

بررسی سیر تحول سیاست تقنینی ایران در کنترل جرائم و تخلفات رانندگی

دکتر اکبر وروایی^۱، علی فناحی^۲، وحید یاوری^۳

از صفحه ۱۲۵ تا ۱۴۴

تاریخ دریافت: ۱۳۹۳/۱۰/۰۵ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۴/۰۳/۰۶

چکیده

این نوشتار به بررسی سیر تاریخی سیاست یا سیاست کنترل جرائم در قلمرو تخلفات و جرائم رانندگی در نظام قانون گذاری ایران می پردازد، هدف از انجام این تحقیق تعیین رویکرد سیاست ایرن قبل و بعد از تصویب قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ در دو بعد پیشگیری کیفری و پیشگیری غیر کیفری می باشد. این تحقیق از لحاظ هدف، تحقیقی کاربردی بوده و از لحاظ شیوه ی جمع آوری اطلاعات به صورت اسنادی می باشد. همچنین با استفاده از روش تحلیلی و توصیفی ضمن بررسی مقررات و قوانین کشور قبل و بعد از تصویب قانون جدید، در تلاش است تا رویکرد تقنینی کشور در توجه به هریک از دونوع پیشگیری کیفری و غیر کیفری را مورد بررسی قرار دهد. نتایج حاصله از تحقیق نشان می دهد؛ که تا قبل از تصویب قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی، قانون گذار غالباً اهم توجه خود را به جرم انگاری و اعمال مجازات متخلفین از قوانین راهنمایی و رانندگی معطوف نموده است که همین امر سبب شده تا موفقیت چندانانی در کنترل و پیشگیری از تخلفات رانندگی حاصل نشود. با این حال با تصویب قانون جدید، خوشبختانه قانون گذار علاوه بر توجه به پیشگیری کیفری، تلاش نموده تا از طریق شناخت عوامل موثر در بروز تخلفات رانندگی و پیشگیری اجتماعی و پیشگیری وضعی، از بروز تخلفات رانندگی جلوگیری نماید، با این وجود پیشنهاد می شود که در اصلاحیه های آتی قانون مذکور، رویکرد پیشگیری غیر کیفری بیش از پیش مورد توجه قانون گذار قرار گیرد.

کلید واژه ها

تخلف رانندگی، سیاست تقنینی، پیشگیری کیفری، پیشگیری غیر کیفری، پیشگیری اجتماعی، پیشگیری وضعی

۱- دانشیار و عضو هیات علمی دانشگاه. dr.akbarvarvaei@yahoo.com

۲- کارشناس ارشد رشته مدیریت ترافیک

۳- کارشناس ارشد رشته حقوق جزا و جرم شناسی

مقدمه

فرآیند صنعتی شدن، موجب توسعه‌ی بخش حمل و نقل و ارتباطات که از بخش‌های زیر بنایی در اقتصاد هر کشور به شمار می‌رود، شده است. سیاست‌های حمل و نقل در سراسر جهان، نیازمند رشدی است تا با پایه‌های تمایل فزاینده برای جابجایی، توسعه یافته و کیفیت زندگی را حفظ کنند (سلمانی، ۱۳۸۷، ۸۷). در کنار رفاهی که وسیله نقلیه برای بشر به ارمغان آورده، مشکلاتی نیز به دنبال داشته است و در پاره‌ای موارد زندگی انسانها را به مخاطره انداخته و افراد زیادی را برای همیشه معلول، ناقص العضو و مصدوم نموده است به گونه‌ای که ترس و وحشت دیرین بشر از مرگ و میرهای دسته جمعی ناشی از شیوع امراض واگیر، با توفیقی که در اثر پیشرفت سریع دانش پزشکی در مبارزه با این امراض به دست آمده، از بین رفته و در حال حاضر جای خود را به ترس ناشی از حوادث رانندگی داده است. در عصر جدید با توسعه‌ی جوامع بشری، بخصوص با ایجاد جوامع صنعتی و پیشرفت دانش و فنون و ظهور مؤلفه‌های نوین در جهت ارتقاء حیات انسان در مسیر بهتر زیستن و چگونگی زیستن او سبب می‌شود تا معضل بزهکاری، روند رو به رشد و فزاینده و سیر تصاعدی به دنبال داشته باشد و در چنین شرایط و موقعیتی، بدیهی است که برای مقابله و مجادله و سرکوبی برای چنین فرآیندی، ابزارهای کیفی (واکنشی-سستی) سرکوب‌گر و نهادهای قهری، راه به جایی نخواهند برد و گویی به تنهایی راه به بیراهه می‌رود و بدین سبب سیاست‌های نظام‌های مختلف جهان در عصر جدید خصوصاً در دو دهه‌ی اخیر روی به رویکرد دیگر و جدیدی آورده‌اند؛ در واقع به نوعی تغییر روش و تاکتیک داده‌اند و به شیوه‌ها و ابزارهای پیشگیری غیرکیفری (کنشی) روی آورده‌اند و استراتژی آنها در این راستا می‌باشد. به عبارت دیگر برای رهایی از چنین وضعیتی، ضرورتاً تغییر روش داده‌اند. چند دهه از تصویب قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگی مصوب سی‌ام خرداد ۱۳۵۰ می‌گذرد و با توجه به تغییرات بوجود آمده در جغرافیای شهری، نوع و تعداد خودروها و شرایط اجتماعی، این قانون عملاً کارایی لازم را از دست داده است. کارشناسان و صاحب نظران یکی از دلایل اصلی کم اثر شدن قوانین و مقررات رانندگی را عقب افتادگی این قوانین از شرایط اجتماعی و تحولات عمیق سیاسی، فرهنگی و اقتصادی و... می‌دانند و معتقد بودند قوانین فعلی قدرت‌باز دارندگی لازم را ندارد. بنابراین در این راستا لایحه موسوم به "لایحه‌ی رسیدگی به تخلفات رانندگی" پس از سالها توقف در مجلس بالاخره در اواخر سال ۱۳۸۹ تحت عنوان قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی به تصویب مجلس رسیده و ابلاغ گردید.

بیان مساله

مهمترین رکن ایجاد و قوام هر اجتماعی، تنظیم نظم حاکم در روابط افراد آن اجتماع می‌باشد و تزلزل

در هریک از شئون تشکیل دهنده جامعه باعث از هم گسیختگی و اختلال در کل امور اجتماع می شود . در دنیای کنونی کمتر کسی را می توان یافت که به مشکلات و معضلات ناشی از استفاده غیر صحیح از وسیله نقلیه واقف نباشد . با اختراع خودرو و افزایش روزافزون آن در دنیا به علت سرعت بخشیدن به امور و راحتی و رفاه، استفاده از آن بیشتر و بیشتر گردیده تا جایی که می توان گفت زندگی بدون وسیله نقلیه در حال حاضر غیر ممکن یا مشکل است . به دنبال انقلاب صنعتی در اروپا ، شکل زندگی در جوامع بشری به تدریج دگرگون شد و کشور ما نیز تحت تاثیر این تحولات صنعتی قرار گرفت و از جمله وسائل نقلیه ماشینی جایگزین وسائل سنتی شد. ناهنجاریهای ترافیک در کشور ما در دهه ۱۳۴۰ با وقوع دو رویداد مهم آغاز گردید . اولین رویداد، مهاجرت روستائیان به شهرها که در پی بر هم خوردن روند کشاورزی فئودالی بود و دومین رویداد مهم ایجاد صنایع مونتاژ خودرو در نزدیکی پایتخت بود که با روند حجم زیاد خودرو به سوی جامعه و افزایش آن ، تخلفات رانندگی و تصادفات و وسائل نقلیه رو به افزایش نهاد. در سالهای اخیر تصادفات و تلفات جانی و مالی این حوزه به یک مسئله روزمره تبدیل شده است. انتشار اخبار مربوط به این حوادث دلخراش و فشارهای روحی ناشی از احتمال وقوع این قبیل حوادث رانندگی، به صورت یک اضطراب بر زندگی روزمره افراد سایه افکنده است. از جمله آثار زیانبار اجتماعی تصادفات رانندگی ، اختلال در امور اقتصادی خانواده ها و ناراحتی های جسمی و روحی شهروندان است. به علاوه حوادث رانندگی فشار سنگینی را بر بخشهای دارویی و پزشکی بسیاری از کشورهای جهان تحمیل می کند. از آنجایی که تخلفات رانندگی در کشور ایران به نسبت بقیه کشورها از نرخ بالاتری برخوردار است ؛ هدف این است که جرایم رانندگی را به حداقل برسانیم. بدین ترتیبی توان یک دوره زمانی به عنوان مثال ۱۰۰ سال یا کمتر مثلاً چند دهه، که در این زمینه قانون گذاری داریم را در حوزه سیاست های قانون گذار برای کنترل جرائم و تخلفات رانندگی را بررسی نماییم. بررسی نماییم، که سیاست قانونگذار برای کنترل و پیشگیری از تخلفات و جرائم رانندگی به چه سمت و سویی سوق یافته، آیا فقط به سمت پیشگیری کیفری بوده است، یا علاوه بر پیشگیری کیفری، پیشگیری غیر کیفری را هم در نظر داشته است.

تاثیر مثبت اجرا و رعایت مقررات رانندگی بر کسی پوشیده نیست . لیکن از آنجایی که در هر جامعه ای افرادی هستند که به دلیل اختلالات روانی و انواع بیماریها، خود را مقید بر اجرای مقررات نمی دانند ، سعی در قانون شکنی دارند. «با قانون گذاری مناسب می توان بسیاری از عوامل انسانی مؤثر در تخلفات رانندگی را کاهش داد. بیش از ۵۰ درصد علل تصادفات در ایران مربوط به عوامل انسانی است.» (سلمانی، ۱۳۸۷، ۹۰)

اهمیت و ضرورت تحقیق

از آنجایی که سیاست قانونگذار ایران در کنترل تخلفات و جرائم رانندگی در چند دهه گذشته بدین صورت است؛ که قانونگذار در دوره های زمانی مختلف نسبت به این گونه جرائم رفتارهای متفاوتی را از خود نشان داده، لذا بررسی این نوع دیدگاه ها و همچنین میزان تاثیر گذاری در کنترل تخلفات و جرائم رانندگی از اهمیت بسزایی برخوردار است و از این لحاظ تاثیرات مهمی بر پیشگیری از این نوع جرائم می گذارد، بنابراین، چگونگی نحوه بررسی آن از اهمیت فوق العاده ای برخوردار است. از آنجایی که تا کنون تحقیق جامع و مفصلی در این خصوص انجام نگرفته است ضرورت ایجاب می نماید تا با انجام یک تحقیق دقیق و علمی، این نقیصه در نظام حقوقی ایران مورد کنکاش قرار گیرد.

اهداف تحقیق

الف) هدف اصلی

■ تعیین سیر تحول سیاست تقنینی ایران در کنترل جرائم و تخلفات رانندگی

ب) اهداف فرعی

- تعیین سیاست تقنینی کنترل تخلفات و جرائم رانندگی قبل از تصویب قانون جدید
- تعیین سیاست تقنینی کنترل تخلفات و جرائم رانندگی در قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی
- تعیین نواقص و معایب قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی
- ارائه پیشنهاد های مناسب در جهت رفع نواقص و معایب قانون جدید رسیدگی به تخلفات

سوالات تحقیق

الف) سوال اصلی

■ رویکرد سیاست تقنینی ایران در کنترل تخلفات و جرائم رانندگی چگونه می باشد؟

ب) سوالات فرعی:

- رویکرد سیاست تقنینی ایران در کنترل تخلفات و جرائم رانندگی قبل از تصویب قانون جدید چگونه بوده است؟
- رویکرد سیاست تقنینی ایران در کنترل تخلفات و جرائم رانندگی در قانون جدید چگونه است؟
- نقاط ضعف و قوت قانون جدید شامل چه مواردی است؟

فرضیه های تحقیق

الف) فرضیه اصلی

■ سیاست تقنینی ایران در کنترل جرایم رانندگی غالباً به سمت تشدید مجازات می باشد.

ب) فرضیه های فرعی

■ رویکرد سیاست تقنینی ایران قبل از تصویب قانون جدید در راستای پیشگیری کیفری از جرایم رانندگی می باشد.

■ سیاست تقنینی ایران در قانون جدید علاوه بر پیشگیری کیفری تا حدی رویکرد پیشگیری غیرکیفری از جرایم رانندگی را نیز مورد توجه قرار داده است.

روش تحقیق

این تحقیق از لحاظ هدف یک نوع تحقیق کاربردی است، از این جهت که بدنبال بررسی سیاست کنترل جرم در قلمرو تخلفات و جرائم رانندگی و ارائه راهکارها و پیشنهادات مناسب به منظور کنترل و پیشگیری از این دسته جرائم می باشد. از سوی دیگر از لحاظ شیوه جمع آوری داده ها و اطلاعات مورد نیاز تحقیق، با استفاده از روش اسنادی از منابع علمی مدون موجود استفاده نموده است، در این راه مقالات و کتب متعددی مورد مطالعه قرار گرفته است. نگارنده با استفاده از منابع کتابخانه ای به صورت فیش برداری از مطالب مربوطه اقدام به جمع آوری اطلاعات و سپس جرح و تعدیل آن نموده است. همچنین از لحاظ شیوه تجزیه و تحلیل و استنباط یافته های تحقیق به روش تحلیلی و توصیفی می باشد.

مبانی، مفاهیم و اصطلاحات

تخلف: به معنای سرپیچی، روگردانی و خلاف جستن آمده است (معین، ۱۳۷۵ ص ۱۰۵۱) و در اصطلاح نقض مقررات صنفی بوسیله یک نفر از افراد آن صنف است. مانند صنف قضات، وکلاء کارشناسان دادگستری و غیره. تخلف مانند جرم صراحت و قاطعیت ندارد. به همین جهت بی لیاقتی، عدم رعایت شئون صنفی نیز تخلف تلقی می شود. و نیز کیفر تخلف؛ تناسب و ارتباط با شغل مرتکب تخلف دارد از قبیل توییح، تعلیق موقت، انفصال موقت یا دائم از شغل و غیره؛ بر خلاف جرم که غالباً ارتباطی با شغل و حرفه مجرم ندارد، مانند اعدام، حبس، جزای نقدی و غیره.

جرم: هر رفتاری اعم از فعل یا ترک فعل که در قانون برای آن مجازات تعیین شده است. (ماده ۲ ق.م.ا) یا عملی که قانون آنرا از طریق تعیین کیفر منع کرده باشد (جعفری لنگرودی، ۱۳۸۷ ص ۱۹۱).

تخلفات رانندگی: هرگونه نقض مقررات آمد و شد و وسایل نقلیه که بموجب مقررات مستوجب

مجازات باشد. مانند آنچه در آیین نامه راهنمایی و رانندگی به عنوان باید ها و نبایدها آمده است و در جدول جرائم ضمانت اجرایی قانونی دارد. (تقریرات درس دکتر وروایی، ۱۳۹۰).

مجازات: عبارتست از تحمیل واکنش اجتماعی بصورت رنج و تعب بر بزهکار (گلدوزیان، ۱۳۸۴ ص ۲۹۱).
سیاست کیفری: منعکس کننده ی تدابیر عمدتاً «کیفری» و سزادهنده است؛ که در جهت پیشگیری و سرکوبی «جرم» در یک جامعه اتخاذ گردیده است. (حسینی، ۱۳۹۰، ۱۳)

سیاست جنایی تقنینی: مجموعه قواعد و مقررات و به طور کلی قانون به عنوان نماینده و نمودی از تدابیر و تفکرات، تبیین کننده ی اصول و مبانی و اهداف سیاست جنایی می باشد و البته قانون مهمترین منبع یک سیاست جنایی مطلوب نیز محسوب می شود. قانون بیانگر اندیشه ها و تدابیر، روش ها، اصول و مبانی سیاست جنایی یک کشور در مقابله با جرم و انحرافات اجتماعی است که باید آن را برگرفته از تمایلات، هنجارها و ارزش های یک جامعه دانست (باصری، ۱۳۸۶ ص ۴۳).

پیشگیری از جرم: پیشگیری مجموع شیوه هایی است که انسان ها به منظور جلوگیری یا محدود کردن جرم به کار می برند (لوکسن، ۱۳۷۶ ص ۸۶).

پیشگیری کیفری: این نوع پیشگیری، ناظر به اقدامات کیفری قبل و بعد از وقوع جرم است، که با بهره جستن از ساز و کارهای نظام عدالت کیفری در صدد کاهش نرخ بزهکاری است (پرادل، ۱۳۸۱ ص ۹۶).
پیشگیری غیر کیفری: پیشگیری کنشی یا غیر کیفری یا پیشین، اقداماتی است که پیش از ارتکاب جرم صورت می گیرد به عبارت دیگر، «پیشگیری کنشی اقدام مناسب غیر کیفری است که از طریق کاهش یا از بین بردن علل جرم زا و نامناسب نشان دادن موقعیت های ارتکاب جرم در صدد جلوگیری از رخ دادن بزه می باشد» (نیازپور، ۱۳۸۲ ص ۹۷).

پیشگیری اجتماعی: برجسته ترین گونه پیشگیری کنشی از وقوع جرم بوده و شامل مجموعه اقدامات پیشگیرانه ای است که به دنبال حذف یا خنثی کردن آن دسته از عواملی است که در تکوین جرم مؤثر بوده اند (نجفی ابرندآبادی، ۱۳۷۹ ص ۱۹).

پیشگیری وضعی: پیشگیری وضعی را محدود کردن فرصت های ارتکاب جرم یا مشکل تر کردن تحقق این فرصت ها برای بزهکاران بالقوه تعریف می کنند (ژرژ، ۱۳۷۶ ص ۴۲).

جرم انگاری در قوانین و مقررات رانندگی

جرم انگاری: فرایندی است که به موجب آن قانون گذار با در نظر گرفتن هنجارها و ارزش های اساسی جامعه و با تکیه بر مبانی نظری مورد قبول خود، فعل یا ترک فعلی را ممنوع و برای آن ضمانت اجرای کیفری وضع می کند. (آقابابایی، ۱۳۸۴: ۱۱-۱۲)

عنصر قانونی جرم: منظور از عنصر قانونی جرم، شناختن یک عمل به عنوان یکی از جرائم در قانون جزا می‌باشد. (جعفری لنگرودی ۱۳۸۷؛ ۴۷۶) قانون‌گذار در قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی به جرم انگاری بعضی از مصادیق و عناوین مجرمانه پرداخته است. مانند آنچه که در ماده ۲۱ این قانون و جدول مربوطه که دارای ۱۷۱ عنوان مجرمانه می‌باشد، پیشبینی شده است.

عنصر مادی جرم: در اصطلاح به فعل و ترک فعل شخص مجرم که موضوع کیفر در قانون جزا واقع شده باشد عنصر مادی گویند (جعفری لنگرودی، پیشین، شماره ۳۸۱) «رانندگی یا تصدی وسیله موتوری به گونه‌ای که به یکی از تخلفات مذکور در قانون منتهی شود»، عنصر مادی جرائم مورد بحث است.

رکن روانی جرم: نیت و اندیشه ارتکاب جرم همان عنصر معنوی جرم است. «در جرم جزایی همواره سوء نیت یا قصد مجرمانه و یا تقصیر جزایی از ناحیه مرتکب برای اثبات مسئولیت کیفری الزامی است.» (شامبیاتی، ۱۳۸۰: ۲۲۸) در حقوق جزا، جرایمی همچون تخلفات راهنمایی و رانندگی در زمره «جرایم مادی صرف» قرار می‌گیرند. در این جرایم، قصد مرتکب برای ارتکاب مفروض گرفته می‌شود، اما اینحق برای وی وجود دارد تا برای اثبات فقدان قصد یا اضطرار یا اکراه، به دادگاه مراجعه کرده و خلاف آن را به اثبات برساند. فرض عمد در این نوع جرایم با هدفبرقراری نظم و سهولت در رسیدگی به آنها پیش‌بینی شده است. در جرائم خلافی، وجود عنصر معنوی همیشه مفروض است و لذا در این قبیل جرائم اثرات وجود عنصر روانی ضروری نیست، البته این فرض برخلاف اصل برائت است و اگر کسی در اثر قوه قاهره، خلافی را مرتکب شده باشد، باید بار اثبات آن و فقدان عنصر روانی را عهده دار شود تا مسئولیت کیفری وی بتواند منتفی گردد بدین ترتیب جرائمی چون پارک اتومبیل، در جای توقف ممنوع یا ایستادن ممنوع و یا عبور از چراغ قرمز و همچنین سایر تخلفات راهنمایی و رانندگی از جمله جرائمی هستند که نیازی به اثبات عمد یا خطای جزائی ندارند. به این جرائم که عنصر روانی در آنها مفروض است جرائم مادی صرف یا مسئولیت مطلق می‌گویند.

سیاست ایران در کنترل جرائم و تخلفات رانندگی قبل از تصویب قانون جدید

در سال ۱۳۲۸ قانونی مشتمل بر ۱۲ ماده و یک تبصره با عنوان «قانون تشدید مجازات رانندگان» از تصویب گذشت. این قانون را باید نخستین مجموعه مدون در زمینه جرایم ناشی از تخلفهای رانندگی انگاشت که ساختار مقررات جرایم رانندگی را در قوانین تعزیرات اسلامی پس از انقلاب (قانون تعزیرات ۱۳۶۲ و قانون مجازات اسلامی ۱۳۷۵) تشکیل داد. در این قانون بیشتر به حوزه جرم انگاری جرائم ناشی از تخلفات و قصور اشخاص پرداخته شد.

پس از آن مقرراتی در سال ۱۳۵۰ تحت عنوان «قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگی» به تصویب رسید. که در این قانون غالباً توجه مقنن به تدابیر کیفری و سیاست های مربوط به آن بود.

۱- پیشگیری کیفری

در ماده یک قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگی مصوب سال ۱۳۵۰، اعمال مقررات و جریمه به افسران شهربانی واگذار گردیده است. که متخلفین پس از اعمال قانون تنها ۱۵ روز برای پرداخت جرائم ناشی از تخلفات رانندگی فرصت خواهند داشت. که سرعت مناسبی در اعمال و اخذ جرائم دارد. در تبصره ۳ این ماده در صورت عدم پرداخت بموقع جرائم رانندگی مبلغ به مأخذ دوبرابر باید پرداخت شود.

در ماده ۵ قانون مذکور به مأمورین موضوع در این ماده اجازه ضبط گواهینامه رانندگان متخلف داده شده است.

ماده ۸ این قانون در خصوص حرکت عابرین پیاده از محل های مجاز و خط کشی شده می باشد. و در صورتی که حادثه ای در این محل ها بین عابر و وسیله نقلیه حادث شود در صورتی که راننده تمام مقررات را رعایت کرده باشد مسئولیت کیفری نخواهد داشت.

رانندگانی که ظرف یکسال سه بار به اتهام جرائم خلاف رانندگی محکوم شوند و یا مرتکب تخلفاتی گردند که طبق آیین نامه امور خلافی رانندگان مستلزم سه بار ثبت در پرونده و منگنه نمودن گواهینامه رانندگی باشد به مدت ۶ ماه محروم و در صورت تکرار مرحله قبلی یکسال محروم خواهند شد. (ماده ۹) نکته قابل تامل در مورد این تبصره، توجه قانونگذار برای اولین بار به تخلفات مهم و حادثه ساز و تفکیک بین جرائم و تخلفات رانندگی از نظر میزان خطر آفرینی آنها به منظور رعایت تناسب بین جرم و مجازات است. در این ماده قانونگذار صرفاً نظر به تشدید برخورد با مرتکبین تخلفات مهم و حادثه ساز داشته است.

تبصره ۲ ماده ۱۰: به مأمورین و افسران راهور اجازه اخذ گواهینامه و یا کارت وسیله خودروهایی را که دارای جرائم پرداخت نشده رانندگی هستند را می دهد.

ماده ۱۱ این قانون نیز اجازه برخورد با موسسات حمل و نقل بار و مسافر متخلف را که خلاف مقررات و آیین نامه های حمل بار و مسافر رفتار نمایند را میدهد.

۲- پیشگیری غیر کیفری:

در ماده ۳ این قانون بخش اعظمی از وجوه حاصل از جرائم رانندگی را به ایجاد پارکینگ و اصلاح

معابر و خط کشی و نصب علائم و چراغ های رانندگی و حسن انتظام اختصاص داده شده است. در تبصره ۲ این ماده اختیارات و وظایف افسران موضوع ماده ۱ به درجه داران دیپلمه و مأمورین مورد تایید راهنمایی و رانندگی واگذار گردیده است.

ماده ۴ این قانون بر اختصاص و جوه حاصل از جرائم رانندگی در حوزه مسؤلیت ژاندارمری به ژاندارمری کل کشور در جهت پیشگیری از تصادفات و تهیه وسایل و تجهیزات مخبراتی و موتوری مورد نظر پلیس و ایجاد تأسیسات در جاده های خارج از محدوده شهری تاکید دارد. به طور کلی در عمده قوانین و مقرراتی که قبل از تصویب قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی وجود داشته، بیشتر راهکارها و سیاست کیفری در مقابله و برخورد با تخلفات در نظر گرفته شده است و قانون گذار با در نظر گرفتن شیوه سنتی برخورد با جرائم و تخلفات با آنها برخورد نموده است. و کمتر به شیوه های علمی پیشگیری از بزهکاری و هنجارشکنی ها، بخصوص در زمینه پیشگیری غیرکیفری، پرداخته است.

سیاست تقنینی در کنترل جرائم و تخلفات رانندگی در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی

۱- پیشگیری کیفری

قانون گذار در قانون جدید رسیدگی به تخلفات توجه زیادی به سیاست کیفری و استفاده از ابزارهای قهری در مقابله با جرائم رانندگی داشته است و با جرم انگاری ۱۷۱ عنوان مجرمانه در جدول مربوط به ماده ۲۱ قانون و همچنین تشدید مجازات ها در مواد مختلف این قانون گام بلندی در راستای پیشگیری کیفری برداشته است. دست به دست هم دادن سه عنصر قطعیت، سرعت و شدت مجازات ها می تواند تأثیر به سزا و بسیار مهمی در بازدارندگی و کاهش تخلفات داشته باشد.

در راستای قطعیت در اعمال مجازات ها: در این قانون به تقویت اقدامات تاثیرگذار روانی با افزایش حس دیده شدن پرداخته شده است، بدین ترتیب که متخلف یا افراد متخلف بالقوه این را درک کنند که همیشه در دید (پلیس یا ابزارهای پلیسی) هستند و در صورت ارتکاب تخلف، مقررات اعمال خواهد شد. از آنجا که محدودیت های انسانی، امکان احاطه ی تمام عیار و نظارت بر وسایل نقلیه و تخلفات ارتكابی از سوی رانندگان و اعمال قانون این تخلفات را بسیار دشوار و حتی ناممکن نموده، بنابراین بهره گیری از فناوری های پیشرفته نظارت و کنترل ترافیک مانند آنچه که در ماده ۳ قانون پیشبینی شده است به یاری اجرای قوانین و مقررات شتافته است و در اثربخشی جنبه ی حتمیت در کشف و اعمال مقررات مؤثر خواهد بود. همچنین نصب سامانه های ماهواره ای نیز می تواند احتمال کشف تخلفات را افزایش دهد.

برابر این قانون در صورت عدم پرداخت جریمه رانندگی در مدت زمان مقرر در ماده ۵ قانون، مالک وسیله بایستی جریمه صادره را به مأخذ دو برابر پرداخت نماید. عدم پرداخت به موقع جریمه رانندگی پس از مدت تعیین شده در ماده ۵ و پس از دو ماه دیگر از این موعد و پس از اخطار با مهلت یکماهه، منتج به ضبط گواهی نامه و توقیف پلاک وسیله نقلیه در سامانه راهنمایی و رانندگی می گردد. (ماده ۸) الزام به پرداخت جرائم رانندگی که به ده میلیون ریال رسیده و توقیف پلاک و گواهینامه فرد در صورت عدم پرداخت (تبصره ماده ۸).

منوط گردیدن ترخیص هر وسیله ای که برابر قانون به توقفگاه اعزام گردیده به پرداخت کلیه جریمه ها و ارائه مفاصا حساب برابر ماده ۱۱ نیز می تواند در خصوص قطعیت بخشیدن به اعمال مجازات ها اثر بخش باشد و مشروطیت نقل و انتقال وسایل نقلیه به پرداخت جرائم رانندگی (موضوع ماده ۲۹).
در راستای سرعت در اعمال مجازات ها: اصولاً و آگذاری مجوز اعمال مقررات جرائم رانندگی به مأموران موصوف در ماده ۲ و ۳ تبصره آن در قانون جدید رسیدگی به تخلفات در جهت کاستن از تشریفات و هزینه های دادرسی و جلوگیری از اطاله ی دادرسی و تأمین سرعت در اجرای مجازات ها می باشد. همچنین یکی از نوآوری های قانون جدید رویکرد مقنن به استفاده از تجهیزات الکترونیکی و پیشبینی تهیه و نصب تجهیزات الکترونیک ثبت تخلفات عبور و مرور (موضوع ماده ۳) و طراحی سامانه های اطلاع رسانی نیز می تواند در جهت تسریع در اعمال مجازات ها مؤثر باشد.

در راستای تشدید در اعمال مجازات ها: یکی از برجسته ترین و مهمترین بخش از افزایش شدت مجازات ها در قانون جدید مربوط به ماده ۲۱ قانون و به تبع آن جدول جرائم تخلفات رانندگی شامل ۱۷۱ بند می باشد. در بند های جدید جدول جریمه های تخلفات راهنمایی و رانندگی نسبت به جدول گذشته افزایش ۵ تا ۱۵ برابری مجازات تخلفات رانندگی را شاهد هستیم، که تمایل قانون گذار به سمت افزایش در شدت اعمال مجازات ها را نشان می دهد. تشدید مجازات ها در مواد دیگری به شرح ذیل نیز در قانون جدید پیش بینی شده است:

موضوع جدید درج نمره منفی در گواهینامه رانندگان متخلف در تخلفات ۲۰ گانه موضوع ماده ۷ و تشدید مجازات برای متخلفین به عادت، که قوانین پیشین در مورد آنها فاقد کارایی و توانایی کافی، جهت ارائه پاسخ مناسب به معضل تکرار تخلف از سوی آنها بوده است، همچنین تشدید مجازات افرادی که تحت تأثیر مواد روان گردان یا مشروبات الکلی مبادرت به رانندگی می نمایند؛ این تشدید مجازات نیز از نظر قوانین رانندگی موضوع تازه ای می باشد. و توقیف خودرو و اعمال محرومیت که جزء شدید ترین مجازات ها می باشد، که در چندین ماده از مواد این قانون مصرحاً آمده است، تشدید مجازات و ایجاد مسئولیت مطلق برای متصدیان ذیربط در امر نقص راه یا وسیله نقلیه که مؤثر در بروز

تصادفات باشند، افزایش شدت مجازات در برخورد با تخلفات مربوط به موتورسیکلت سواران و همچنین توقیف آنها، افزایش مجازات جرائم مربوط به متخلفین از ضوابط حمل بار و مسافر، افزایش شدت مجازات های تخلفات شرکت ها و مؤسسات حمل بار و مسافر از دیگر مصادیق افزایش شدت مجازات ناشی از جرائم و تخلفات رانندگی می باشد.

۲- پیشگیری غیرکیفری

الف - حوزه پیشگیری اجتماعی از جرائم و تخلفات رانندگی آموزش و فرهنگ سازی (موضوع ماده ۲۳)

آموزش فرآیندی است که در آن میزان دانش و آگاهی انسان ها نسبت به موضوع مورد آزمایش افزایش یابد. اما این افزایش آگاهی به هیچ وجه به معنی فهم کامل موضوع و همچنین پیدایش احساس عمل به آن نیست، ولی مقدمه ای بر نهادینه کردن فرهنگ نسبت به موضوع خاص می باشد. (عبدالرحمانی، ۴۶) با توجه به اینکه برابر آمارهای ارائه شده بیش از ۵۰ درصد تصادفات رانندگی ناشی از علل انسانی است، لذا تقویت نهاد فرهنگی جامعه از حیث آموزش رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی ضروری است و بدون ایجاد درک صحیح در افراد جامعه نسبت به این قبیل قوانین و مقررات توفیق چندانی در مبارزه با این بلیه که خود بشر آن را ساخته، امکان پذیر نیست. «سعادت و خوشبختی اجتماع در گرو قانون مدار بودن افراد جامعه است. از طرفی میزان سازگاری رفتار افراد جامعه با قانون، بر اساس درک صحیح آنها از بایدها و نبایدهای قانونی شکل می گیرد که خود حاصل آموزش هایی است که افراد در طول زندگی دریافت می کنند.» (اشتیاق، ۱۳۸۶: ۱۵۳) موضوع آموزش در مفهوم وسیع خود در هر جامعه ای و از دیر باز مورد توجه بوده است. در حوزه ترافیک نیز آموزش یکی از سه ضلع مثلث ترافیک بوده و اصول آن را تشکیل می دهد. این اصل شامل دامنه گسترده ای از یادگیری های دوران کودکی (خانواده، کودکستان، دبستان، دیگر مقاطع آموزشی) و از طریق ارتباط جمعی (رادیو، تلویزیون و...) و آموزش های تخصصی و حرفه ای می باشد. از آنجا که آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی در دوران کودکی نقش مهم و بسزایی در فرهنگ سازی و رعایت قوانین و مقررات دارد لذا باید سرمایه گذاری های لازم در بعد آموزش مقررات به این حوزه از دوران کودکی و سنین پایین انجام گیرد. طبق بیانیه یونسف در سال ۲۰۰۱ یک دلار سرمایه گذاری در دوره خردسالی برابر با هفت دلار بازدهی در سرمایه های ملی است. (رحمانی، ۱۳۸۷: ۶۵) در قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی به این بخش توجه شده است. در این بخش مقنن در ماده ۲۳ قانون با اختصاص مبلغی (۵ درصد) از جوه حاصله از جرائم و تخلفات رانندگی به ارتقاء آموزش و فرهنگ ترافیک و رعایت مقررات گامی کوچک در جهت پیشگیری اجتماعی و سیاست های مربوط به آن برداشته است. که با توجه به پیشرفت های سریع در

حوزه حمل و نقل و ترافیک، انطباقی با شرایط کنونی و آتی ندارد. حوزه پیشگیری اجتماعی از بروز جرائم و تخلفات حوزه ای وسیع و بسیار تاثیر گذار می باشد که در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی توجه لازم به آن نگردیده است. بایستی توجه داشت ابتدا بایستی به سمت سویی حرکت نمود که با آموزش افراد و کاربران استفاده کننده از راه و وسیله نقلیه سعی در کاهش بروز تخلفات رانندگی داشت.

ب- حوزه پیشگیری وضعی از جرائم و تخلفات رانندگی

محورهای اصلی پیشگیری وضعی عبارت است از: تقلیل فرصت ها، موقعیت ها و وضعیت های ماقبل بزهکاری؛ اعمال اقداماتی که منجر به بالا رفتن هزینه کیفری جرم بشود. در واقع باید کاری کرد تا بزهکار از ارتکاب جرم، سودی نبرد.

بررسی مصادیق پیشگیرانه وضعی در قانون رسیدگی به تخلفات:

۱- کاهش نقش عوامل محیطی در وقوع جرائم و تخلفات رانندگی (اثر تبعی تبصره ۳ ماده ۱۴)

الف) اصلاح معابر و ایمنی راه ها

الف-۱) اصلاح وضعیت نقص در طراحی ساختمان راه

الف-۲) اصلاح وضعیت نقص علائم و تجهیزات ایمنی راه

ب) شرایط خاص محیط:

ب-۱) لغزنده بودن سطح راه

ب-۲) وضعیت تابش نور

ج) ارتقاء ایمنی

۲- استفاده از تکنولوژی و فن آوری جدید علمی (نظارت): (اثر تبعی تبصره ۳ ماده ۱۴) با توجه به توسعه روز افزون سیستم های کنترل غیر محسوس و دیجیتالی و استفاده از آن در اکثر کشورهای توسعه یافته در ارتباط با کنترل هوشمند ترافیک در جاده ها و معابر و تأثیرات شگرف آن در کاهش تصادفات و جرائم رانندگی و سهولت در آمد و شد شهروندان و با مد نظر قرار دادن اینکه فناوری در صدد یافتن روش هایی برای بهبود حمل و نقل به ویژه از زمان شروع انقلاب صنعتی تا امروزه که انقلاب دیجیتالی لقب یافته و با التفات به اینکه بهبود سیستم های حمل و نقل با روش سنتی غیر ممکن است و نگاهی به پیشرفت حاصله در فناوری و ارتباطات و الکترونیک از دهه ۱۹۸۰ میلادی سیستم های حمل و نقل هوشمند (ITS) توجه به استفاده از فن آوری های روز را در سیستم حمل و نقل روشن ترمی نماید (طباطبایی و سایرین، ۱۳۸۷، ص ۱۱۸).

۳- استفاده از علوم و تکنولوژی جدید در تولید خودرو: با توجه به توسعه و گسترش کمی خودروها از سوی شرکت های خودروسازی و ارتباط با کیفیت و ارتقاء ایمنی خودروها نیز پیشرفت هایی انجام

گرفته و هر روز نیز شاهد بالا رفتن ایمنی و رفاه در ساخت و تولید خودرو هستیم و از طرف دیگر با توجه به سیاست های اقتصادی حاکم بر جامعه مبنی بر محدود نمودن ورود انواع خودروهای خارجی به جهت حمایت از توسعه صنعت داخلی، لازم است شرکت های خودرو ساز داخلی در بعد ارتقاء ایمنی خودروهای ساخت داخل از پیشرفت های علمی و فناوری های روز دنیا بهره مند شوند. برای بررسی دقیق موضوع ایمنی خودرو لازم است محورهای حصول ایمنی خودرو مورد توجه قرار گیرد. ایمنی خودرو توسط سه محور تدوین، تصویب استانداردهای مناسب و کارآمد، اعمال و اجرای استانداردهای مصوب در مراحل طراحی، ساخت و تداوم رعایت استانداردها در تولید انبوه (انطباق محصول) ضروری است.

برابر مطالعات انجام شده نصب کیسه هوا و استفاده از کمربند ایمنی و همچنین صندلی های مخصوص کودکان در خودروها تا حد زیادی از تلفات جانی وارده به افراد هنگام وقوع تصادفات جلوگیری می کند. کیسه هوا به عنوان یکی از تجهیزات ایمنی تأثیرگذار در نجات جان رانندگان و سرنشینان خودرو در حوادث رانندگی شناخته شده است. به طور مثال تنها بین سال های ۱۹۹۰ تا ۲۰۰۰ میلادی، کیسه هوا جان ۳۰۰ نفر را در کانادا نجات داده است (ارسنجانی و سایرین، ۱۳۸۶: ص ۲۵۱).

۴- لزوم معاینه فنی خودرو ها: (موضوع ماده ۹) با انجام معاینات فنی سالانه و دوره ای می توان به اهداف ایمنی راه ها دست یافت و این موضوع در کشور که اکثر وسایط نقلیه تولید شده فاقد استاندارد های لازم و مفید بوده و سالیان متمادی مورد استفاده قرار گرفته و فرسوده شده اند مهم می باشد.

۵- اصلاحات هندسی راه ها و نصب علائم: (اثر تبصره ۳ ماده ۱۴) با توجه به اینکه بخش قابل توجهی از تصادفات رانندگی به لحاظ وضعیت نامناسب راه ها و معابر واقع می شود، لذا انجام اصلاحات هندسی پس از انجام مطالعات بر روی نقاط حادثه خیز مؤثر بوده و رعایت استاندارد های لازم و سایر تدابیر در احداث راه ها می تواند تا حدود زیادی از وقوع تصادفات رانندگی جلوگیری نماید. برابر تحقیقی که در سال ۱۳۸۵ در ارتباط با تأثیرات اصلاحات هندسی در معابر نسبت به کاهش تصادفات در کلان شهر «کرج» انجام گرفته، اصلاحات هندسی راه ها نقش بسیار مهمی در کاهش تصادفات و وسایط نقلیه داشته است. طبق این تحقیق و با انتخاب ۱۵ نقطه از ۳۵ نقطه اصلاح شده - که به طور تصادفی تعیین شده - طی ۶ ماه قبل از انجام اصلاحات هندسی در نقاط ۱۵ گانه ۹۳۲ فقره تصادف قبل از اصلاحات، در ۶ ماه بعد از انجام اصلاحات به ۴۴۴ فقره کاهش یافته و نشان از کاهش ۵۲ درصدی تعداد تصادفات در اثر اصلاحات هندسی دارد. (ولایی و سایرین، ۱۳۸۷: ۴۹)

۶- کنترل سلامت رانندگان (بند ماده ۱۰): اختلالاتی که از طریق مصرف مشروبات الکلی و استعمال مواد مخدر به وجود می آید، عامل مهمی است که بر روی شدت صدماتی که نتیجه تصادفات می باشد

اثر می‌گذارد، فراوانی نوشیدن مشروبات الکلی و رانندگی در حال مستی، در کشورهای مختلف متفاوت است اما تقریباً اندازه شدت صدماتی که در جاده‌ها بر اثر این امر رخ می‌دهد جهانی است. متون علمی و برنامه‌های ملی ایمنی جاده‌ها تأکید کرده که مجموعه‌ای از اقدامات اثر بخش برای کاهش تصادفات و جراحاتی که ناشی از نوشیدن الکل و استعمال مواد مخدر را در قوانین لحاظ نمایند.

۷- حراست و حمل و نقل: برقراری امنیت عمومی مهمترین وظیفه حراست است؛ بدین مفهوم که هر اقدامی که منجر به خدشه در این مهم گردد نیاز به تدابیر خاص حراستی دارد. باید ذکر نماییم که اقدامات از قبیل: تولید و پخش لوازم یدکی تقلبی و یا با کیفیت پایین (که متأسفانه در کشورمان بشدت رواج یافته) همچنین تعمیرگاه‌های غیرمجاز خودرو و مخل امنیت عمومی در بخش حمل و نقل می‌باشد، که بایستی با اتخاذ راهکارهای مناسب این نقیصه را برطرف نمود.

۸- سایر تدابیر پیشگیرانه.

علاوه بر موارد مذکور راهکارهای وضعی زیادی که بتواند با ایجاد تغییر در محیط جاده و معابر و همچنین وسایط نقلیه از وقوع جرائم رانندگی پیشگیری نماید وجود دارد که به منظور جلوگیری از اطاله بحث اختصاراً برخی عناوین آن به شرح ذیل اشاره می‌گردد؛

نصب سرعت گیر، تأمین روشنایی معابر و جاده‌ها، نصب سیستم‌های هشداردهنده سرعت بر روی خودروها، احداث معابر و گذرگاه‌های ویژه عابرین پیاده، ایجاد جاده‌های صنعتی ویژه، و استفاده از شبکه حمل و نقل ریلی و لوله‌ای برای جابجایی مواد شیمیایی خطرناک، گسترش و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی از قبیل راه آهن، مترو و خطوط ویژه اتوبوس رانی و ...

نتیجه گیری

همانطور که ملاحظه شد قانون‌گذاران ایران از گذشته تا کنون در باب جرائم و تخلفات رانندگی (حتی در قانون مجازات اسلامی)، اغلب حربه‌ای بهتر از ابزارهای قهرآمیز و سرکوبگر حقوق کیفری یعنی مجازات‌ها نیافته‌اند و بیش از آنکه در فکر آموزش عمومی فرهنگ صحیح استفاده از وسایل نقلیه - بویژه اتومبیل - باشند و در واقع اندک توجهی به پیشگیری از وقوع تصادفات رانندگی مبذول دارند، از دیدگاه‌های سنتی حقوق کیفری در چارچوب استفاده از مجازات‌های گوناگونی چون زندان و جزای نقدی پیروی نموده‌اند. عدم پویایی این سیاست‌گذاری، از آن جهت که همگام با مقتضیات زمان و پیشرفت‌های علمی و فنی روز در این زمینه گام برداشته نشده، مقوله دیگری است که جای بسی تأمل است. گرچه مبرهن است که افزایش میزان تصادفات و تخلفات رانندگی منجر به فوت یا مصدومیت، الهام بخش چنین سیاستی بوده است، ولی قانون‌گذاران هیچ‌گاه به این فکر نیفتادند که تنها راه مبارزه

با افزایش بزهکاری، مجازات نیست. آنچه مشخص است در سیر تدوین قوانین و مقررات همواره سیاست کیفری بیشتر از سیاست های تأدیبی و اصلاحی مورد توجه قانون گذار بوده است. با این حال در قانون جدید رسیدگی به تخلفات گام های خوبی در راستای سرعت و حتمیت در اعمال مجازات ها برداشته شده است و نسبت به قوانین و مقررات سابق توجه بیشتری در زمینه پیشگیری غیر کیفری و مؤلفه های مربوط به آن شامل پیشگیری اجتماعی و پیشگیری وضعی شده است. البته مواردی همچون افزایش مدت پرداخت مجازات نقدی ناشی از جرائم رانندگی به ۶۰ روز باعث اطاله سرعت در اعمال مجازات ها می شود. همچنین افزایش مدت عدم نیاز به اخذ معاینه فنی از ۲ سال به ۵ سال برای وسایل نقلیه تولیدی نیز از علل ضعف قانون جدید و از عوامل کاهش تاثیرگذاری پیشگیری وضعی در بروز تخلفات و جرائم رانندگی می باشد. مضافاً اینکه متأسفانه در کشور ما سیستم مقابله با تخلفات رانندگی همواره معکوس عمل می کند، یعنی ابتدا اجازه بروز تخلف و رفتار غلط به افراد داده می شود و بعد با متخلف برخورد می شود، و این روش از نظر علوم رفتاری و روانشناسی اجتماعی غلط و تأثیر چندانی در اصلاح رفتار افراد خاطی ندارد. تأثیر جریمه یک اثر بخشی ناکافی است و به طور موقت باعث کاهش رفتار غلط در افراد می شود، چراکه جریمه شونده و متخلف تصمیم به ترک تخلف نمی گیرد، بلکه هر جا پلیس حضور داشته باشد، تخلف را انجام نمی دهد.

بایستی توجه داشت نه به معنای امروزی ولی سیاست کیفری و بازدارندگی کیفری همواره در طول تاریخ تدوین مقررات از قدیمی ترین و پرطرفدارترین نظریه ها بوده و هم اکنون نیز مورد توجه می باشد. این نظریه در ادوار مختلف تاریخی پستی ها و بلندی های مختلفی را طی نموده و تاکنون تکامل پیدا نموده است. این سیاست بخصوص در جرائمی که منجر به جریمه های اقتصادی و مالی می شود، اثر بخش تر می باشد. (مانند جریمه های رانندگی). سیاست کیفری حالتی است که افراد به خاطر ترس از حالت سرزنش آمیز کیفر یعنی مجازاتی که متحمل می شوند دیگر مرتکب جرم نمی شوند، که دارای سازوکارهای خاص خود می باشد. دست به دست هم دادن سه عنصر قطعیت، سرعت و شدت مجازات ها می تواند تأثیر به سزا و بسیار مهمی در بازدارندگی و کاهش تخلفات داشته باشد. در قوانین مصوبه قبل از قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی، عناصر سرعت و قطعیت در اعمال مجازات ها به کلی فراموش شده یا کمتر مورد توجه قرار گرفته است، هر چند در قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی آنچه بیشتر مورد توجه قانون گذار بوده استافزایش در شدت مجازات ها می باشد، با این حال تا حدود زیادی نسبت به قوانین سابق، حوزه های حتمیت و سرعت در اعمال مقررات بیشتر مورد توجه قرار گرفته است. تحقیقات نشانگر آنست که تغییر در شدت مجازات ها کم اثر تر از افزایش قطعیت در اعمال مجازات ها است. بنابراین به نظر می رسد که افزایش شدت مجازات ها به طور کلی و افزایش جریمه

های رانندگی به طور خاص به تنهایی نمی تواند تاثیر به سزایی در حل معضل حوادث رانندگی و تشویق رانندگان به عدم ارتکاب تخلف و به طور کلی اثر زیادی در برنامه بازدارندگی داشته باشد. به هر حال بایستی دلایل اطمینان متخلف از اجرای قانون را تقویت کرد و با استفاده از تجهیزات هوشمند کنترل تخلفات، قطعیت در اعمال مجازات ها را افزایش داد. همچنین با توسعه زیر ساخت ها و استفاده از سامانه های اطلاع رسانی به اجرا و ابلاغ مجازات های تخلفات ارتكابی سرعت بخشید. و نیز بایستی در قانون گذاری های آتی سرعت و حتمیت در اعمال مجازات ها را بیشتر مورد توجه قرار گیرد، زیرا آنچه افراد را به تجدید نظر در ارزیابی شان از خطرات هدایت می کند، بی کیفرمانی است. یعنی هر اندازه فرد بیشتر مرتکب تخلف شود و در نتیجه مجازات نشود این اندیشه در ذهن او استقرار می یابد که او در راه ارتکاب تخلف با هیچ خطری مواجه نیست، لذا اطمینان خاطر جهت ادامه ارتکاب تخلف می یابد. بنابراین رویکرد غالب در تاریخ تحولات قوانین مربوط به جرائم رانندگی، سزاکرانه است. قانون گذار در این قوانین به دنبال بازدارندگی بزهکار، از طریق تشدید محرومیت ها و یا تشدید جریمه ها می باشد. تأثیر اقدامات پیشگیرانه ی واکنشی، وقتی پایدار است که ضرورت و اهمیت نظم عمومی توسط مردم مورد قبول واقع شود؛ چرا که سیاست سخت گیری نسبت به جرائم خرد، منجر به فرهنگ سازی در جامعه نخواهد شد، بلکه با فرهنگ های مستقر نیز مبارزه می کند. از سوی دیگر، تدابیر پیشگیرانه ی کیفری در برابر جرائم خرد از جمله جرائم رانندگی، زمانی جواب می دهد که بزهکاری در جامعه عمومی نشده باشد، در غیر این صورت برخوردهای سرکوبگرانه می تواند منجر به بی نظمی و ارتکاب جرائم جدید شود. این در حالی است که در جامعه ی ایران به خصوص در کلان شهرها، جرائم رانندگی تبدیل به معضل بزرگی شده است. به نظر می رسد مناسب است به ایجاد این محدودیت های اکتفا نکنیم و این ممنوعیت ها با پیش بینی تکالیف خاصی نیز همراه شود، یعنی تلفیقی از اقدامات آموزشی و توان گیرانه را مد نظر قرار داد. به طور مثال در مورد محرومیت فرد از رانندگی، محکوم را به گذراندن دوره ی آموزش فنی جدیدی تشویق کرد که طی آن دوره، مقررات راهنمایی و رانندگی را بهتر فرا گرفته و خود را با آنها تطبیق دهد.

مجازات محرومیت از حقوق اجتماعی علاوه بر اهداف توان گیرانه، واحد ارزش درمانی و اصلاحی نیز می باشد، لیکن زمانی کارکرد اصلاحی این کیفر نمود پیدا می کند که به همراه تدابیر آموزشی اعمال شود و در صورتی که در جریان تحمل این مجازات، بهبودی در رفتار و کردار محکوم مشاهده گردید، از ادامه ی تحمل آن معاف می شود. این امر وی را در تلاش و کوشش در این جهت تشویق خواهد نمود.

پیشنهادها

۱- در شرایط کنونی آنچه که می تواند تاثیر زیادی در پیشبرد اهداف سیاست کیفری داشته باشد، افزایش قطعیت و سرعت در اعمال مجازات ها با استفاده از توسعه ابزارهای هوشمند است. زیرا آنچه افراد را به تجدید نظر در ارزیابی شان از خطرات هدایت می کند، بی کیفرمانی است. امروزه سیستم های هوشمند حمل و نقل نقش بسزایی در زمینه های مختلف همچون خدمات، مدیریت و کاهش بروز تخلفات و تسریع در آگاه سازی رانندگان نسبت به اعمال ضوابط در مورد تخلفات ارتكابی از سوی آنان دارند. در این خصوص بایستی با مطالعات کامل و تهیه نقشه جامع جهت هوشمند سازی راههای کشور اقدام گردد. البته این نقشه و طراحی بایستی مطابق با وضعیت بومی ایران باشد و با معماری سیستم های هوشمند حمل و نقلی متناسب با اقلیم هر نقطه از کشور با حداکثر بهره وری نظارتی - مدیریتی تهیه گردد. که به طور خاص در این زمینه بایستی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای با هماهنگی با وزارت راه و شهرسازی و پلیس راهنمایی و رانندگی نسبت به هوشمند سازی در خصوص نظارت و مدیریت بر ترافیک به وسیله تجهیزات الکترونیکی و خودکار اقدام نمایند.

۲- افزایش دوبرابری زمان پرداخت جرائم باعث کاهش سرعت در اعمال مجازات ها و کم اثر شدن آن می شود؛ پیشنهاد می گردد در قانو گذاری های آتی و یا در اصلاحیه های پیشنهادی برای قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی سرعت در اعمال مجازات های ناشی از تخلفات و جرائم رانندگی افزایش یابد. و مدت زمان ۶۰ روز مهلت برای پرداخت مجازات های رانندگی به حداکثر ۳ روز کاری غیر تعطیل بعد از اعمال قانون کاهش یابد.

۳- در قانون گذاری آتی و یا اصلاحیه های پیشنهادی برای قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، مدت زمان اعتبار معاینه برای خودروهای صفر کیلومتر از ۵ سال به ۱ تا حداکثر ۲ سال کاهش یابد. و تدابیر لازم در خصوص از رده خارج نمودن خودروهای فرسوده به شکل جدی تری دنبال گردد.

۴- با توجه به اینکه برابر آمارهای ارائه شده بیش از ۵۰٪ تصادفات رانندگی ناشی از علل انسانی است، لذا تقویت نهاد فرهنگی جامعه از حیث آموزش رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی ضروری است. و البته تریق این آموزش ها در بدنه جامعه تا پایان عمر سلامتی جمعیت زیادی از کشور را واکسینه می نماید. لذا در این راستا با توجه به حداکثر تاثیر گذاری آموزشها و نهادینه سازی در دوران کودکی پیشنهاد می شود؛ با تصویب هیأت دولت و یا دستگاههای متولی در این زمینه، یک کتاب یا واحد عملی آموزشی در خصوص قوانین و مقررات و بویژه در خصوص مسائل راهنمایی و رانندگی برای دوران دبستان و راهنمایی دانش آموزان در واحدهای درسی گنجانده شود.

۵- در خصوص سیاست های پیشگیرانه وضعی قانون گذار نسبت به پیشگیری غیر کیفری اجتماعی

حسن توجه بیشتری داشته است. و تدابیر پیشگیرانه ای در این راستا داشته است، هر چند که به طور واضحی این تدابیر به اندازه کافی در این قانون اندیشیده نشده است. با این حال بایستی با توجه به اثرات تبعی اجرای قانون و ایجاد مسؤلیت برای کلیه سازمانهای دخیل در امر ترافیک بایستی اقدامات لازم توسط وزارت راه و شهرسازی در راستای رفع نقاط مستعد حادثه و حادثه خیز به عمل آید، همچنین وزرات صنعت و معدن نظارت بیشتری در خصوص افزایش کیفیت در تولیدات خودرو توسط شرکت های تولید کننده داشته باشد.

۶- به جهت پیچیدگی و گستردگی مسائل مربوط به حوزه راهنمایی و رانندگی پیشنهاد می گردد در عالی ترین سطح شورای سیاست رانندگی تشکیل گردد. اعضای این شورا را مقامات عالی قضایی و اجرایی و انتظامی تشکیل می دهند.

۷- پلیس راهنمایی و رانندگی کشور با تهیه دستورالعملی، کلیه رانندگان دارای تخلفات حادثه ساز که خودروی ایشان توقیف می گردد یا به علت داشتن نمرات منفی به حد نصاب رسیده در قانون، گواهینامه رانندگی آنها اخذ می گردد را به گذراندن دوره های آموزشی و بازآموزی ملزم نماید.

۸- از آنجایی که روش فعلی رسیدگی به تخلفات رانندگی توسط پلیس یک روش سنتی بوده، به منظور حفظ حقوق اجتماعی شهروندان و برطرف شدن نگرش منفی در افکار عمومی، بازنگری روش فعلی برخورد با تخلفات رانندگی در کشور ضروری به نظر می رسد؛ به نحوی که این نوع برخورد باعث کاهش تخلف گردیده و صیانت ماموران اجرائی و رانندگان نیز حفظ گردد.

۹- تاکید بر آموزش و تدوین برنامه جامع آموزش در این مقوله متناسب با مخاطبان و با استفاده از شیوه ها و رسانه های مناسب، تقویت نظام مطالعات حمل و نقل با هدف فراهم ساختن پشتوانه علمی - تحقیقاتی طرح ها، ارزیابی عوارض زیست محیطی و مزایای اقتصادی طرحهای حمل و نقل پیش از اجرا.

۱۰- به هر تقدیر زمان آن فرا رسیده که با بازنگری در مقررات خود به دنبال راهکارهای مناسبتری برای مبارزه با افزایش سریع جرائم رانندگی باشیم؛ جرائمی که متاسفانه دارای فراوانی وقوع در سطح بسیار بالایی هستند. فراموش نکنیم اقدامات بازدارنده علاوه بر برخورداری از ماهیت تامینی و تربیتی، بعضاً از بار قهرآمیز و سرکوبگر کیفری نیز برخوردارند و بنابراین برای بهره مندی از مزایا و امتیازات سیاست جایگزین های زندان باید به چیزی فراتر از یک سیاست کیفری اندیشید.

۱۱- لازم است در قانون گذاری های آتی استاندارد های لازم برای راه و وسایل نقلیه و نقش سازمانهای گوناگون در ایجاد زیر ساخت های حمل و نقل و ساخت فکری افراد جامعه در حوزه حمل و نقل و ترافیک مشخص گردد.

بنابراین در اجرای بند ۵ اصل ۱۵۶ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران به طور قطع، ضروری است که هر چه زودتر به سوی یک سیاست منسجم و پویا - که ضمن حفظ انحصار مرکزی آن به عهده نظام کیفری (حقوق جزا) به پیشگیری از جرم نیز توجه داشته باشد - گام برداشته شود.

منابع

- آقابابایی، حسین، (۱۳۸۴). گفتمان فقهی و جرم‌انگاری در حوزه جرایم علیه امنیت ملت و دولت. مجله فقه و حقوق؛ پژوهشگاه فرهنگ و اندیشه اسلامی، سال دوم، شماره ۵.
- اشتیاق، وحید، (۱۳۸۶). تاثیر قوانین و مقررات در قانون مداری رفتارهای اجتماعی، مجله پژوهش های حقوقی، شماره ۱۲.
- ارسنجان، مهدی و عبدالحسینی، رضا و صادقی، احمد (۱۳۸۶). کیسه هوا و تاثیر آن در کاهش تلفات رانندگی، انتشارات دفتر تحقیقات کاربردی راهور ناجا.
- باصری، علی اکبر، (۱۳۸۶). سیاست جنایی (داخلی و بین المللی) مواد مخدر (چاپ اول)، تهران: انتشارات خرسندی.
- پرادل، ژان (۱۳۸۱). تاریخ اندیشه های کیفری. (ترجمه دکتر علی حسین نجفی ابرنآبادی). تهران: انتشارات سمت.
- پیکا، ژرژ، (۱۳۷۶). پیشگیری از جرایم شهرنشینی. (ترجمه عزیز طوسی) ماهنامه دادرسی سازمان قضایی نیروهای مسلح، شماره دوم.
- جعفری لنگرودی، محمد جعفر، (۱۳۸۷)، ترمینولوژی حقوق (چاپ ۱۹)، تهران: انتشارات گنج دانش.
- حسینی، سید محمد، (۱۳۹۰). سیاست جنایی در اسلام و جمهوری اسلامی ایران، تهران: انتشارات سمت.
- رحمانی، نادر. (۱۳۸۷). بررسی نقش آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی بر تغییر عملکرد ترافیکی کودکان، فصل نامه علمی - تخصصی راهور، سال پنجم، شماره ۴.
- سلمانی، محمد و دیگران (۱۳۸۷). بررسی عوامل موثر بر تصادفات جاده ای و ارائه راهکارهایی برای کاهش آن؛ مورد مطالعه: منظومه روستایی جنوب خور و بیابانک. مجله پژوهش های جغرافیای انسانی، شماره ۶۵.
- شامبیاتی، هوشنگ (۱۳۸۰). حقوق جزای عمومی (چاپ دهم) جلد اول. تهران: انتشارات ژوبین.
- طباطبایی، سید عباس و داوودی منجری، امیر اردلان (۱۳۸۷). تجزیه و تحلیل امکان سنجی استفاده

- از سیستم های هوشمند حمل و نقل در کلان شهرها با هدف کاهش بحران های ترافیکی، فصلنامه علمی - تخصصی راهور، سال پنجم، شماره ۳.
- کوسن، موریس (۱۳۷۶)، روابط میان پیشگیری وضعی و کنترل بزهکاری، (ترجمه دکتر علی حسین نجفی ابرندآبادی) مجله تحقیقات حقوقی، شماره ۱۹ و ۲۰.
- گلدوزیان، ایرج، (۱۳۸۴)، بایسته های حقوق جزای عمومی (چاپ دوازدهم)، تهران: انتشارات میزان.
- معین، محمد (۱۳۷۵)، فرهنگ فارسی (چاپ هجدهم)، تهران: انتشارات گنج دانش.
- نیازپور، امیر حسین، (۸۹ - ۱۳۸۲). بزهکاری به عادت و پیشگیری از آن. پایان نامه کارشناسی ارشد حقوق جزا و جرم شناسی، دانشگاه شهید بهشتی، ایران.
- نجفی ابرندآبادی، علی حسین (۱۳۷۹). پیشگیری از بزهکاری و پلیس محلی، نشریه امنیت، سال چهارم، شماره ۲۰.
- لازرژ، کریستین (۱۳۹۰)، درآمدی بر سیاست جنایی، (ترجمه علی حسین نجفی ابرندآبادی)، تهران: انتشارات بنیاد حقوقی میزان، چاپ دوم.