểm vi phạm (ví dụ: trong thi hành tự động – tuy nhiên, chỉ khi camera không có ảnh của người điều khiển xe) và thông báo phạt đã được gửi đến chính chủ phương tiện; Dựa vào hệ thống giấy phép hiệu quả có thể theo dõi hồ sơ vi phạm của người vi phạm và áp dụng hiệu quả việc tạm tước quyền sử dụng giấy phép khi đạt đến ngưỡng.	Các nghiên cứu cá nhân báo cáo các tác động khác nhau từ tác động tích cực ¹²³ đến không có tác động đáng kể ¹²⁴ . Một phân tích tổng hợp năm 2012 ¹²⁵ cho thấy DPS dẫn đến giảm tai nạn, tử vong và thương tích nhưng hiệu ứng này có thể mất đi trong vòng chưa đầy 18 tháng trừ khi duy trì mức độ cường chế đủ cao. DPS có thể hiệu quả hơn khi: người vi phạm sắp đạt đến giới hạn tạm tước quyền sử dụng giấy phép ¹²⁶ ; người vi phạm phụ thuộc hơn vào chiếc xe của họ ¹²⁷ ; hệ thống bao gồm nhiều vi phạm giao thông nguy hiểm (tốc độ, nồng độ cồn, vượt đèn đỏ, thắt dây an toàn/mũ bảo hiểm/ghế an toàn cho trẻ em, vượt nguy hiểm, quy tắc ưu tiên, khoảng cách trên đường); các biện pháp trung gian (như thư cảnh cáo và các biện pháp cải tạo) nhằm vào các nhóm người vi phạm cụ thể; và hệ thống điểm, bao gồm cả thông tin liên lạc và quản trị, rất đơn giản, minh bạch và công bằng ¹²⁸ .
Điểm thưởng	Điểm sẽ bị trừ dần từ một con số đã cho trước (ví dụ: 100) đến khi về 0 nếu người điều khiển xe vi phạm. Tín dụng của điểm thưởng vẫn có giá trị trong một vài năm. Khi tín dụng giảm xuống 0, một hình phạt khác sẽ được áp dụng – thường là tạm tước quyền sử dụng hoặc tước quyền sử dụng giấy phép lái xe.	Răn đe người vi phạm tiếp tục vi phạm; Răn đe người có khả năng vi phạm.	Tác động của điểm có thể công bằng hơn cho những người có thu nhập khác nhau hơn là tiền phạt ¹²⁹ .	Người có thể sử dụng gian lận điểm thuộc về người khác nếu không xác định được người điều khiển xe tại thời điểm vi phạm (ví dụ: trong thi hành tự động – tuy nhiên, chỉ khi camera không có ảnh của người điều khiển xe) và thông báo phạt đã được gửi đến chính chủ phương tiện; Dựa vào hệ thống giấy phép hiệu quả có thể theo dõi hồ sơ vi phạm của người vi phạm và áp dụng hiệu quả việc tạm tước quyền sử dụng giấy phép khi đạt đến ngưỡng.	

Loại hình phạt	Mô tả	Mục tiêu chính	Ưu điểm	Nhược điểm	Bảng chứng tổng thể
Tạm tước quyền sử dụng giấy phép lái xe	Người có giấy phép bị tạm tước quyền sử dụng bị cấm điều khiển xe trong thời gian bị tạm tước quyền sử dụng. Giấy phép sẽ tự động được phục hồi sau thời gian tạm tước quyền sử dụng.	Răn đe và cấm người vi phạm tiếp tục vi phạm; Răn đe người có khả năng vi phạm.	Hạn chế cơ hội tái phạm trong thời hạn xử phạt.	Người điều khiển xe bị tạm tước quyền sử dụng có thể tiếp tục điều khiển xe mặc dù không được cấp phép hợp pháp¹³⁰; Tạm tước quyền sử dụng có thể được coi là không công bằng, đặc biệt là liên quan đến tác động của nó đối với khả năng kiếm sống của người vi phạm nếu điều đó liên quan đến khả năng lái xe (đặc biệt là đối với những người cư trú ở các vùng nông thôn/vùng sâu vùng xa không có phương tiện giao thông công cộng); Dựa vào hệ thống giấy phép hiệu quả lưu giữ hồ sơ chính xác và và liên lạc với người vi phạm và cơ quan thi hành luật.	Một phân tích tổng hợp năm 2004¹³¹ ước tính các biện pháp xử phạt giấy phép giảm 17% số vụ va chạm và 21% số người vi phạm bị tạm tước quyền sử dụng giấy phép lái xe. Các tác động tích cực có nhiều khả năng xảy ra hơn khi:¹³² xác suất nhận biết được việc phát hiện lái xe không có giấy phép cao; xử phạt giấy phép được kết hợp với các biện pháp khác như chương trình cải tạo hoặc tạm giữ phương tiện¹³³; mức độ chắc chắn & nhanh chóng của xử phạt giấy phép tăng lên thông qua tạm tước quyền sử dụng giấy phép lái xe hành trong đó giấy phép tự động bị tạm tước khi các điều kiện nhất định được đáp ứng (ví dụ: các vụ va chạm chết người¹³⁴; giảm 5% các vụ va chạm chết người do rượu¹³⁵ – đặc biệt hiệu quả với các hành vi nguy cơ cao như lái xe khi uống rượu bia¹³⁶); mức độ nghiêm (ví dụ: thời gian tạm tước giấy phép dài hơn). Các tác động có thể bị hạn chế do các điều kiện kinh tế và xã hội nhất định (ví dụ: người lái xe có thình ph b quaạt t am tước quyền sử dụng giấy phép công việc) và có thể không kéo dài thời gian tạm tước quyền sử dụng¹³⁷.
Tạm tước sử dụng giấy phép ngay lập tức/Tạm tước quyền sử dụng giấy phép ngay ven đường	Giấy phép bị cảnh sát tạm tước quyền sử dụng và tịch thu tại chỗ vì một tội nghiêm trọng (ví dụ: điều khiển xe ở tốc độ cao, điều khiển xe khi uống rượu, điều khiển xe vi phạm gây chết người và thương tích nghiêm trọng) thường trong một khoảng thời gian xác định (ví dụ: 28 ngày)	Răn đe và cấm người vi phạm tiếp tục vi phạm nghiêm trọng; Răn đe người có khả năng vi phạm nghiêm trọng;	Trái ngược với phương pháp tạm tước quyền sử dụng giấy phép truyền thống (ở trên), tác dụng răn đe của việc tạm tước quyền ngay tại chỗ/ven đường rất nhanh chóng – một trong những yếu tố quan trọng để tăng tính răn đe.	Cảnh sát có thể áp dụng biện pháp tạm tước quyền ngay lập tức không phải do camera phát hiện. nếu các hành vi vi phạm Yêu cầu một hệ thống ghi lại việc tạm tước quyền sử dụng giấy phép lái xe ngay lập tức để các cơ quan chức năng biết.	

Loại hình phạt	Mô tả	Mục tiêu chính	Ưu điểm	Nhược điểm	Bảng chứng tổng thể
Tước quyền sử dụng/thu hồi giấy phép lái xe	Người có giấy phép bị tước quyền sử dụng/thu hồi bị cấm điều khiển xe trong thời gian thi hành. Giấy phép chỉ được phục hồi khi người điều khiển xe đăng ký lại giấy phép vào thời điểm kết thúc hình phạt tước quyền sử dụng. Tuy nhiên, người điều khiển xe sẽ không bao giờ có thể lái xe nữa khi bị tước quyền sử dụng suốt đời.	Răn đe và cấm người vi phạm tiếp tục vi phạm; Răn đe người có khả năng vi phạm.	Hạn chế cơ hội tái phạm trong thời hạn xử phạt.	Người điều khiển xe bị tước quyền có thể tiếp tục lái xe ¹³⁸ ; Dựa vào hệ thống giấy phép hiệu quả lưu giữ hồ sơ tốt và liên lạc với người vi phạm và người thi hành luật. Yêu cầu một hệ thống trong đó các trường hợp bị tước quyền sử dụng bởi tòa án được kịp thời ghi lại trong hệ thống giấy phép.	
Hạn chế giấy phép	Người sở hữu giấy phép lái xe bị cấm lái xe trong thời gian hạn chế ngoại trừ một số lý do (ví dụ lái xe tới chỗ làm hoặc cơ sở điều trị y tế) có thể được xác định bởi tòa án hoặc cơ quan có thẩm quyền khác. Người vi phạm thường được yêu cầu chứng minh rằng họ sẽ bị cấm lái xe một cách không cần thiết để được cấp giấy phép hạn chế.	Răn đe và cấm người vi phạm tiếp tục vi phạm; Răn đe người có khả năng vi phạm.	Giảm thiểu cơ hội tái phạm trong thời hạn xử phạt và có thể tăng cường sự thận trọng và cảnh giác khi lái xe.	Việc sử dụng rộng rãi các giấy phép bị hạn chế có thể làm suy yếu cả sự răn đe cụ thể và chung vì những người vi phạm không chịu tác động đầy đủ của hình phạt ¹³⁹ ; Các quyết định của tòa án về việc ai được cấp phép hạn chế so với việc đình chỉ toàn bộ giấy phép cũng có thể tạo ra sự bất bình đẳng trong xã hội; Dựa vào hệ thống giấy phép hiệu quả lưu giữ hồ sơ tốt và liên lạc với người vi phạm và người thi hành luật. Các điều khoản hạn chế giấy phép phải xuất hiện và thể hiện rõ ràng trên giấy phép lái xe. Nếu không, cảnh sát có thể không thấy nội dung hạn chế khi tiếp theo.	

Loại hình phạt	Mô tả	Mục tiêu chính	Ưu điểm	Nhược điểm	Bảng chứng tổng thể
Xử phạt phương tiện	Phương tiện bị tịch thu khỏi người vi phạm. Phương tiện bị tạm giữ/tịch thu có thể được trả lại sau thời gian xử phạt với một khoản phí phải trả. Ngoài ra, có thể thu giữ biển số xe, gắn nhãn vào biển số xe để mọi người nhìn thấy nhưng người vi phạm được phép điều khiển phương tiện, bị thu hồi đăng ký xe, hoặc tạm khóa phương tiện tại nhà của người vi phạm với “tấm chặn” hoặc “thanh chắn” nếu người vi phạm không bị tịch thu phương tiện với lý do tạm giữ. Thường được áp dụng cho các tội nghiêm trọng và/hoặc tái phạm mà các hình phạt khác không thành công trong việc ngăn chặn tái phạm.	Cấm người vi phạm tiếp tục vi phạm; Răn đe người có khả năng vi phạm.	Loại bỏ cơ hội tái phạm trong thời hạn xử phạt; Người điều khiển xe có thể cảm thấy khó khăn hơn khi được tiếp tục lái khi không có xe hơn là không có giấy phép. Bảng chứng cho thấy rằng việc tạm giữ phương tiện làm tăng việc tuân thủ tạm tước quyền sử dụng giấy phép¹⁴⁰.	Không trực tiếp phạt người vi phạm nếu người đó không phải là chủ phương tiện; Nếu phương tiện bị tạm giữ thuộc về người khác không phải là người vi phạm, phương tiện đó có thể được trả lại trong một số điều kiện nhất định; Người vi phạm có thể sử dụng một phương tiện khác. Các vấn đề có thể phát sinh khi giá trị của chiếc xe nhỏ hơn tổng chi phí bị tạm giữ và người vi phạm chọn không lấy lại xe để tránh trả phí. Ngoài ra, các biện pháp xử phạt phương tiện có thể được coi là không công bằng, đặc biệt là đối với những người vi phạm sống ở các vùng nông thôn/vùng sâu vùng xa không có hoặc ít có phương tiện giao thông công cộng. Ngược lại, khi chi phí phương tiện cao, người vi phạm có thể bỏ trốn khỏi hiện trường với tốc độ nhanh, gây thêm rủi ro¹⁷.	Việc tạm giữ phương tiện có thể làm giảm tái phạm trong khi phương tiện bị tạm giữ và giảm tới mức độ nhẹ hơn sau khi phương tiện đã được trả. Các nghiên cứu cá nhân báo cáo giảm tái phạm và cho thấy chúng đặc biệt hiệu quả đối với những người vi phạm nghiêm trọng, ví dụ tái phạm lái xe khi uống rượu bia¹⁴²; tái phạm vượt quá tốc độ cao¹⁴³; tái phạm – đặc biệt là những người đã bị tạm tước quyền sử dụng giấy phép¹⁴⁴. Rất hiếm bằng chứng ủng hộ cho biển số đặc biệt và việc tịch thu phương tiện¹⁴⁵. Việc giữ biển số do cảnh sát bắt giữ thực hiện có thể diễn ra nhanh chóng và làm giảm cả việc tái phạm và việc tạm tước quyền sử dụng giấy phép, đặc biệt là đối với những người vi phạm nhỏ tuổi nhất¹⁴⁶. Việc tạm khóa phương tiện có thể ít tốn kém hơn so với việc tạm giữ hoặc tịch thu phương tiện đòi hỏi phí lưu kho¹⁴⁷ và đã được chứng minh là có thể giảm tái phạm¹⁴⁸.
Khóa cồn	Công nghệ được gắn vào phương tiện khiến xe không thể khởi động được cho đến khi vượt qua bài kiểm tra hơi thở đã cài đặt trước. Chủ yếu được thiết kế để sửa đổi hành vi của những người vi phạm điều khiển phương tiện khi uống rượu, đặc biệt là nồng độ cồn trong cơ thể cao và/hoặc những người tái phạm, thay vì thực hiện chức năng răn đe chung.	Cấm người vi phạm tiếp tục vi phạm liên quan đến rượu.	Loại bỏ cơ hội tái phạm liên quan đến rượu trong thời hạn xử phạt đối với xe có lắp khóa thổi nồng độ cồn	Khóa thổi nồng độ cồn chỉ có thể được áp dụng cho những người vi phạm sở hữu một phương tiện. Việc tiếp cận thiết bị khóa thổi nồng độ cồn và bảo trì nó có thể bị hạn chế ở các địa điểm nông thôn. Việc ghi Tình trạng khóa thổi nồng độ cồn có thể bỏ qua. Ngoài ra, Tình trạng khóa thổi nồng độ cồn nên chuyển giao giữa các khu vực pháp lý để người vi phạm không thể nhận được giấy phép không bị một khu vực pháp lý khác trong thời hạn chịu phạt.	Biện pháp khóa cồn liên quan đến rượu đã được báo cáo là làm giảm việc tái phạm giữa những người sử dụng ở một mức độ lớn hơn so với việc tạm tước quyền sử dụng giấy phép¹⁴⁹. Khóa thổi nồng độ cồn có vẻ hiệu quả nhất trong việc giảm tái phạm khi chúng được lắp vào xe nhưng dường như chỉ tạo ra sự thay đổi hành vi hạn chế sau khi bị xử lý¹⁵⁰.

Loại hình phạt	Mô tả	Mục tiêu chính	Ưu điểm	Nhược điểm	Bảng chứng tổng thể
Các chương trình khắc phục hậu quả (xử lý/cải tạo)	Chủ yếu được thiết kế để sửa đổi hành vi của những người vi phạm, đặc biệt là lái xe khi uống rượu bia, thay vì thực hiện chức năng răn đe chung. Các chương trình có thể được giáo dục tập trung vào kiến thức và/hoặc tâm lý tập trung vào thay đổi hành vi và kéo dài trong nhiều tuần.	Cải tạo người vi phạm	Các chương trình khắc phục hậu quả có thể giải quyết những yếu tố góp phần vào các hành vi phạm tội cụ thể về rượu và ma túy một cách hiệu quả hơn.	Cần có các quy trình đánh giá tốt để phù hợp với người vi phạm để có các biện pháp can thiệp phù hợp nhất ¹⁵¹ ; Hiệu quả chi phí của các cách tiếp cận khác nhau là không rõ ràng. Tiếp cận ở các khu vực nông thôn và vùng sâu vùng xa có thể bị hạn chế.	Nội dung, định dạng và truyền tải chương trình có xu hướng khác nhau rất nhiều, khiến việc đánh giá tính hiệu quả thường gặp nhiều khó khăn ¹⁵² . Bảng chứng cho thấy các khóa học cải tạo được thực hiện đúng cách cho những người điều khiển xe uống rượu có thể làm giảm khả năng tái phạm ¹⁵³ . Tác động tích cực có thể bị phóng đại vì nhóm so sánh thường có nguy cơ tái phạm cao hơn, mặc dù các nghiên cứu đánh giá đã kiểm soát các yếu tố như tuổi tác, giới tính và tiền án. Các tác động tích cực có nhiều khả năng xảy ra hơn khi khóa học cải tạo tập trung vào thay đổi hành vi (tức là kế hoạch cụ thể về những việc cần làm khi sắp tái phát) hơn là chỉ cung cấp thông tin và được lan truyền trong ít nhất vài tuần ¹⁵⁴ .
Phạt tù	Người vi phạm bị phạt tù vì một số tội giao thông (nghiêm trọng) như lái xe khi uống rượu bia, lái xe không có giấy phép, hoặc lái xe nguy hiểm gây chết người.	Cấm người vi phạm tiếp tục vi phạm; Răn đe người có khả năng vi phạm.	Nhấn mạnh cho cộng đồng thấy mức độ nghiêm trọng của hành vi vi phạm. Loại bỏ cơ hội tái phạm trong thời hạn xử phạt.	Chi phí thực hiện cao hơn các hình phạt khác.	Phạt tù thường được kết hợp với các hình phạt khác như phạt tiền, do đó, việc đánh giá tác động của riêng phạt tù trở nên khó khăn. Bảng chứng nghiên cứu tổng thể về hiệu quả của phạt tù là không rõ ràng ¹⁵⁵ . Mặc dù đe dọa bỏ tù có thể thúc đẩy người vi phạm tham gia vào các chương trình xử lý và tuân thủ các yêu cầu về khóa thối nồng độ cồn và các biện pháp xử phạt khác ¹⁵⁶ , nhưng các chính sách bắt buộc về án tù có xu hướng không hiệu quả ¹⁵⁷ . Việc thiếu tác dụng răn đe chung có thể được giải thích là do khả năng bị bắt còn nổi bật hơn là mức độ nghiêm trọng của hình phạt ¹⁵⁸ . Việc phạt tù những người vi phạm lái xe khi uống rượu bia tạm thời khiến họ không được lái xe và có thể tạo ra tác dụng răn đe cụ thể tạm thời, tuy nhiên, khi họ được thả ra, tác động có thể không kéo dài trừ khi nó được kết hợp với một chương trình xử lý mạnh mẽ ¹⁵⁹ .

Loại hình phạt	Mô tả	Mục tiêu chính	Ưu điểm	Nhược điểm	Bảng chứng tổng thể
Thư cảnh báo (Không được đề xuất như một hình thức phạt thông thường để ngăn chặn hành vi vi phạm)	Thư gửi cho người vi phạm cung cấp cho họ thông tin về hành vi vi phạm của họ và các hình phạt mà họ phải đối mặt trong trường hợp tiếp tục vi phạm. Các khu vực pháp lý khác nhau sử dụng các thư cảnh báo cho các mục đích khác nhau. Ví dụ, một lá thư có thể cảnh báo người vi phạm rằng: - họ đã tích lũy một mức điểm phạt hiện gần đến ngưỡng bị tạm tước quyền sử dụng giấy phép và nếu vi phạm thêm một lần nữa sẽ bị mất giấy phép; - lần vi phạm tiếp theo của họ sẽ bị phạt điểm hoặc phạt tiền cao hơn lần vi phạm trước; - các hình phạt mới áp dụng cho hành vi vi phạm và sau một khoảng thời gian giới hạn (ví dụ: khoảng thời gian từ khi một luật mới được thông qua đến khi được thi hành đầy đủ) hoặc khi vi phạm tiếp theo trong một khoảng thời gian, hình phạt đầy đủ mới sẽ được áp dụng.	Răn đe người vi phạm bằng cách thông báo cho họ những hình phạt mà họ phải đối mặt nếu tiếp tục vi phạm. Có thể được sử dụng để giáo dục rằng một luật mới sẽ sớm được thi hành và tất cả cá nhân vi phạm tiếp theo dẫn đến việc nhận hình phạt thay vì thư cảnh cáo.	Thông báo cho người vi phạm về các hình phạt bổ sung mà họ có thể không biết, nhằm tăng tính cụ thể. Thư cảnh báo có thể được tạo tự động và chi phí thực hiện được giữ Tăng tính công bằng thủ tục bằng cách cung cấp thông tin.	Chi phí nhỏ đối với người vi phạm (nghĩa là hạn chế hoặc không có tác dụng răn đe). Để cho phép những người vi phạm tiếp theo được xác định và nhận toàn bộ hình phạt, cần phải duy trì hồ sơ chính xác về người đã nhận cảnh cáo. Nếu không, hệ thống sẽ không thể xác định ai ai đã nhận được thư cảnh báo – điều này sẽ làm giảm nghiêm trọng các tác dụng ngăn chặn trong tương lai.	Một phân tích tổng hợp bao gồm hầu hết các nghiên cứu cũ (những năm 1970 và 1980) cho thấy các thư cảnh báo có liên quan đến việc giảm các sự cố¹⁶⁰. Mặc dù không có bằng chứng chính xác, nhưng nó thường được khuyến nghị là phương pháp hay nhất cho những người vi phạm lần đầu và những người sắp đạt đến ngưỡng phạt¹⁶¹. Thư cảnh báo có thể có hiệu lực vì có nguy cơ bị phạt nặng hơn, chẳng hạn như tạm tước quyền sử dụng giấy phép cho lần vi phạm tiếp theo¹⁶². Tuy nhiên, hiệu quả ngăn chặn của một lá thư cảnh báo lại dựa vào một hệ thống chính xác và mạnh mẽ ghi lại những ai đã nhận được cảnh báo. Việc gửi thư cảnh cáo nhiều lần cho một người vi phạm không được khuyến khích vì sẽ không có tác dụng răn đe. Tác dụng răn đe sẽ chỉ xuất hiện khi có nguy cơ thực sự khiến lần vi phạm tiếp theo sẽ dẫn đến một hình phạt, chứ không phải là một cảnh báo khác.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- 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.
- Lahrman, H., Agerholm, N., Tradisauskas, N., Berthelsen, K. K., & Harms, L. (2012). Pay as You Speed, ISA with incentives for not speeding: Results and interpretation of speed data. *Accident Analysis & Prevention*, 48, 17-28.
- Stigson, H., Hagberg, J., Kullgren, A., & Krafft, M. (2014). A one year pay-as-you-speed trial with economic incentives for not speeding. *Traffic Inj Prev*, 15(6), 612-618.
- ²² Elvik, R. (2016). Association between increase in fixed penalties and road safety outcomes: A meta-analysis. *Accident Analysis & Prevention*, 92, 202-210.
- ²³ Moolenaar, D. E. (2014). Motorist's response to an increase in traffic fines. *Journal of criminology*, 2014.
- ²⁴ Bar-Ilan, A., & Sacerdote, B. (2001). *The response to fines and probability of detection in a series of experiments (No. w8638)*. National Bureau of Economic Research.
- ²⁵ Elvik, R. & Christensen, P. (2007). The deterrent effect of increasing fixed penalties for traffic offences: The Norwegian experience. *Journal of Safety Research*, 38, 689-695.
- ²⁶ Elvik, R. & Christensen, P. (2007). The deterrent effect of increasing fixed penalties for traffic offences: The Norwegian experience. *Journal of Safety Research*, 38, 689-695.
- ²⁷ Elvik, R. (2016). Association between increase in fixed penalties and road safety outcomes: A metaanalysis. *Accident Analysis & Prevention*, 92, 202-210.
- ²⁸ Yagil, D. (1998). Instrumental and normative motives for compliance with traffic laws among young and older drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 30(4), 417-424.
- ²⁹ Zambon, F., Fedeli, U., Visentin, C., Marchesan, M., Avossa, F., Brocco, S., & Spolaore, P. (2007). Evidence-based policy on road safety: the effect of the demerit points system on seat belt use and health outcomes. *Journal of Epidemiology & Community Health*, 61(10), 877-881.
- De Paola, M., Scoppa, V., & Falcone, M. (2013). The deterrent effects of the penalty points system for driving offences: a regression discontinuity approach. *Empirical Economics*, 45(2), 965-985.
- Novoa, A. M., Pérez, K., Santamariña-Rubio, E., Marí-Dell'Olmo, M., Ferrando, J., Peiró, R., ... & Borrell, C. (2010). Impact of the penalty points system on road traffic injuries in Spain: A time-series study. *American journal of public health*, 100(11), 2220-2227.
- Castillo-Manzano, J. I., Castro-Nuno, M., & Pedregal, D. J. (2010). An econometric analysis of the effects of the penalty points system driver's license in Spain. *Accident Analysis & Prevention*, 42(4), 1310-1319.
- ³⁰ Mehmood, A. (2010). Evaluating impact of demerit points system on speeding behavior of drivers. *European Transport Research Review*, 2(1), 25-30.
- Hussain, O. T., Nayyar, M. S., Brady, F. A., Beirne, J. C., & Stassen, L. F. A. (2006). Speeding and maxillofacial injuries: impact of the introduction of penalty points for speeding offences. *British Journal of Oral and Maxillofacial Surgery*, 44(1), 15-19.
- ³¹ Castillo-Manzano, J. I., & Castro-Nuño, M. (2012). Driving licenses based on points systems: Efficient road safety strategy or latest fashion in global transport policy? A worldwide meta-analysis. *Transport Policy*, 21, 191-201.
- ³² Klipp, S., Machata, K., & van Schagen, I. (2013). The EU BestPoint project: Getting the best out of a demerit point system. In *Proceedings of the 2013 Australasian Road Safety Research, Policing & Education Conference 28th - 30th August*. Brisbane, QLD. Retrieved from <http://acrs.org.au/files/arsrpe/Paper%2024%20-%20Klipp%20-%20Traffic%20Leg%20&%20Enforcement.pdf>
- Basili, M., Belloc, F., & Nicita, A. (2015). Group attitude and hybrid sanctions: Micro-econometric evidence from traffic law. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 78, 325-336. doi:10.1016/j.tra.2015.05.019
- ³³ Abay, K. A. (2014). Monetary or Non-Monetary Instruments for Safe Driving: Panel Data Evidence on the Effect of Demerit-Point-System in Denmark. *Econ. ku. dk*.
- ³⁴ Goldenbeld, Ch (2017). Demerit point system, European Road Safety Decision Support Systems, developed by the H2020 project SafetyCube. Retrieved from www.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., Lamble, R., & Vingilis, E. (2009). The effects of Ontario's administrative driver's licence suspension law on total driver fatalities: A multiple time series analysis. *Drugs: Education, Prevention and Policy*, 16, 140-151.
- ³⁹ Wagenaar, A. C., & Maldonado-Molina, M. M. (2007). Effects of drivers' license suspension policies on alcohol-related crash involvement: Long-term follow-up in forty-six states. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research*, 31, 1399-1406.
- ⁴⁰ Soole, D., Haworth, N.L., & Watson, B.C. (2008) Immediate licence suspension to deter high-risk behaviours. In *High risk road users - motivating behaviour change: what works and what doesn't work? National Conference of the Australasian College of Road Safety and the Travelsafe Committee of the Queensland Parliament*, 18-19 September 2008, Brisbane
- Byrne, P. A., Ma, T., Mann, R. E., & Elzohairy, Y. (2016). Evaluation of the general deterrence capacity of recently implemented (2009-2010) low and zero BAC requirements for drivers in Ontario. *Accident Analysis & Prevention*, 88, 56-67.
- ⁴¹ Goldenbeld, Ch (2017), Licence suspension, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. Retrieved from www.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/publictn/2000/SR0001.pdf>
- ⁴⁸ Voas, R. B., Tippetts, S., & Taylor, E. (1998). Temporary Vehicle Impoundment in Ohio: A Replication and Confirmation. *Accident Analysis and Prevention*, 30, 651-655.
- ⁴⁹ Bax, Ch.A. (ed.), Kärki, O., Evers, C., Bernhoft, I.M. & Mathijssen, R. (2001). Alcohol interlock implementation in the European Union; feasibility study; Final report of the European research project. D-2001-20. Leidschendam: Institute for Road Safety Research SWOV.
- ⁵⁰ See examples:
- Voas, R. B., Fell, J. C., McKnight, A. S., & Sweedler, B. M. (2004). Controlling impaired driving through vehicle programs: An overview. *Traffic injury prevention*, 5(3), 292-298.
- Siegfried, N., & Parry, C. (2019). Do alcohol control policies work? An umbrella review and quality assessment of systematic reviews of alcohol control interventions (2006–2017). *PloS one*, 14(4), e0214865.
- McCartt, A. T., Leaf, W. A., & Farmer, C. M. (2018). Effects of Washington State's alcohol ignition interlock laws on DUI recidivism: An update. *Traffic injury prevention*, 19(7), 665-674.
- Voas, R. B., Tippetts, A. S., Bergen, G., Grosz, M., & Marques, P. (2016). Mandating treatment based on interlock performance: evidence for effectiveness. *Alcoholism: clinical and experimental research*, 40(9), 1953-1960.
- Baker E.A. and Beck K.H. (1991). 'Ignition Interlocks for DWI Offenders - A Useful Tool?', *Alcohol, Drugs and Driving*, Vol. 7, No 2, 107-115.
- Morse B.J. and Elliott D.S. (1992). 'Effects of Ignition Interlock Devices on DUI Recidivism: Findings From a Longitudinal Study in Hamilton County, Ohio', *Crime & Delinquency*, Vol.38, No.2, 131-157.
- ⁵¹ Mann, R. E., Leigh, G., Vingilis, E. R., & De Genova, K. (1983). A critical review on the effectiveness of drinking-driving rehabilitation programmes. *Accident Analysis & Prevention*, 15(6), 441-461.
- ⁵² See examples:
- Slootmans, F., Martensen, H., Kluppels, L., Meesmann, U (2017). Rehabilitation courses as alternative measure for drink-driving offenders, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. Retrieved from www.roadsafety-dss.eu on 04/01/2021
- Watson, B. (1998) The Effectiveness of Drink Driving Licence Actions, Remedial Programs and Vehicle-based Sanctions. In *Proceedings from the 19th ARRB Conference*. ARRB Transport Research Ltd., 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/publictn/2000/sr0001.pdf
- Wagenaar, A. C., Maldonado-Molina, M. M., Erickson, D. J., Ma, L., Tobler, A. L., & Komro, K. A. (2007). General deterrence effects of U.S. statutory DUI fine and jail penalties: Long-term follow-up in 32 states. *Accident Analysis and Prevention*, 39, 982-994.
- Spelman, W. 2000, 'What Recent Studies Do (and Don't) Tell Us about Imprisonment and Crime', in M. Tonry (ed), *Crime and Justice: A Review of Research*, vol. 27, University of Chicago Press, Chicago.
- ⁵⁵ Voas, R. B., & Lacey, J. H. (2011). *Alcohol and highway safety 2006: A review of the state of knowledge* (Report No. DOT HS 811 374). Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration. Retrieved from www.nhtsa.gov/staticfiles/nti/pdf/811374.pdf
- ⁵⁶ Wagenaar, A. C., Zobek, T. S., Williams, G. D., & Hingson, R. (2000). *Effects of DWI control efforts: A systematic review of the literature from 1960-1991*. Minneapolis, MN: University of Minnesota School of Public Health.
- ⁵⁷ Ross, H. L., & Voas, R. B. (1990). The new Philadelphia story: The effects of severe punishment for drunk driving. *Law and Policy*, 12, 51-79.
- ⁵⁸ Kunitz, S. J., Woodall, W. G., Zhao, H., Wheeler, D. R., Lillis, R., & Rogers, E. (2002). Rearrest rates after incarceration for DWI: A comparative study in a southwestern U.S. county. *American Journal of Public Health*, 92, 1826-1831.
- ⁵⁹ Zaidel, D. M. (2002). The impact of enforcement on accidents. *The 'Escape' Project (Enhanced Safety Coming from Appropriate Police Enforcement) Deliverable*, 3, 1-59.

⁶⁰ See example:

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

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

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

⁶³ See examples:

Henstridge, J., Homel, R. & Mackay, P. 1997, *The long term effects of RBT in 4 Australian states: A time series analysis*, Federal Office Of Road Safety, Canberra, ACT.

Ross, H. L. 1984, *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.roadssafety-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.roadssafety-dss.eu on 04/01/2021

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

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

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

¹³⁶ Soole, D.W., Haworth, N.L., & Watson, B.C. (2008) Immediate licence suspension to deter high-risk behaviours. In *High risk road users - motivating behaviour change: what works and what doesn't work? National Conference of the Australasian College of Road Safety and the Travelsafe Committee of the Queensland Parliament*, 18-19 September 2008, Brisbane

Byrne, P. A., Ma, T., Mann, R. E., & Elzohairy, Y. (2016). Evaluation of the general deterrence capacity of recently implemented (2009-2010) low and zero BAC requirements for drivers in Ontario. *Accident Analysis & Prevention*, 88, 56-67.

- ¹³⁷ Goldenbeld, Ch (2017), Licence suspension, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. Retrieved from www.roadsafety-dss.eu on 04/01/2021
- ¹³⁸ See examples:
Nicholls J.L. and Ross H.L. (1990). 'The Effectiveness of Legal Sanctions in Dealing with Drinking Drivers', *Alcohol, Drugs and Driving*, Vol. 6, No. 2, 33-60, 1990.
Mirrlees-Black C. (1993). *Disqualification from Driving: and Effective Penalty?*, Paper 74, Research and Planning Unit, Home Office, London.
- ¹³⁹ Watson B. and Siskind V. (1997). 'The effectiveness of licence restriction for drink drivers', *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 Filtress, 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.roadssafety-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/publicn/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., Zobel, 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