

**Maria Dąbrowska-Loranc,  
Justyna Wacowska-Ślęzak**

Instytut Transportu Samochodowego  
Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

## EUROPEJSKI SYSTEM PUNKTÓW KARNYCH

Rękopis dostarczono, kwiecień 2013

**Streszczenie:** Artykuł jest syntetycznym porównaniem istniejących systemów punktów karnych dla kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego. Systemy punktów karnych mają za zadanie przyczynić się do zmniejszenia liczby wypadków drogowych i ich ofiar poprzez sankcjonowanie ryzykownych i bezprawnych zachowań w ruchu drogowym. Obecnie systemy punktów karnych obowiązują w 22 z 27 krajów członkowskich Unii Europejskiej. Dane o europejskich systemach punktów karnych pochodzą z materiałów projektu BESTPOINT, który miał za zadanie zebrać i przeanalizować wszystkie informacje o istniejących systemach punktów karnych, co pozwoliło wybrać najlepsze praktyki z zakresu systemów punktów karnych a następnie opracować narzędzia, które umożliwią zharmonizowanie tych systemów na poziomie Unii Europejskiej.

**Słowa kluczowe:** bezpieczeństwo ruchu drogowego, systemy punktów karnych, przepisy ruchu drogowego

### 1. WSTĘP

Systemy punktów karnych dla kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego istnieją od lat w wielu krajach Unii Europejskiej. Ich zadaniem jest redukcja liczby wypadków drogowych i ich ofiar poprzez sankcjonowanie ryzykownych i bezprawnych zachowań na drogach. Wiele z tych systemów zaprojektowano w sposób kompleksowy i są one bardzo zaawansowane, ich twórcy często opierali się na najnowszych rozwiązaniach, jednak zwykle brak jest ich całościowej i systematycznej ewaluacji, co stoi na przeszkodzie do pełnego określenia ich pozytywnego efektu i wpływu na poprawienie zachowań uczestników ruchu drogowego. W tym celu Komisja Europejska zdecydowała się na sfinansowanie projektu BESTPOINT realizowanego w latach 2010-2012, który miał za zadanie zebrać i przeanalizować wszystkie informacje o istniejących systemach punktów karnych [7]. Następnie realizatorzy projektu przygotowali katalog najlepszych praktyk z zakresu systemów punktów karnych i opracowali narzędzia, które pozwolą w przyszłości na zharmonizowanie systemów punktów karnych na poziomie Unii Europejskiej.

## 2. EUROPEJSKIE SYSTEMY PUNKTÓW KARNYCH

Obecnie systemy punktów karnych obowiązują w następujących krajach: Austria, Bułgaria, Cypr, Czechy, Dania, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Holandia, Irlandia, Luksemburg, Łotwa, Malta, Niemcy, Polska, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Węgry, Wielka Brytania, Włochy, czyli w 22 z 27 krajów członkowskich Unii Europejskiej [2].

Uznaje się, że system punktów karnych jest elementem uzupełniającym tradycyjny nadzór policyjny, koncentruje się na uczestnikach ruchu drogowego, którzy wielokrotnie łamią przepisy, skutkuje przydzieleniem punktów karnych a zebranie ich większej, określonej przepisami liczby (w zdefiniowanym okresie czasu) powoduje dalsze represje z odebraniem prawa jazdy włącznie.

Systemy punktów karnych mają trzy efektywne cele: **prewencja, selekcja, poprawa**.

- **Efekt prewencji** zawiera się w ryzyku utraty prawa jazdy przy powtarzających się wykroczeniach. Jest to dodatkowy powód do przestrzegania przepisów ruchu drogowego. Mamy tu do czynienia z kilkoma efektami tego rodzaju prewencji. Efekt bardzo ogólny to zmniejszenie liczby wykroczeń u wszystkich kierowców; jeżdżą oni ostrożniej, aby uniknąć punktów karnych. Bardziej profilowany efekt prewencyjny to zmniejszenie liczby wykroczeń u tych kierowców, którzy już wcześniej „wpadli” w system punktów karnych i teraz są ostrożniejsi, ponieważ nie chcą otrzymać kolejnych punktów.
- **Efekt selekcji** polega na tym, że system może wyeliminować z ruchu drogowego kierowców zachowujących się niebezpiecznie zanim jeszcze spowodują wypadek drogowy. Wyeliminowanie takiego kierowcy ma znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego przede wszystkim wtedy, gdy odbywa się to we właściwym czasie – natychmiastowa kara.
- **Efekt poprawy** opiera się na tym elemencie systemu, który pozwala kierowcy na zmniejszenie liczby punktów karnych poprzez udział w kursie doszkalającym. Efekt edukacyjny przeplata się wówczas z elementem korekcyjnym – poprawy. Dla systemu punktów karnych z punktu widzenia efektywności takich szkoleń ważne jest, aby były nastawione na zmianę niewłaściwych postaw i zachowań oraz na ograniczenie powrotu do takich zachowań.

Realizatorzy Projektu BESTPOINT skupili się na następujących elementach systemu punktów karnych, które powinny być zawarte w ogólnoeuropejskim systemie:

- Ogólne założenia: lista wykroczeń skutkująca przydzieleniem punktów karnych, wydzielenie grup uczestników ruchu drogowego objętych systemem, liczba punktów karnych skutkująca odebraniem/zatrzymaniem prawa jazdy;
- Środki prewencyjne i reedukacyjno-rehabilitacyjne (listy ostrzegawcze, szkolenia obowiązkowe dla kierowców naruszających przepisy);
- Warunki odzyskania uprawnień do kierowania;
- Kwestie administracyjne i organizacyjne.

## 3. WYKROCZENIA I PUNKTY KARNE

### 3.1. KATALOG WYKROCZEŃ

Ogólną zasadą systemów punktów karnych jest przyznawanie punktów za konkretne wykroczenia. Jeśli w wyznaczonym przez przepisy czasie kierowca uzyska pewną liczbę punktów podejmuje się określone w prawie działania: zwykle zaczyna się od wysłania listu informacyjnego/ostrzegającego, potem jest uczestnictwo w kursie doszkalającym a na koniec, jeśli poprzednie środki zawiodły odbiera się prawo jazdy.

Kwestią, która podlegała dyskusji specjalistów było to, jakie wykroczenia należy włączyć do listy wykroczeń skutkujących punktami karnymi.

Obecnie w Europie punkty karne przyznawane są za większość wykroczeń – ich liczba zależy od wagi wykroczenia, niebezpieczeństwa i konsekwencji, jakie ono za sobą niesie. W niektórych krajach na liście punktów karnych są wszystkie wykroczenia – jak np. w Polsce, a w innych tylko wybrana lista tych uznanych za najbardziej niebezpieczne.

Realizatorzy projektu BESTPOINT uznali, na podstawie analizy literatury przedmiotu oraz dostępnych wyników badań efektywności i pozytywnego / negatywnego oddziaływania, że system punktów karnych jest najefektywniejszy, jeśli w katalogu znajdują się przynajmniej następujące wykroczenia:

- przekraczanie prędkości;
- jazda pod wpływem alkoholu lub/i narkotyków;
- nieużywanie urządzeń ochronnych: pasów bezpieczeństwa, fotelików dla dzieci, kasków;
- przejazd na czerwonym świetle;
- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu / przejścia;
- niebezpieczne wyprzedzanie (w niedozwolonych miejscach, „na trzeciego” itp.);
- niezachowanie bezpiecznego odstępu między pojazdami;
- nieudzielenie pierwszeństwa pieszym na pasach;
- używanie telefonu komórkowego podczas prowadzenia pojazdu niezgodnie z przepisami;
- nieprzestrzeganie przepisów na przejazdach kolejowych;
- jazda po niewłaściwym pasie drogowym – „pod prąd” itp.;
- ucieczka z miejsca wypadku.

Zaleca się też krótki, dodatkowy katalog wykroczeń z odpowiadającymi im punktami karnymi dla kierowców zawodowych.

Do powyższego katalogu powinny zostać dodane wykroczenia administracyjne tj. jazda bez ważnego prawa jazdy, dowodu rejestracyjnego czy ubezpieczenia.

### 3.2. ILE PUNKTÓW ZA WYKROCZENIE

Kwestia ciężkości wykroczeń również była brana pod uwagę przez twórców rekomendacji BESTPOINT. Obecnie większość krajów stosuje praktykę polegającą na przyznawaniu punktów wykroczeniom stosownie do ich ciężkości. Tak jest i w Polsce – największą liczbą punktów opatrzone są wykroczenia takie jak: poważne przekroczenie dozwolonej prędkości czy przejazd na czerwonym świetle [2]. W kilku krajach europejskich; Austrii, Danii, Finlandii i Holandii jeden punkt odpowiada jednemu wykroczeniu, ale w tych krajach trzy wykroczenia skutkują zawieszeniem/odebraniem uprawnień do kierowania pojazdami.

W rekomendacjach projektu BESTPOINT znalazły się zalecenia dotyczące liczby punktów przypisanych wykroczeniu. Ważne jest, aby wykroczenia, które są przyczyną najcięższych w skutkach wypadków np. nadmierna prędkość, jazda po alkoholu były powiązane z wysoką liczbą punktów. Wówczas pokazuje się jasno społeczeństwu, że najcięższe przewinienia, to te prowadzące do tragicznych skutków, a system jest środkiem ich niwelowania, a nie narzędziem do zarabiania pieniędzy. Liczba punktów zostaje przypisana do wykroczenia automatycznie, ponieważ nie powinna być przedmiotem interpretacji administracji czy sądów.

Jeśli kierowca jednorazowo dopuszcza się kilku wykroczeń, np. jazda z nadmierną prędkością bez zapiętych pasów, to zachodzi pytanie jak w takiej sytuacji system punktów karnych powinien go traktować. Obecnie w istniejących systemach zauważa się 3 różne podejścia do wspomnianego problemu:

- bierze się pod uwagę tylko najcięższe wykroczenie,
- sumuje się wszystkie punkty za każde wykroczenie,
- sumuje się wszystkie punkty do wyznaczonego przepisami maksimum.

Barczo niewiele krajów stosuje system, który pozwala odebrać prawo jazdy za jednym razem tylko po zsumowaniu punktów wszystkich wykroczeń, zwykle ma to miejsce, gdy przepisy administracyjne ustępują przepisom karnym z powodu ciężkości przewinienia.

W projekcie BESTPOINT zwraca się uwagę na konieczność zapewnienia systemowi akceptacji społecznej. W związku z tym nie powinien on być na tyle surowy, aby kierowcy z czystym kontem odebrać prawo jazdy tylko po skumulowaniu się kilku wykroczeń popełnionych za jednym razem, chyba że zastosowanie będą miały już przepisy prawa karnego. System powinien przyznawać określone maksimum punktów dla takiej sytuacji lub brać pod uwagę tylko najcięższe wykroczenia.

### 3.3. GRUPY UCZESTNIKÓW RUCHU DROGOWEGO PODLEGAJĄCE SYSTEMOWI PUNKTÓW KARNYCH

Podmiotami większości systemów punktów karnych obowiązujących obecnie w krajach Unii Europejskiej są kierowcy pojazdów silnikowych. Systemy te nie dotyczą pieszych ani rowerzystów. Jest jednak wiele argumentów wspierających ideę, w której system powinien inaczej traktować pewne grupy uczestników ruchu drogowego tj.:

- młodzi / niedoświadczeni kierowcy;
- kierowcy zawodowi;
- sprawcy wykroczeń drogowych, związanych z alkoholem lub/i narkotykami;
- sprawcy wykroczeń drogowych inni niż kierowcy pojazdów silnikowych posiadający uprawnienia do kierowania i kierowcy nie posiadający takich uprawnień;
- recydywiści.

Wobec tak zdefiniowanych wyżej grup uczestników ruchu drogowego powinno się stosować następujące działania:

- system punktów karnych może obejmować tylko jedną lub dwie zdefiniowane grupy uczestników ruchu drogowego;
- zróżnicowanie grup uczestników ruchu drogowego w systemie punktów karnych może skutkować innymi liczbami punktów za podobne przewinienie;
- wobec różnych grup można zastosować inne działania dotyczących odbierania prawa jazdy, uczestnictwa w kursach doszkalających itp.;
- można zastosować dodatkowe działania dla wybranych grup.

#### **4. ROLA NADZORU NAD PRZESTRZEGANIEM PRZEPISÓW RUCHU DROGOWEGO**

System punktów karnych nie może istnieć bez nadzoru policji, bez egzekwowania przepisów ruchu drogowego, jak również bez wyczerpującej informacji o samym systemie. To dwa elementy pozwalające na to, aby system punktów karnych odniósł sukces i wypełniał swoje prewencyjne zadanie. Informowanie społeczeństwa o tym jak funkcjonuje system i jakie są jego zasady w połączeniu ze świadomością, że istnieje wysokie prawdopodobieństwo bycia skontrolowanym w czasie jazdy a szczególnie podczas popełniania wykroczeń w ruchu drogowym składa się na to, że system punktów karnych rzeczywiście działa. W praktyce to połączenie nie zawsze jest stosowane, jest niedoceniane, a jego rola jest ogromna. Bardzo często zaraz po wprowadzeniu systemu punktów karnych do prawodawstwa danego kraju jego efekt jest silnie odczuwany (znacząco spada liczba zabitych i rannych), społeczeństwo się pilnuje i stara się nie łamać przepisów, jednak gdy tylko kierowcy zauważą niedostateczny nadzór nad przepisami ten pozytywny efekt natychmiast znika. Komunikowanie społeczeństwu informacji nt. nadzoru i egzekwowania przepisów jest bardzo ważne, przynosi efekty i powinno odbywać się za pomocą kampanii informacyjnych, komunikatów prasowych, radiowych czy telewizyjnych zarówno o planowanych akcjach standardowych, dodatkowych, jak i o wynikach tych akcji. W takich przypadkach lepiej sprawdzają się media lokalne. Chcąc zapewnić poparcie opinii publicznej dla systemu punktów karnych i nadzoru w jego zakresie należy uczciwie przedstawić zasady działania systemu, jasno określić, czemu ma służyć. Przejrzystość systemu zapewni mu poparcie.

Projekt BESTPOINT zwraca szczególną uwagę na regularne publikowanie informacji o systemie i kwestiach z nim związanych. Jeśli nie ma poparcia dla systemu, należy rozpocząć kampanię informacyjną w mediach wspieraną informacjami o regionalnych i

ogólnokrajowych kontrolach policyjnych / działaniem automatycznego nadzoru wraz z szerokim rozpowszechnieniem wyników tych kontroli. Należy też informować ludzi o tym, że ci, którzy punkty zbierają, czyli nie przestrzegają przepisów nagminnie, najczęściej tracą prawo jazdy, aby opinia społeczna była przekonana, że system działa od początku do końca.

#### **4.1. RODZAJE NADZORU**

Można wyróżnić dwa rodzaje nadzoru: patrole policyjne i nadzór automatyczny: kamery stacjonarne i mobilne. Patrole policyjne to funkcjonariusze policji kontrolujący ruch drogowy z samochodów lub przy drogach, zatrzymują oni sprawców i wymierzają karę natychmiast. Takie kontrole mogą być przypadkowe/losowe, wybiórcze lub dla wszystkich przejeżdżających obok patrolu. W przeciwieństwie do tego rodzaju nadzoru mamy nadzór automatyczny, gdzie kamery stacjonarne lub mobilne wyłapują sprawców, ale nie jest on karany natychmiast tylko identyfikowany za pomocą zdjęcia. Obecnie kamery stacjonarne i mobilne ograniczają się przede wszystkim do wykroczeń związanych z przekraczaniem dozwolonych limitów prędkości i przejeżdżaniem skrzyżowań na czerwonym świetle. Błyskawicznie rozwijające się technologie odczytywania obrazów cyfrowych pozwolą już w najbliższym czasie na rozszerzenie tego nadzoru na kontrole używania urządzeń zabezpieczających – pasy i foteliki, kontrole prawidłowego odstępu między pojazdami, kontrole niedozwolonej zmiany pasa ruchu i wiele innych przepisów. Te dwa rodzaje nadzoru są stosowane w większości krajów Unii Europejskiej.

W projekcie BESTPOINT eksperci zauważają, że nadzór automatyczny jest praktyką tańszą, niewymagającą dużego obciążenia policjantów pracujących na drogach, obejmującą dużo większy obszar działania i mającą znacznie lepszy efekt oddziaływania na kierowców. Dlatego zaleca się tego rodzaju nadzór, jako główny środek ujawniania wykroczeń w systemach punktów karnych. Jednak nie należy w żadnym wypadku rezygnować ze standardowych patroli policyjnych szczególnie tych losowych – „na chybił trafił” gdyż połączenie tych dwóch rodzajów nadzoru wzmaga przekonanie, że istnieje duże obiektywne jak i subiektywne prawdopodobieństwo ujawnienia wykroczenia. Tylko połączenie tych dwóch rodzajów nadzoru jest najbardziej efektywne.

#### **4.2. ODPOWIEDZIALNOŚĆ WŁAŚCICIELA POJAZDU CZY ODPOWIEDZIALNOŚĆ KIEROWCY**

Ta kwestia ma kluczowe znaczenie w przypadku automatycznego nadzoru. Jeśli system prawny danego kraju opiera się na odpowiedzialności sprawcy, to kierowca sprawca musi zostać zidentyfikowany. W przypadku patrolu na drodze kierowca jest identyfikowany bezpośrednio a w przypadku nadzoru automatycznego wyróżnia się dwa sposoby identyfikacji sprawcy:

- zdjęcie tablicy rejestracyjnej i twarzy kierowcy,

- zdjęcie tylko tablicy rejestracyjnej, a właściciel pojazdu ma obowiązek wskazania kierowcy.

Pierwsza opcja nie sprawdza się całkowicie w przypadku motocyklistów w kaskach. Gdy mamy do czynienia z odpowiedzialnością właściciela pojazdu to on decyduje czy zapłaci mandat wystawiony za wykroczenie ujawnione w ramach automatycznego nadzoru czy też wskaże kierowcę udowadniając, że nie on był sprawcą. Jeśli jednak nie zdecyduje się tego dokonać, zgodnie z praktykami, z jakimi mamy obecnie do czynienia albo zapłaci tylko mandat i nie zostaną mu dopisane punkty karne lub też w krajach, które stosują odpowiedzialność właściciela pojazdu, zapłaci i mandat i dostanie punkty karne (np. Czechy, Węgry, Irlandia, Malta, Hiszpania, Wielka Brytania).

Eksperti w projekcie BESTPOINT rekomendują, aby systemy umożliwiały karanie kierowcy a nie właściciela. Powinno to następować dzięki zdjęciom tablicy rejestracyjnej, kierowcy i być ostatecznie potwierdzone, obowiązkowo przez właściciela pojazdu. Jeśli nie uda się tego zrobić to właściciel powinien otrzymać punkty karne. Podanie nieprawdziwych danych powinno być karane jak przestępstwo, aby unikać nielegalnego handlu punktami.

## **5. DZIAŁANIA PREWENCYJNE I REEDUKACYJNE / REHABILITACYJNE**

Nieodłącznym elementem systemu punktów karnych są działania prewencyjne. Działania prewencyjne to środki zaradcze, które pomagają kierowcom z punktami karnymi nie stracić prawa jazdy. Wśród tych działań mamy między innymi: listy ostrzegawcze - informują kierowcę o liczbie zgromadzonych punktów, kursy doszkolające obowiązkowe dla kierowców z pewną liczbą punktów, kursy, dzięki którym można zmniejszyć liczbę punktów na koncie, itp. Działania reedukacyjne to środki podejmowane już po utracie prawa jazdy pozwalające te uprawnienia odzyskać. Te środki to: obowiązkowe kursy doszkolające, testy psychologiczne, badania lekarskie, ponowne zdanie egzaminu na prawo jazdy. Istniejące w Europie systemy punktów karnych obejmują zwykle element działań prewencyjnych jednak nigdzie nie ma to charakteru kompleksowego. Projekt BESTPOINT zaleca, aby działania prewencyjne składały się z:

- listów informacyjnych – informujących kierowcę, że „wpadł” do systemu punktów karnych i ile punktów zebrał;
- listów ostrzegawczych (mogą być połączone z informacyjnymi) – wskazującymi na konsekwencje takiej sytuacji i wskazaniem działań zaradczych;
- dobrowolnych kursów doszkolających – skierowanych do kierowców z określoną liczbą punktów, dających możliwość zmniejszenia liczby punktów na koncie, celem takich kursów jest dostarczenie wiedzy, poprawa umiejętności kierowcy, zmiana postaw i zachowań, kursy takie mogą być skoncentrowane na wybranym problemie: przekraczanie prędkości, jazda po alkoholu;

- obowiązkowych kursów doszkalających skierowanych do kierowców, którzy osiągnęli niebezpieczną liczbę punktów, brak uczestnictwa w szkoleniu oznacza utratę prawa jazdy.

Projekt BESTPOINT zaleca czterostopniowe podejście do kierowców z punktami:

- listy informacyjne / ostrzegawcze;
- obowiązkowy udział w kursie doszkalającym;
- czasowe odebranie prawa jazdy;
- obowiązkowe działania reedukacyjne przed odzyskaniem prawa jazdy.

## 5.1. INICJOWANIE DZIAŁAŃ PREWENCYJNYCH

Bardzo ważną kwestią jest moment, w którym działania prewencyjne zostaną zainicjowane. Listy informacyjne / ostrzegawcze wysyła się, gdy kierowca uzyska od  $\frac{1}{3}$  do  $\frac{3}{4}$  maksimum punktowego. Udział w dobrowolnych kursach doszkalających jest możliwy do pewnego limitu punktów. Często zachętą do wzięcia w nich udziału jest zmniejszenie liczby punktów. Jeśli nie ma takiej możliwości udział w kursach jest rzadkością. Obowiązek udziału w kursie doszkalającym pojawia się, gdy kierowca uzyska od  $\frac{1}{2}$  do  $\frac{3}{4}$  maksymalnej dozwolonej liczby punktów. Taki kurs zwykle nie zmniejsza liczby punktów a zapobiega odebraniu prawa jazdy. Rekomendacje projektu BESTPOINT są tu bardzo ogólne, ponieważ nie ma wystarczających podstaw teoretycznych do zaproponowania konkretnych rozwiązań, niemniej jednak zaleca się aby:

- listy informacyjne wysyłane były po każdym wykroczeniu skutkującym punktami;
- listy ostrzegawcze wysyłane były, gdy kierowca osiągnął taką liczbę punktów, która zmusza go do udziału w kursie doszkalającym;
- kursy doszkalające były obowiązkowe po popełnieniu bardzo ciężkiego wykroczenia lub gdy liczba punktów na koncie kierowcy jest taka, że wystarczy jedno średniej wagi wykroczenie a zostanie przekroczony limit punktów karnych.

## 5.2. RODZAJE DZIAŁAŃ REEDUKACYJNYCH / REHABILITACYJNYCH

Gdy kierowca przekroczy limit punktów karnych odbiera mu się prawo jazdy. W Europie mamy przykłady różnych okresów, na jakie to prawo jazdy przestaje działać – od 1 miesiąca, a w ciężkich przypadkach, do 10 lat. W procesie odzyskiwania prawa jazdy kierowca musi przejść jeszcze raz egzamin teoretyczny i praktyczny. W niektórych krajach trzeba nawet wziąć udział w szkoleniu dla kierowców. Nie do końca są to działania właściwe, może jedynie uciążliwe, gdyż kierowcom często łamiącym przepisy ruchu drogowego nie brakuje wiedzy, ale prezentują niewłaściwe postawy i zachowania – niezdolność do podporządkowania się przepisom. W związku z tym właściwym byłoby, i takie są zalecenia BESTPOINT, skupienie się na postawach i zachowaniach a nie na testowaniu wiedzy i umiejętności. Dodatkowo niektóre kraje stosują wobec takich



kierowców obowiązkowe badania psychologiczne, lekarskie oraz czasami sesje terapeutyczne.

Projekt BESTPOINT zaleca odebranie prawa jazdy na okres od 3 do 12 miesięcy. Dłuższe odebranie prawa jazdy może skutkować prowadzeniem pojazdu bez uprawnień. Brak badań naukowych dowodzących efektywności działań reedukacyjnych lub jej braku zmusza do zalecenia działań ogólnych, o których wiadomo, że są skuteczne – i tak poleca się zamiast odbierania prawa jazdy na długie okresy czasu uwarunkowanie odzyskania uprawnień od zamontowania w pojeździe karanego kierowcy technologii wymuszających właściwe zachowania – alkoholowe interlocki czy systemy ISA – automatycznie dostosowujące prędkość pojazdu do limitów na drogach, lub montowanie systemów monitorujących i zapisujących zachowania kierowcy.

### **5.3. KURSY DOSZKALAJĄCE I REEDUKACYJNE**

W większości krajów z systemami punktów karnych centralnym punktem działań prewencyjnych i reedukacyjnych są kursy doszkalające i reedukacyjne. Jednak te kursy automatycznie nie sprawiają, że ich uczestnik staje się lepszym kierowcą. Są przeprowadzane w grupach (oprócz jazd doszkalających) i trwają od 3 do 16 godzin, w zależności od kraju. Tylko kilka krajów oferuje różne szkolenia dla różnych grup sprawców wykroczeń [2].

W projekcie BESTPOINT opierając się na dostępnych badaniach naukowych zalecono, aby kursy doszkalające były skierowane do zdefiniowanej grupy sprawców: inne dla kierowców wsiadających do samochodu po alkoholu, a inne dla kierowców przekraczających limity prędkości czy też dla młodych kierowców. Pozwoli to na dopasowanie zawartości kursu i metod jego realizacji do potrzeb odbiorców. Eksperti BESTPOINT zauważają też, że kursy zorientowane na zmiany postaw i zachowań są bardziej efektywne niż te koncentrujące się na nauce przepisów i umiejętności technicznych. Ważne jest też właściwe przygotowanie instruktorów i ich zaangażowanie. Szkolenia powinny odbywać się w małych grupach, do 6 osób, powinny być złożone z kilku modułów i trwać kilka tygodni (jedno – dwa spotkania w tygodniu). Osoby z uzależnieniami (alkohol, narkotyki) i zaburzeniami osobowości powinny być traktowane w sposób odrębny, a ich szkolenie powinno być dopasowane indywidualnie i mieć formę terapii.

## **6. EUROPEJSKI SYSTEM PUNKTÓW KARNYCH**

Otwarcie granic między państwami Unii Europejskiej zachęca do częstszego poruszania się pomiędzy nimi. Wszyscy przemierzamy się od jednego kraju do drugiego czy to w celach zawodowych czy turystycznych, z roku na rok mobilność obywateli Europy jest coraz większa. Zdarza się, że kierowcy popełniają wykroczenia w ruchu drogowym poza

granicami swojego kraju. Wówczas ukaranie takiego kierowcy może przysporzyć problemów. Nałożenie mandatu jest może najprostszą drogą jednak punkty karne to już bardziej skomplikowany problem. Pomocna może być nowa dyrektywa Unii Europejskiej o transgranicznym nadzorze nad przepisami ruchu drogowego (Dyrektywa 2011/82/EU). Dotyczy ona przede wszystkim możliwości otrzymania informacji, kim był kierowca, który popełnił wykroczenie od instytucji z kraju sprawcy (bez dodatkowych umów międzynarodowych). Jednak ciągły brak możliwości ukarania kierowcy w sposób, jaki karani są obywatele kraju, w którym to wykroczenie popełnił wskazuje na nierówne traktowanie obywateli Unii Europejskiej. Ten problem zauważyła Komisja Europejska i zleciła realizację projektu BESTPOINT. Końcowym etapem realizacji projektu BESTPOINT było spotkanie ekspertów w celu ustalenia kolejnych etapów działań na drodze w kierunku tworzenia wspólnego europejskiego systemu punktów karnych. Z powodu bardzo różnych uwarunkowań prawnych i organizacyjnych we wszystkich krajach członkowskich stworzenie wspólnego systemu powinno odbywać się stopniowo. Ustalono, że dzięki następującym działaniom, wdrażanym krok po kroku, w przyszłości Europa będzie miała wspólny system punktów karnych:

- instytucje państwowe kraju, w którym popełniono wykroczenie będą przekazywać informacje o wykroczeniu i jego sprawcy do kraju, którego jest on obywatelem lub w nim rezyduje;
- Unia Europejska rekomenduje, aby wszystkie kraje członkowskie wdrożyły system punktów karnych oparty na wytycznych projektu BESTPOINT;
- władze krajów członkowskich powinny utworzyć instytucję wirtualnego prawa jazdy dla wszystkich cudzoziemców, którzy po raz pierwszy popełnią wykroczenie na terenie danego kraju, co pozwoli na prowadzenie rejestru punktów karnych nawet dla cudzoziemców (takie działania są obecnie praktykowane w Czechach, Luksemburgu, Wielkiej Brytanii i we Włoszech);
- w każdym kraju członkowskim w systemie punktów karnych powinien istnieć minimalny katalog wykroczeń, ale każdy z krajów ma dowolność w przypisaniu im liczby punktów, powinny istnieć tabele przeliczające punkty na system kraju pochodzenia kierowcy;
- w perspektywie długoterminowej powinno dążyć się do tego, aby w całej Unii Europejskiej obowiązywał jeden ogólny system punktów karnych zawierający również działania reedukacyjne.

Pierwszym krokiem w realizacji tego ambitnego planu jest efektywna wymiana informacji o kierowcach popełniających wykroczenia poza granicami swojego kraju na podstawie zapisów dyrektywy 2011/82/EU [3]. Ta wymiana informacji powinna przede wszystkim dotyczyć wykroczeń wymienionych w dyrektywie: przekraczanie prędkości, niestosowanie urządzeń zabezpieczających (pasy, foteliki, kaski), przejazd na czerwonym świetle, jazda po alkoholu / narkotykach, jazda po niewłaściwym pasie drogowym „pod prąd”, używanie telefonu komórkowego podczas prowadzenia pojazdu niezgodnie z przepisami. Oczywiście ta wymiana informacji powinna odbywać się zgodnie z prawem i przy zachowaniu ochrony danych osobowych gwarantowanych na poziomie Unii Europejskiej.

## 7. PODSUMOWANIE

Realizacja projektu BESTPOINT potwierdziła konieczność wprowadzenia ujednoliconego systemu punktów karnych obejmującego kierowców we wszystkich krajach Unii Europejskiej. System ten powinien zakładać określenie minimalnego wspólnego katalogu wykroczeń oraz możliwość przypisywania im punktów karnych bez względu na to, w którym kraju Unii Europejskiej wykroczenie zostało popełnione. Wspólny system powinien być wprowadzany stopniowo metodą małych kroków. Na przykład na początek mógłby on dotyczyć prędkości. Informacja o przekroczeniu prędkości w jakimkolwiek kraju byłaby przekazywana do kraju obywatelstwa kierowcy i automatycznie skutkowała obciążeniem odpowiednią liczbą punktów karnych jego konta, a w konsekwencji zastosowaniem odpowiednich sankcji. Będzie to miało niewątpliwy wpływ na zachowania kierowców w ruchu transgranicznym, a przez to na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w skali europejskiej.

### Bibliografia

1. Assailly J., Authried N., Dabrowska-Loranc M., Farrugia B., Goldenbeld C., Kallberg V., Klipp S., Møller M., Munnelly M., Vlakveld W., Wacowska-Slezak J., Winkelbauer M.: BESTPOINT: Identification of the essential features for an effective Demerit Point System. SWOV, Leitschendam, 2012
2. Billard A., Chalika E., Dąbrowska – Loranc M., Eichel K., Farrugia B., Jost G., Møller M., Munnelly M., Kallberg V., Klipp S., Larsen L., Luoma J., Runda K., Składany P., Wacowska – Slezak J.: BESTPOINT: European Demerit Point Systems. Overview of their main features and expert opinions. BAST, Bergisch Gladbach 2011.
3. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej 2011/82/UE z dn. 25. 10. 2011 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego.
4. Goldenbeld C., Klipp S., Machata K., van Schagen I., Vlakveld W., Winkelbauer M.: The BESTPOINT Handbook: Getting the best out of a Demerit Point System. KfV, Wien, 2012
5. Elvik, R., Høy, A., Vaa, T. & Sørensen, M.: The handbook of road safety measures. Bingley, Emerald Group 2009.
6. SUPREME: Summary and Publication of Best Practices in Road Safety in the EU-Member States plus Switzerland and Norway. Thematic report: Rehabilitation and diagnostics. Directorate-General for Transport and Energy (TREN), European Commission, Brussels 2007.
7. SafetyNet – European Road Safety Observatory: Speed Enforcement 2009.  
[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/knowledge/pdf/speed\\_enforcement.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pdf/speed_enforcement.pdf)
8. Strona internetowa projektu BESTPOINT: <http://www.bestpoint-project.eu/>
9. SWOV: Fact sheet, Penalties in traffic 2009.  
<http://www.swov.nl/UK/Research/Publicaties/inhoud/factsheets.htm>
10. SWOV: Fact sheet. Speed cameras: how they work and what effect they have. 2009.  
[http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS\\_Speed\\_cameras.pdf](http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Speed_cameras.pdf)

### EUROPEAN DEMERIT POINTS SYSTEM

**Summary:** The article is a concise comparison of existing penalty points for drivers violating traffic laws. Demerit points systems are designed to contribute to reducing the number of road accidents and their

casualties by penalising risky and illegal behaviour on the road. Demerit points systems currently in force in 22 of the 27 member states of the European Union.

Data on the European penalty points systems come from the BESTPOINT project materials, whose aim is to collect and analyze all the information about the existing penalty points systems, which allowed to select the best practices in the field of penalty points systems and then tools were developed that enable harmonization of these systems within the European Union.

**Keywords:** road safety, demerit point system, traffic enforcement