

## تأثیر تدابیر پیشگیری غیرکیفری بر تغییر نرخ تخلفات رانندگی پس از اجرای قانون مصوب سال ۱۳۸۹ اکبر وروایی<sup>۱</sup>

از صفحه ۱۱۱ تا ۱۲۸

تاریخ دریافت: ۹۴/۴/۱۰ تاریخ پذیرش: ۹۴/۹/۲۰

### چکیده

مجموعه قواعد و مقررات و به‌طورکلی قانون به‌عنوان نماینده و نمودی از تدابیر و تفکرها، تبیین‌کننده اصول و مبانی و اهداف سیاست جنایی است و البته قانون مهم‌ترین منبع یک سیاست جنایی مطلوب نیز محسوب می‌شود. این تحقیق به دنبال بررسی میزان اثر تدابیر قانون‌گذار در حوزه پیشگیری غیرکیفری بر تغییر نرخ تخلفات رانندگی پس از اجرای قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی می‌باشد. پیشگیری غیرکیفری، مجموعه اقداماتی است که از طریق کاهش یا از بین بردن علل جرم‌زا و نامناسب نشان دادن موقعیت‌های ارتکاب جرم درصدد جلوگیری از رخ دادن بزه است. هدف از این تحقیق، تعیین این موضوع است که کدام دسته از اقدامات غیرکیفری قانونی در تغییر نرخ تخلفات رانندگی تأثیر داشته است. این پژوهش از نظر هدف در زمره پژوهش‌های کاربردی قرار می‌گیرد و از جنبه نحوه گردآوری داده‌ها از نوع توصیفی - پیمایشی است. ابزار تحقیق پرسش‌نامه بوده که از روایی و پایایی لازم برخوردار بوده و در جامعه آماری شامل کارشناسان عالی تصادفات تهران بزرگ به تعداد ۷۱ نفر به صورت تمام‌شمار توزیع و نظرسنجی شده است؛ سپس داده‌های به‌دست‌آمده مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. یافته‌های این تحقیق حاکی از آن است که تدابیر قانونی پیشگیرانه غیرکیفری در زمینه پیشگیری اجتماعی و پیشگیری وضعی تأثیر زیادی در تغییر نرخ تخلفات رانندگی داشته است. در این زمینه بنا به نتایج تحقیق، کاهش عوامل محرک ارتکاب تخلفات رانندگی در بخش پیشگیری وضعی و مؤلفه‌های مربوط به پیشگیری اجتماعی رشد مدار در بخش پیشگیری اجتماعی، بیشترین تأثیر را در تغییر نرخ تخلفات رانندگی داشته‌اند.

### کلیدواژه

تخلفات رانندگی، پیشگیری غیرکیفری، پیشگیری اجتماعی، پیشگیری وضعی و قانون رسیدگی به تخلفات.

## مقدمه

یکی از مجموعه جرایم مهم و قابل بحث در حوزه حقوق جزا، جرایم و تخلفات رانندگی است. به خاطر آثار گسترده این جرایم، ضرورت یک سیاست جنایی منسجم، منظم و کارا احساس می شود (بازوند و همکاران، ۱۳۹۳، ۹). به نظر می رسد دست اندرکاران سیاست جنایی برای پیشگیری و مقابله با جرایم و تخلفات رانندگی باید اولاً با شناسایی میزان و مقدار ارتکاب این دسته از جرایم در سطح جامعه و طرق ارتکاب آن، شهروندان را نسبت به نحوه و میزان ارتکاب این جرایم آگاه نموده و با فراهم کردن زمینه های پیشگیری اجتماعی، وضعی و... از ارتکاب این جرایم جلوگیری به عمل آورده و ثانیاً برای کامل کردن تدابیر سرکوبگر، ضمن افزایش خطر ناشی از ارتکاب این جرایم موجب کاهش نرخ جرایم و تخلفات رانندگی شوند.

در تحقیقات علمی و معلولی به عمل آمده در راستای شناسایی علت و سرچشمه وقوع تصادفات رانندگی، مشخص شده که هر تصادف رانندگی زائیده یک خطا و تخلف رانندگی است. تصادفات رانندگی یکی از بزرگ ترین مشکلات سلامت عمومی در سطح جهان هستند (وهاب زاده، ۱۳۸۷، ۲۶-۳۱).

علل بسیاری از موارد نقض قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی را باید در خود آن ها جستجو کرد؛ نواقص این قوانین باید برطرف شود. در این مسیر باید توجه داشت که امروزه تجارب بسیار ارزشمندی در این زمینه در برخی جوامع به چشم می خورد و حتی رشته هایی از دانش حقوق به این امور اختصاص یافته است که در کشور ما از آنان کمتر بهره برداری شده است. از طرفی عدم تکیه قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در خصوص مبارزه با تخلفات بر سیاست کیفری واحد، یکی از مسائلی است که این حوزه از آن رنج می برد؛ حتی مرجع سیاست گذاری در این حوزه نیز در عمل دچار پراکندگی است تا آنجا که قانون گذار راه خود را رفته و کمتر از این زاویه به مسائل نگاه کرده است و مأموران انتظامی، خود در حد وسیعی که داشته اند با سلیقه خود نارسایی نقش قانون گذار را پر کرده و حتی گاهی به ناچار به جای او تصمیم گرفته اند که در چه زمانی با کدام دسته از تخلفات برخورد کنند و در چه زمانی برخلاف تکلیف قانونی که دارند، برخورد با برخی تخلفات را به حالت تعلیق در آورند.

## بیان مسئله

صنعتی شدن و توسعه شهرنشینی و افزایش استفاده از وسایل نقلیه باعث افزایش تخلفات و در نتیجه تصادفات رانندگی شده است. یافته‌های جرم‌شناسی نیز مؤید تابعیت بزهکاری از توسعه و گسترش در برخی زمینه‌ها است. تصادفات جاده‌ای به بحرانی برای توسعه اجتماعی و سلامت عمومی جوامع تبدیل شده است و پیش‌بینی می‌شود که در صورت بی‌توجهی اعضای جامعه جهانی<sup>۱</sup> به ایمنی، این حوادث افزایش می‌یابد. برابر گزارش سازمان جهانی بهداشت «تعداد افراد کشته‌شده در حوادث ترافیکی راه‌ها در سراسر جهان تا نیمه دهه ۸۰، سالیانه حدود ۱/۲ میلیون نفر تخمین زده می‌شود؛ در حالی که تعداد افراد مجروح تا ۵۰ میلیون نفر است که معادل جمعیت ۵ شهر بزرگ دنیا می‌باشد» (گزارش سازمان جهانی بهداشت به نقل از ناصح و همکاران، ۱۳۸۵، ۲۰۴).

«هم‌اکنون تصادفات رانندگی در ایران، دومین عامل مرگ‌ومیر است» (سوری و همکاران، ۱۳۸۱، ۹)؛ با این حال با توجه به تحولات اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و فرهنگی در سال ۱۳۸۹ پس از بحث و بررسی‌های فراوان چندساله، قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی تصویب شد؛ در این قانون نسبت به مقررات گذشته توجه بیشتری (هرچند ناکافی) به مبانی جرم‌شناختی و اتخاذ سیاست جنایی متناسب با وضعیت جامعه صورت گرفت. قانون به‌عنوان یک خط‌مشی کلی می‌تواند تأثیر مهم و سازنده‌ای بر تغییر نرخ تخلفات رانندگی بگذارد. در این راستا مؤلفه‌های تقنینی غیرکیفری با توجه به نقش ایجابی و تأثیرگذار بر کاهش تخلفات رانندگی می‌توانند بر تغییر نرخ تخلفات رانندگی تأثیرگذار باشند که در این بررسی به موضوع اثر عوامل غیرکیفری مؤثر بر تغییر نرخ تخلفات رانندگی پس از اجرای آن پرداخته شده است. این بررسی هم‌اکنون پس از گذشت حدود چهار سال از تصویب قانون به دنبال بررسی این موضوع است که مؤلفه‌های پیشگیری غیرکیفری تا چه اندازه بر تغییر نرخ تخلفات رانندگی پس از تصویب قانون از سال ۱۳۸۹ تاکنون اثرگذار بوده‌اند.

تأثیر تدابیر پیشگیری غیرکیفری بر تغییر نرخ تخلفات رانندگی پس از اجرای قانون مصوب سال ۱۳۸۹

## سؤالات پژوهشی

### الف. سؤال اصلی

تدابیر قانون‌گذار در حوزه پیشگیری غیرکیفری تا چه اندازه بر تغییر نرخ تخلفات رانندگی پس از اجرای قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی تأثیر داشته است؟

### ب. سؤال‌های فرعی

پیشگیری وضعی از جرایم و تخلفات رانندگی در قانون جدید تا چه اندازه در کاهش نرخ تخلفات رانندگی پس از اجرای قانون تأثیر داشته است؟

پیشگیری اجتماعی از جرایم و تخلفات رانندگی در قانون جدید تا چه اندازه در کاهش نرخ تخلفات رانندگی پس از اجرای قانون تأثیر داشته است؟

قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی دارای چه معایب و نواقصی در حوزه پیشگیری غیرکیفری می‌باشد؟

## پیشینه و مبانی نظری تحقیق

امروزه می‌توان تخلفات رانندگی را زیرمجموعه‌ای از انحرافات اجتماعی محسوب کرد و آن را در قلمرو دانش آسیب‌شناسی روانی-اجتماعی جستجو کرد. یکی از سؤال‌هایی که همیشه ذهن متخصصان و مسئولان مربوط را به خود مشغول کرده، این است که به‌راستی تخلف چیست و چرا صورت می‌گیرد. آیا در تخلفات رانندگی، خلیقات افراد می‌تواند عامل مؤثری به حساب آید. آیا مسائل اجتماعی و فرهنگی در بروز تخلف نقش مهمی ایفا می‌کند یا نه؛ و بازهم می‌توان سؤالات بیشتری را در این راستا مطرح کرد (عبدالرحمانی، ۱۳۸۸). در سال ۱۳۸۵، پلیس برای کمتر از ۹ میلیون خودروی موجود در کشور، بیش از ۵۱ میلیون قبض جریمه برای تخلفات آشکار رانندگی، ثبت و صادر کرده است (رویانیان، ۱۳۸۶).

برای نظارت و کنترل و همچنین پیشگیری از تخلفات رانندگی از سه طریق رفتار می‌شود:

- رفتار واکنشی: واکنش به رویدادها و تخلفات ترافیکی پس از وقوع آن، مانند حضور در صحنه تصادف؛

- رفتار کنشی: پیشگیری از بروز تخلفات به دلیل حضور فعال و نمایان پلیس و اطلاع‌رسانی

مناسب از طریق تابلوها و تبلیغات، مانند نظارت بر رانندگان برای جلوگیری از سرعت غیرمجاز؛

- رفتار کنشی ضربتی: پیشگیری از بروز تخلفات با حضور فعال و نمایان پلیس و بازرسی و

کنترل متخلفان احتمالی مانند کنترل مصرف مواد خدر یا الکل (ماکینن<sup>۱</sup>، ۲۰۰۳، ۶۴).

**نظریه بازدارندگی:** صاحبان این نظریه معتقدند که انسان‌ها از عقل و شعور برخوردار بوده و در پی منافع شخصی خود می‌کوشند تا لذات خود را به عالی‌ترین سطح ارتقا داده و رنج و درد خود را به پایین‌ترین سطح برسانند. انسان‌ها به انجام جرایم خواهند پرداخت، مشروط به اینکه به سودمندی آن معتقد باشند. از این رو بهترین روش برای پیشگیری از جرم، مجازات‌هایی است که سریع، قاطع و به نسبت شدید باشند.

**پیشگیری کیفری:** مجموعه اقدامات پسینی برای مقابله با جرایم می‌باشد. این نوع از پیشگیری، تداعی بخش گام‌های آغازین در تاریخ حقوق کیفری است که با استفاده از خصوصیات ارعابی و بازدارندگی مجازات در پی مقابله با جرم و پیشگیری در سطح فردی و جمعی است (مهدوی، ۱۳۹۰، ۲۵).  
**پیشگیری غیر کیفری:** پیشگیری کنشی یا غیر کیفری یا پیشین، اقداماتی است که پیش از ارتکاب جرم صورت می‌گیرد. «پیشگیری کنشی، اقدام مناسب غیر کیفری است که از طریق کاهش یا از بین بردن علل جرم‌زا و نامناسب نشان دادن موقعیت‌های ارتکاب جرم در صدد جلوگیری از رخ دادن بزه می‌باشد» (نیازپور، ۱۳۸۲، ۹۷).

**پیشگیری وضعی:** پیشگیری وضعی به مداخلاتی اشاره دارد که برای جلوگیری از وقوع جرم از طریق کاهش فرصت‌ها و افزایش خطر و دشواری ارتکاب جرم طراحی شده‌اند (فاریتون<sup>۲</sup>، ۲۰۰۸، ص ۴۲۲).  
**پیشگیری اجتماعی:** پیشگیری اجتماعی، ایجاد تغییرات و اصلاحات فردی و محیطی است که به اصلاح جامعه و فرد و جلوگیری از جرم به صورت پایدار و همیشگی منجر می‌شود (وروایی، ۱۳۹۳، ۲۲): این نوع پیشگیری با شناسایی مکان‌های وقوع جرم و ویژگی‌های ساختاری جوامع و اصلاح آن‌ها صورت می‌گیرد (کلانتری و همکاران، ۱۳۸۶، ۴۵-۴۶). در واقع پیشگیری اجتماعی مداخله در محیط عمومی و شخصی، اجتماعی و اقتصادی و فرهنگی را شامل می‌شود (نجفی ابرنآبادی، ۱۳۸۳، ۷۵۰).  
وروایی و فتاحی (۱۳۹۱) در مطالعه‌ای با عنوان سیاست جنایی تقنینی پیشگیری از تخلفات رانندگی در قانون راهنمایی و رانندگی به بررسی نقش عوامل پیشگیرانه در رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از سوی رانندگان پرداخته‌اند. نتایج حاصله از آن تحقیق نشان داد که هر چند در

1. Makinen

2. Farrington

تأثیر تدابیر پیشگیری غیرکیفری بر تغییر نرخ تخلفات رانندگی پس از اجرای قانون مصوب سال ۱۳۸۹

قانون جدید رسیدگی به تخلفات نسبت به قوانین سابق به بخش پیشگیری غیرکیفری از تخلفات رانندگی توجه بیشتری شده است؛ اما بیشتر تمرکز و توان قانون‌گذار بر پیشگیری کیفری از تخلفات رانندگی و آن‌هم در حوزه افزایش شدت جرایم بوده است. به‌طور مشخص یکی از نتایج تحقیق که تأثیر زیادی در پیشبرد اهداف سیاست کیفری داشته است، افزایش قطعیت و سرعت در اعمال مجازات‌ها با استفاده از توسعه ابزارهای هوشمند است. امروزه سیستم‌های هوشمند حمل و نقل نقش بسزایی در زمینه‌های مختلف همچون خدمات، مدیریت و کاهش بروز تخلفات (پیشگیری وضعی) و تسریع در آگاه‌سازی رانندگان نسبت به اعمال ضوابط در مورد تخلفات ارتكابی از سوی آنان دارند؛ این در حالی است که تأثیرگذاری پیشگیری غیرکیفری بر بروز جرایم و تخلفات رانندگی بیش از پیشگیری کیفری است.

صمدیان و همکاران (۱۳۹۲) در تحقیقی با عنوان بررسی چگونگی فرهنگ‌سازی و آموزش ترافیک در کودکان و نوجوانان، به بررسی موضوع در بین نمونه آماری از فرهنگیان و دانش‌آموزان منطقه ۴ تهران پرداخته‌اند. نتایج حاصل از آن نشان‌دهنده آن است که بیشترین عوامل تأثیرگذار در امر آموزش‌های ترافیکی به ترتیب، پارک ترافیک، نمایش‌های خیابانی و تابلوهای سطح شهر و صداوسیما است. همچنین نتایج حاصله حاکی از آن است که بهترین اولویت‌بندی نحوه فراگیری آموزش‌های ترافیکی توسط صداوسیما صورت می‌پذیرد. از طرفی بهترین روش‌های آموزش ترافیک به‌وسیله فیلم‌های آموزشی و پس‌از آن آموزش در مدرسه توسط معلم و کتب و مجلات است.

## فرضیات

### الف. فرضیه اصلی

تدابیر قانون‌گذار در زمینه پیشگیری غیرکیفری در قانون جدید بر تغییر نرخ تخلفات رانندگی پس از اجرای قانون تأثیر داشته است.

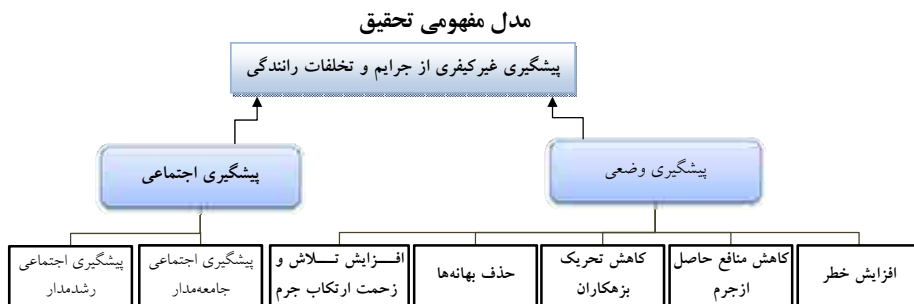
### ب. فرضیه‌های فرعی

۱. پیشگیری وضعی از جرایم و تخلفات رانندگی در قانون جدید در کاهش نرخ تخلفات رانندگی پس از اجرای قانون تأثیر داشته است.

۲. پیشگیری اجتماعی از جرایم و تخلفات رانندگی در قانون جدید در کاهش نرخ تخلفات

رانندگی پس از اجرای قانون تأثیر داشته است.

۱. قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی دارای معایب و نواقصی در حوزه پیشگیری غیرکیفری است که از اثرگذاری آن کاسته است.



### روش‌شناسی تحقیق

روش مورد استفاده در این پژوهش، روش پیمایشی است؛ ضمن اینکه از روش اسنادی و کتابخانه‌ای هم استفاده شده، اما روش اصلی غالب، پیمایشی است که متداول‌ترین روش در پژوهش‌های کمی است. برای گردآوری داده‌ها از ابزار پرسش‌نامه استفاده شده است؛ در کنار آن به منظور تدوین مبانی نظری پژوهش از روش کتابخانه‌ای (منابع مکتوب، فیش برداری، اینترنت، بانک‌های اطلاعاتی و...) نیز بهره‌گرفته شده است. جامعه آماری تحقیق، کارشناسان عالی تصادفات شهر تهران است که به صورت تمام‌شمار به عنوان نمونه آماری انتخاب شده است.

تغییر نرخ تخلفات رانندگی پس از اجرای قانون جدید رسیدگی به تخلفات به عنوان متغیر وابسته می‌باشد. برای سنجش عوامل غیرکیفری مؤثر بر تغییر نرخ تخلفات رانندگی، زیرشاخه‌های دو بخش اصلی پیشگیری اجتماعی و پیشگیری وضعی دسته‌بندی و در یک طیف ۵ قسمتی، بسیار کم (۱)، کم (۲)، متوسط (۳)، زیاد (۴) و بسیار زیاد (۵) ارزش‌گذاری و از کارشناسان عالی تصادفات خواسته شد که نظر کارشناسی خود را بیان کنند.

برای ارزیابی اعتبار ابزار اندازه‌گیری از اعتبار محتوایی و برای بررسی پایایی از ضریب آلفای کرونباخ استفاده شده است (سرمد و همکاران، ۱۳۸۰، ۱۶۹) که دامنه آن از صفر تا یک در نوسان است (دواس، ۱۳۸۱، ۲۵۳). ضرایب پایایی پرسش‌نامه با روش آلفای کرونباخ محاسبه شده است؛

تأثیر تدابیر پیشگیری غیرکیفری بر تغییر نرخ تخلفات رانندگی پس از اجرای قانون مصوب سال ۱۳۸۹

به این ترتیب که برای گویه‌های مرتبط با پیشگیری وضعی، ۰/۸۰ و پیشگیری اجتماعی، ۰/۷۷ به دست آمده که قابل قبول به نظر می‌رسد.

جدول شماره ۱. نتایج پایایی پرسش‌نامه از طریق ضریب آلفای کرونباخ

نام متغیر	تعداد گویه	مقدار آلفا
مجموعه سؤالات پیشگیری وضعی	(۱۵ عبارت)	۰/۸۰
مجموعه سؤالات پیشگیری اجتماعی	(۵ عبارت)	۰/۷۷

## یافته‌های تحقیق

### یافته‌های توصیفی

نتایج حاصل از تحقیق از نمونه آماری نشان می‌دهد که توزیع فراوانی نوع درجه پاسخگویان از ۷۱ نفر از پاسخگویان این پژوهش، ۴۴ نفر معادل ۶۲ درصد افسر ارشد و ۲۷ نفر معادل ۳۸ درصد افسر جزء بوده‌اند. شاخص دیگر مربوط به میزان تحصیلات بوده که ۱۴ درصد از پاسخگویان دارای مدرک تحصیلی فوق‌دیپلم، ۷۷/۵ درصد دارای مدرک کارشناسی و ۸/۵ درصد نیز دارای تحصیلات کارشناسی ارشد بوده‌اند. توزیع فراوانی نوع تحصیلات پاسخگویان حاکی از آن است که میزان ۲۶/۸ درصد از پاسخگویان دارای تحصیلات کلاسیک و ۷۳/۲ درصد دارای تحصیلات نظامی بوده‌اند. سن افراد پاسخگو ۱/۴ درصد زیر ۲۵ سال، ۲۳/۹ درصد بین ۲۵ تا ۳۵ سال، ۶۶/۲ درصد بین ۳۶ تا ۴۵ سال و ۸/۵ درصد نیز بالای ۴۵ سال سن داشته‌اند. سنوات خدمتی کارشناسان پاسخگو به پرسش‌نامه، ۴/۲ درصد زیر ۱۰ سال سابقه خدمت، ۷۷/۵ درصد بین ۱۰ تا ۲۰ سال سابقه خدمت و ۱۸/۳ درصد نیز بالای ۲۰ سال سابقه کار داشته‌اند. ۸۰/۲ درصد از کارشناسان پاسخگو به پرسش‌نامه به کارشان زیاد و بسیار زیاد علاقه‌مند بودند.



جدول آمار توصیفی شماره ۲. آماره‌های پراکندگی مرکزی از متغیرهای مربوط به پیشگیری وضعی

متغیرها	میانگین	انحراف معیار
افزایش خطر ارتکاب تخلف	۲۸/۳	۷۶/۰
افزایش تلاش برای ارتکاب تخلف	۴۹/۳	۹۳/۰
حذف بهانه برای ارتکاب تخلف	۵۷/۳	۷۸/۰
کاهش منافع حاصل از ارتکاب تخلف	۷۷/۳	۸۱/۰
کاهش تحریک متخلفین بالقوه	۸۸/۳	۷۵/۰
مجموع متغیرهای پیشگیری وضعی	۶۰/۳	۵۸/۰

جدول آماره‌های پراکندگی مرکزی از عوامل پیشگیری وضعی مؤثر بر بروز تخلفات رانندگی نشان می‌دهد که بیشترین تا کمترین عوامل پیشگیرانه وضعی مؤثر بر بروز تخلفات رانندگی به ترتیب کدام است.

جدول آمار توصیفی شماره ۳. آماره‌های پراکندگی مرکزی مربوط به پیشگیری اجتماعی

متغیرها	میانگین	انحراف معیار
پیشگیری اجتماعی	۲۶/۴	۷۷/۰

### یافته‌های تحلیلی

جدول آمار استنباطی شماره ۴. مؤلفه‌های پیشگیری وضعی در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی در کاهش نرخ تخلفات رانندگی پس از اجرای قانون تأثیر داشته است.

متغیر مورد بررسی	تعداد	میانگین	انحراف معیار	خطای انحراف استاندارد	آزمون t	درجه آزادی	سطح معناداری	تفاوت میانگین	فرضیه‌ها
پیشگیری وضعی	۷۱	۶۰/۳	۵۸/۰	۰۶/۰	۶۶/۸	۷۰	۰۰۰۱/۰	۶۰/۰	فرضیه اصلی
افزایش خطر	۷۱	۲۸/۳	۷۶/۰	۰۹/۰	۸۹/۳	۷۰	۰۰۰۱/۰	۲۸/۰	فرضیه فرعی
افزایش تلاش	۷۱	۴۹/۳	۹۳/۰	۱۱/۰	۴۴/۴	۷۰	۰۰۰۱/۰	۴۹/۰	فرضیه فرعی
حذف بهانه	۷۱	۵۷/۳	۷۸/۰	۰۹/۰	۱۹/۶	۷۰	۰۰۰۱/۰	۵۷/۰	فرضیه فرعی
کاهش منافع	۷۱	۷۷/۳	۸۱/۰	۰۹/۰	۰۱/۸	۷۰	۰۰۰۱/۰	۷۷/۰	فرضیه فرعی
کاهش تحریک	۷۱	۸۸/۳	۷۵/۰	۰۸/۰	۹۴/۹	۷۰	۰۰۰۱/۰	۸۸/۰	فرضیه فرعی

تأثیر تدابیر پیشگیری غیرکیفری بر تغییر نرخ تخلفات رانندگی پس از اجرای قانون مصوب سال ۱۳۸۹

با توجه به آزمون فوق، چون مقدار سطح معناداری در جدول آزمون  $t$  برابر با  $۰/۰۰۰۱$  است و این مقدار از سطح معناداری  $۰/۰۵$  کوچکتر است و به عبارت دیگر چون مقدار آماره  $t$  در کلیه فرضیه‌های فوق بزرگتر از مقدار  $(۱/۹۶)$  می‌باشد، فرضیه‌های فوق تأیید می‌شوند. جدول آمار توصیفی فوق نشان می‌دهد که میانگین اکتسابی نمونه برابر با میانگین جامعه  $(۳)$  با اختلاف بالاتر از حد متوسط گزارش شده است. بیشترین اختلاف بالاتر مربوط به کاهش تحریک متخلفان بالقوه با اختلاف  $۰/۸۸$  بالاتر از میانگین است.

جدول آمار استنباطی شماره ۵. مؤلفه‌های پیشگیری اجتماعی در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی در کاهش نرخ تخلفات رانندگی پس از اجرای قانون تأثیر داشته است.

متغیر مورد بررسی	تعداد	میانگین	انحراف معیار	خطای انحراف استاندارد	آزمون $t$	درجه آزادی	سطح معناداری	تفاوت میانگین	فرضیه‌ها
پیشگیری اجتماعی	۷۱	۲۶/۴	۷۷/۰	۰۹/۰	۷۷/۱۳	۷۰	۰۰۰۱/۰	۲۶/۱	فرضیه اصلی

با توجه به آزمون فوق، چون مقدار سطح معناداری در جدول آزمون  $t$  برابر با  $۰/۰۰۰۱$  است و این مقدار از سطح معناداری  $۰/۰۵$  کوچکتر است و به عبارت دیگر چون مقدار آماره  $t$  در کلیه فرضیه‌های فوق بزرگتر از مقدار  $۱/۹۶$  می‌باشد، فرضیه فوق تأیید می‌شود. جدول آمار توصیفی فوق نشان می‌دهد که میانگین اکتسابی نمونه برابر با میانگین جامعه  $(۳)$  با اختلاف بالاتر  $۱/۲۶$  از حد متوسط گزارش شده است.

### نواقص و معایب قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی در حوزه پیشگیری غیرکیفری

در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی در راستای کاهش نرخ این تخلفات موانعی وجود دارد که به عنوان نقص در راستای کاهش تخلفات رانندگی به حساب می‌آیند:

- افزایش مدت عدم نیاز به اخذ معاینه فنی از ۲ سال به ۵ سال برای وسایل نقلیه تولیدی از علل ضعف قانون جدید و عوامل کاهش تأثیرگذاری پیشگیری وضعی در بروز تخلفات و جرایم رانندگی است. با توجه به اینکه وسایل نقلیه در کشورمان به طور معمول از حداقل استانداردها برخوردار هستند؛ لذا انجام معاینه فنی به طور دوره‌ای می‌تواند نقش مهمی در کاهش ورود وسایل نقلیه غیراستاندارد به چرخه حمل و نقل و در نتیجه کاهش تخلفات رانندگی داشته باشد.

- متأسفانه در کشور ما سیستم مقابله با تخلفات رانندگی همواره معکوس عمل می‌کند؛ یعنی ابتدا اجازه بروز تخلف و رفتار غلط به افراد داده می‌شود و بعد با متخلف برخورد می‌شود که این روش از نظر علوم رفتاری و روان‌شناسی اجتماعی، غلط بوده و هیچ تأثیری در اصلاح رفتار افراد خاطی ندارد. تأثیر جریمه، یک اثربخشی ناکافی است و به‌طور موقت باعث کاهش رفتار غلط در افراد می‌شود؛ چراکه جریمه‌شونده و متخلف تصمیم به ترک تخلف نمی‌گیرد، بلکه هر جا پلیس حضور داشته باشد، تخلف را انجام نمی‌دهد؛ بنابراین باید سیاست‌ها به سمت حذف کامل زمینه وقوع تخلفات رانندگی پیش رود و این مهم با توجه بیشتر به آموزش و فرهنگ‌سازی در قانون میسر می‌شود. - در ماده ۹ قانون رسیدگی به تخلفات اشعار داشته که «مأمورین راهنمایی و رانندگی در صورتی مدارک رانندگان را مطالبه می‌نمایند که شاهد تخلفی از سوی راننده باشند» محدودیت اجرایی این ماده با توجه به اینکه بعضی از تخلفات رانندگی به‌صورت پنهان بوده و با کنترل ایستگاهی و تصادفی پلیس آشکار می‌شوند، باعث کاهش تأثیرگذاری کنترل‌های ایستگاهی پلیس به‌عنوان یکی از مهم‌ترین اصلی‌ترین شیوه‌های کنترل و وسایل نقلیه می‌شود.

- در بخش آموزش و فرهنگ‌سازی در راستای پیشگیری اجتماعی از جرایم و تخلفات رانندگی سهم ناچیزی از وجوه وصولی ناشی از مجازات جرایم رانندگی به این بخش اختصاص یافته که توجه بیشتر قانون‌گذار را در این زمینه می‌طلبد؛ به‌طوری‌که نسبت اختصاص پنج درصد به کل جرایم وصولی، سهم ناچیز و کمی است؛ این در حالی است که مهم‌ترین و اصلی‌ترین شیوه تغییر نرخ تخلفات رانندگی و کاهش آن‌ها، توجه به فرهنگ‌سازی و آموزش است که در پرسش‌نامه‌های توزیعی نیز نظر بیشتر کارشناسان بر تقدم فرهنگ‌سازی و آموزش بر سایر روش‌های پیشگیری می‌باشد.

- در حوزه پیشگیری وضعی و در بخش افزایش خطر ارتکاب جرم و احتمال کشف آن، از آنجاکه محدودیت‌های انسانی، امکان احاطه تمام عیار و نظارت بر وسایل نقلیه و تخلفات ارتکابی از سوی رانندگان و اعمال قانون این تخلفات را بسیار دشوار و حتی ناممکن نموده است؛ بنابراین بهره‌گیری از فناوری‌های پیشرفته نظارت و کنترل ترافیک مانند آنچه در ماده ۳ قانون پیش‌بینی شده است، به یاری اجرای قوانین و مقررات شتافته است. این مهم در مراحل مختلف از پیشگیری کیفری شامل سرعت و حتمیت بخشیدن به اعمال مجازات و تا حدی تشدید مجازات متخلفین و تأثیر بر کاهش نرخ تخلفات رانندگی به‌صورت مستقیم رابطه بسیار نزدیک و مؤثری دارد. با این حال در این قانون

تأثیر تدابیر پیشگیری غیرکیفری بر تغییر نرخ تخلفات رانندگی پس از اجرای قانون مصوب سال ۱۳۸۹

به‌خوبی به آن پرداخته نشده و نیاز است تا استفاده از این سیستم‌ها در قانون بیشتر مورد توجه قرار گرفته و توسعه یابند.

- بحث استفاده از داوطلبان موضوع تبصره ۳ ماده ۲ که می‌تواند نقش مهم و بسزایی در حوزه پیشگیری وضعی از جرایم و تخلفات رانندگی داشته باشد، هر چند تصویب شده، ولی عملاً از کارایی لازم برخوردار نبوده و استفاده از این داوطلبان چنان‌که مورد نظر قانون‌گذار بوده، عملاً انجام نگرفته است. در این راستا بایستی برنامه‌ریزی لازم به‌منظور استفاده از این ظرفیت بسیار مناسب انجام پذیرد.

### نتیجه‌گیری

به نظر می‌رسد که علل جرم، ماهیتاً اجتماعی و وضعی هستند نه ناشی از انحراف اشخاص؛ بنابراین، رویکرد پیشگیری اجتماعی به‌شدت بر شناخت دقیق علل جرم، مهارت‌های کارآمد تحقیقاتی برای نظارت بر تمایلات مجرمانه و ارزیابی اقدامات پیشگیرانه تکیه دارد. در قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی، افزایش شدت مجازات‌ها بیشتر مورد توجه قانون‌گذار بوده است که این عنصر در کوتاه‌مدت می‌تواند بر کاهش نرخ تخلفات تأثیر داشته باشد. بهتر است که به ایجاد این محدودیت‌ها اکتفا نکنیم و این ممنوعیت‌ها با پیش‌بینی تکالیف خاصی نیز همراه شود؛ یعنی تلفیقی از اقدامات آموزشی و توان‌گیرانه را مدنظر قرار داد؛ به‌طور مثال در مورد محرومیت فرد از رانندگی، محکوم را به گذراندن دوره 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 (سلب حق رانندگی) علاوه بر اهداف توان‌گیرانه، واحد ارزش‌درمانی و اصلاحی نیز می‌باشد؛ لیکن زمانی کارکرد اصلاحی این کیفر نمود پیدا می‌کند که به همراه تدابیر آموزشی اعمال شود و در صورتی که در جریان تحمل این مجازات، بهبودی در رفتار و کردار محکوم مشاهده شد، از ادامه تحمل آن معاف می‌شود؛ این امر وی را در تلاش و کوشش در این جهت تشویق خواهد کرد.

با این حال در قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی نسبت به قوانین و مقررات سابق، به پیشگیری غیرکیفری و مؤلفه‌های مربوط به آن شامل پیشگیری اجتماعی و پیشگیری وضعی توجه بیشتری شده است.

در بخش پیشگیری غیرکیفری در شاخه پیشگیری اجتماعی، مقنن در ماده ۲۳ قانون با اختصاص مبلغی از وجوه حاصله از جرایم و تخلفات رانندگی به ارتقای آموزش و فرهنگ ترافیک و رعایت مقررات، گامی کوچک در جهت پیشگیری اجتماعی و سیاست‌های مربوط به آن برداشته است؛ که این مهم تاکنون با توجه به تبلیغات خوب انجام شده توسط پلیس راهور ناجا از طریق رسانه‌های صوتی، تصویری و مکتوب و ایجاد تارنماهای اینترنتی و ... تا حد زیادی پس از اجرای قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی تأثیرگذار بوده است؛ ولیکن با توجه به پیشرفت‌های سریع در حوزه حمل و نقل و ترافیک، انطباقی با شرایط کنونی و آتی ندارد.

حوزه پیشگیری اجتماعی از بروز جرایم و تخلفات حوزه‌ای وسیع و بسیار تأثیرگذار است که در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی به تخلفات رانندگی به آن توجه لازم نشده است. باید توجه داشت که ابتدا بایستی به سمت‌وسویی حرکت کرد که با آموزش افراد و کاربران استفاده‌کننده از راه و وسیله نقلیه، سعی در کاهش بروز تخلفات رانندگی داشت.

در بخش پیشگیری اجتماعی به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین و بهترین روش‌های پیشگیری، پلیس راهنمایی و رانندگی مطابق قانون در راستای فرهنگ‌سازی و آموزش، اقدامات مناسب و خوبی را به انجام رسانده است. یکی از این اقدامات، اجباری شدن حضور در کلاس و آموزش‌هایی است که افراد برای اخذ گواهینامه رانندگی به گذراندن آن‌ها ملزم می‌باشند. در گذشته، افراد بدون حضور در کلاس فقط با شرکت در دو آزمون کتبی و عملی و آشنایی با برخی قوانین مربوط به رانندگی می‌توانستند موفق به اخذ گواهینامه شوند؛ اما در حال حاضر آموزش‌های نظری و عملی مورد تأکید بیشتری قرار گرفته است. همچنین طرح همیاران پلیس یکی دیگر از اقدامات مؤثر پلیس در رابطه با پیشگیری اجتماعی رشد مدار از جرم است. در حال حاضر میلیون‌ها نفر کودک و دانش‌آموز تحت پوشش این طرح قرار گرفته‌اند که اجرای این طرح نیز در ابعاد مختلف، تأثیر بسزایی بر افراد می‌گذارد؛ هم از این لحاظ که تأثیر روانی و فیزیکی بر عملکرد والدین خواهد داشت و هم اینکه همین کودکان، نسل بزرگسال آینده هستند که قطعاً در آینده، احترام بیشتری برای قوانین و مقررات قائل خواهند بود. البته امروزه عمده‌ترین نقشی که وسایل ارتباط جمعی بر عهده دارند، عبارت است از: فرهنگ‌سازی، آموزش، اطلاع‌رسانی و ایجاد مشارکت اجتماعی. اهمیت وسایل ارتباطی در جوامع به حدی است که بعضی از جامعه‌شناسان و پژوهشگران برای مطبوعات، رادیو، تلویزیون و سینما، نقش آموزشی یا آموزش دائمی

تأثیر تدابیر پیشگیری غیرکیفری بر تغییر نرخ تخلفات رانندگی پس از اجرای قانون مصوب سال ۱۳۸۹

قائل هستند؛ بنابراین، وسایل ارتباط جمعی علاوه بر نقش مهم خبری، آموزشی، راهنمایی و رهبری در سازندگی و آمادگی افراد برای زندگی اجتماعی، وظایف تبلیغی نیز انجام می‌دهند. آموزش از طریق استفاده از رسانه‌های جمعی نیز از دیگر سیاست‌های پلیس در زمینه پیشگیری اجتماعی از تخلفات رانندگی است. پلیس در این سال‌ها با ساخت و نمایش تیزرهای آموزشی، پویانمایی‌ها و برنامه‌های ویژه کودکان و خردسالان، زیرنویس‌های آموزشی، مسابقات تلویزیونی و ترتیب‌دادن برنامه‌های ویژه با حضور مسئولان و نخبگان علمی، ورزشی، هنری و سیاسی و ... در این راستا اهتمام ورزیده است. با عنایت به اینکه یکی از علل عمده تصادفات و جرایم رانندگی، عدم رعایت قوانین و مقررات مربوط به این حوزه از سوی کاربران جاده است، آموزش صحیح و فرهنگ‌سازی رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی می‌تواند نقش مهمی در پیشگیری از وقوع جرایم رانندگی داشته باشد. آموزش، مهم‌ترین طبقه جلوگیری از به‌وجود آمدن علل انسانی مؤثر در تصادفات و جرایم رانندگی است که می‌تواند در کنار سایر روش‌ها نقش خود را به‌خوبی آشکار سازد. تا زمانی که بیشتر رانندگان و عابران فکر می‌کنند که هیچ اشکالی در طرز رانندگی و عبورشان از خیابان‌ها وجود ندارد و مادامی که طرز فکر مردم چنین است که رانندگان خوب، افراد ترسو هستند و تا زمانی که فکر می‌کنند مشکلات کنونی ترافیک فقط باید به دست دستگاه‌های دولتی حل شود و بالاخره تا وقتی که رانندگان و عابران پیاده به قوانین و مقررات بی‌اعتنا بوده و پایبند اصول اخلاقی نباشند، مشکل ترافیک لاینحل به قوت خود باقی خواهد ماند.

در شاخه پیشگیری وضعی نیز پیشگیری انتظامی، نقش مهم و اساسی در جلوگیری از وقوع جرایم و تخلفات رانندگی دارد. اقداماتی همچون کنترل ایستگاهی توسط پلیس و کنترل مدارک رانندگان و جلوگیری از ورود یا ادامه حرکت رانندگان فاقد صلاحیت، یکی از اقدامات پیشگیرانه در راستای کنترل دسترسی به آماج جرم است. همچنین حضور پلیس و نظارت وی، هم در جلوگیری و هم در کشف تخلفات رانندگی، نقش مهم و بسزایی است. اقدامات علنی پلیس علیه قانون‌شکنان و بزهدکاران نیز از این دسته از اقدامات می‌باشد که باعث کاهش تحریک بزهدکاران به ارتکاب تخلفات شده است. در قسمت آخر ماده یک این قانون آمده که فعالان در حوزه حمل و نقل و عبور و مرور مشمول این قانون هستند که صرف نظر از رانندگان، سرنشینان و وسایل نقلیه و متصدیان حمل و نقل و حتی عابران پیاده، باید علی‌الاصول توصیف می‌شد تا خواننده، مخاطب و مجریان این قانون درک بهتر

و صحیح تری از آن داشته باشند. در همین ماده، مشمول قانون شناخته شدن عابران پیاده و متصدیان حمل و نقل همچون رانندگان و سرنشینان وسایل نقلیه، از نکاتی خوبی است که به چشم می آید.

## پیشنهادها

- بنابراین و به طور خلاصه در شرایط کنونی آنچه می تواند تأثیر زیادی در پیشبرد اهداف سیاست غیرکیفری و پیشگیرانه داشته باشد، در درجه اول، ازین بردن زمینه های بروز و وقوع تخلفات و بزهکاری در حوزه ترافیک با افزایش فرهنگ ترافیک و ارتقای آگاهی های افراد است و در مرحله بعد نیز افزایش هزینه های ارتکاب تخلف و زمینه های کشف تخلفات رانندگی می باشد.

- در ماده ۹ قانون رسیدگی به تخلفات وسایل نقلیه تا پنج سال از تاریخ تولید، الزامی به داشتن برگ معاینه فنی ندارند که این موضوع از نقاط ضعف قانون جدید در پیشگیری وضعی از وقوع جرایم است که باعث می شود وسایل نقلیه کمتر به مراکز معاینه فنی مراجعه کنند و با داشتن نقص فنی، زمینه بروز تخلفات و جرایم افزایش یابد و از کارایی پیشگیری وضعی ناظر بر حذف بهانه ها می کاهد که پیشنهاد می شود که این ماده در مجلس مورد بازنگری قرار گرفته و مانند سابق حداکثر دو سال از تاریخ تولید برای وسایل نقلیه عدم نیاز به معاینه فنی در نظر گرفته شود.

- با توجه به اینکه سهم پلیس راهور برای فرهنگ سازی و رعایت مقررات رانندگی برابر ماده ۲۳ مقدار متناسبی در مقایسه با سایر جواهرات اختصاص یافته به بخش های دیگر نیست؛ لذا لازم است مقدار این سهم حداقل به ۱۵ درصد از جواهرات وصولی ارتقا یابد.

- در بعضی از مواد این قانون که در خصوص ضبط گواهینامه صحبت شده است، پیشنهاد می شود محرومیت از رانندگی همراه با اقدامات آموزشی و اصلاحی باشد تا به فرد متخلف محروم از رانندگی، روش صحیح را نیز آموزش داد.

- هر چند اعمال واکنش های کیفری و جریمه کردن از روش های کاهش رفتارهای نامطلوب است؛ اما قبل از اقدام به تنبیه و مجازات باید با فرهنگ سازی و نهادینه کردن جایگاه قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در زندگی مردم، ابتدا نباید اجازه داد که رفتارهای نامناسب اتفاق بیفتد.

- مسئله مهم دیگر در ارتباط با درک جایگاه و کارکرد حوزه راهنمایی و رانندگی در سطح ملی، توجه عابران پیاده به رعایت قوانین و مقررات فرهنگ سازی در این خصوص است؛ چراکه با وجود

تأثیر تدابیر پیشگیری غیرکیفری بر تغییر نرخ تخلفات رانندگی پس از اجرای قانون مصوب سال ۱۳۸۹

قوانین مدون و منطبق با شرایط حاکم بر رفت و آمد عابران پیاده توجه چندانی به رعایت آن وجود ندارد و رقم قابل توجهی از تلفات انسانی و مصدومان ناشی از تصادفات نیز به این قشر از جامعه اختصاص دارد؛ بنابراین اقتضا می‌کند که در کنار توجه به اجرای قوانین مصوب، تلاش‌های جمعی از سوی مراجع قانونی و همچنین مراجع رسمی و غیررسمی در جهت فرهنگ‌سازی عابران پیاده از معابر و گذرگاه‌ها صورت گیرد. خودکنترلی و ایجاد شناخت درباره جایگاه قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از طریق آموزش و نهادینه کردن احترام به قوانین و مقررات و حقوق دیگران می‌تواند از اهم راهکارهای فرهنگی در جهت پیشگیری از جرایم رانندگی باشد.

از آنجایی که بسیاری از موارد جرایم و تخلفات رانندگی از عوامل انسانی ناشی است؛ بنابراین پیشنهاد می‌شود در اعطای مجوزهای رانندگی، دوره‌های آموزشی کامل‌تری توسط پلیس برنامه‌ریزی گردد. - پیشنهاد می‌شود بر آموزش و تدوین برنامه جامع آموزش در این مقوله متناسب با مخاطبان و با استفاده از شیوه‌ها و رسانه‌های مناسب، تقویت نظام مطالعات حمل و نقل با هدف فراهم کردن پشتوانه علمی - تحقیقاتی طرح‌ها تأکید شود و در ارزیابی عوارض زیست‌محیطی و مزایای اقتصادی طرح‌های حمل و نقل پیش از اجرا تجدیدنظر و هماهنگی انجام گیرد.

- آشنایی یکایک افراد جامعه با مفاهیم بایدها و نبایدها باید از دوران طفولیت و از بایدها و نبایدهای اخلاقی - که در محیط خانواده به آن‌ها آموزش داده می‌شود - آغاز شود. با توجه به اینکه قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از اولین قواعد الزامی است که شهرنشینان از دوره طفولیت با آن مواجه هستند و تا پایان عمر با آن سروکار دارند، پیشنهاد می‌شود توجه به آموزش و الزامی بودن بایدها و نبایدهای مربوطه به این حوزه در سرفصل‌های دروس آموزشی و در متون قانونی جای گرفته و از دوران کودکی برای افراد نهادینه شود.

- در قوانین و مقررات آتی در راستای کمک به تأسیس و تقویت نهادهای غیردولتی، انجمن‌ها و تشکل‌های مردمی در زمینه پیشگیری از وقوع جرایم و تخلفات رانندگی توجه بیشتری صورت پذیرد. - پیشنهاد می‌شود اصلی‌ترین موضوعی که پلیس باید هنگام ورود به مقوله تبلیغات عمومی، پیشگیرانه تبلیغ کند، خطر دستگیری باشد، نه نتیجه دستگیری. در واقع، هدف تبلیغات عمومی، برهم زدن احساس امنیت بزحاکاران در مقابل دستگیری و گنج کردن آن‌ها در این مورد است که کجا و چه موقعی دستگیر خواهند شد.



- به‌طور کلی در راستای قانون اساسی و سیاست‌های حاکم بر نظام‌های حقوقی در جهان، بیشتر باید به پیشگیری پرداخته شود تا مقابله؛ بنابراین سیاست‌های پیشگیرانه بایستی طوری تنظیم شود که قبل از وقوع جرم، زنجیره تکوین آن قطع گردد و به مرحله اجرا نرسد که در این راستا نیز پلیس نیازمند توانمندسازی است.

## منابع

- بازوند، ساسان و وروایی، اکبر. (۱۳۹۳). مطالعه تطبیقی جرایم و تخلفات رانندگی در حقوق ایران و فرانسه. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد کرمانشاه.
- دواس، دی‌ای. (۱۳۸۱). پیمایش در تحقیقات اجتماعی (ترجمه هوشنگ نائبی). تهران: نشر نی.
- رویانیان، محمد (۱۳۸۶). گزارش سخنرانی. روزنامه مردم‌سالاری، شماره ۱۶۴۹.
- سرمه، زهره و همکاران. (۱۳۸۳). روش‌های تحقیق در علوم رفتاری. چاپ نهم، تهران: آگه.
- سازمان بهداشت جهانی. (۲۰۰۶). کلاه ایمنی (ترجمه حمید سوری و همکاران، ۱۳۸۸). تهران: انتشارات پلیس راهور ناجا.
- عبدالرحمانی، رضا. (۱۳۸۸). مقدمه‌ای بر درک فرهنگ ترافیک. تهران: انتشارات دانشگاه علوم انتظامی.
- کلانتری، صمد و همکاران. (۱۳۸۶). ارتباط فقر با قانون‌گریزی و شکل‌گیری آسیب اجتماعی. فصلنامه علمی-پژوهشی رفاه اجتماعی، شماره اختصاصی فقر و نابرابری در ایران، سال پنجم (۱۸).
- نجفی ابرنآبادی، علی حسین. (۱۳۸۳). مباحثی در علوم جنایی. تقریرات درس جرم‌شناسی دکتری و کارشناسی ارشد، مجموعه دو جلدی به کوشش شهرام ابراهیمی.
- مهدوی، محمود. (۱۳۹۰). پیشگیری از جرم. چاپ اول، تهران: سمت.
- ناصر، محمد هادی؛ کرمانچی، جمشید و ستوده، مهران. (۱۳۸۵). گزارش جهانی پیشگیری از حوادث ترافیکی راه‌ها. تهران: معاونت سلامت وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی.
- نیازپور، امیر حسین. (۸۹-۱۳۸۲). بزهکاری به عادت و پیشگیری از آن. پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق جزا و جرم‌شناسی، دانشگاه شهید بهشتی.
- وروایی، اکبر و فتاحی، علی. (۱۳۹۳). مطالعه عوامل مؤثر بر تغییر نرخ تخلفات رانندگی پس از اجرای قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹. طرح تحقیق غیرصنعتی، تحت

تأثیر تدابیر پیشگیری غیرکیفری بر تغییر نرخ تخلفات رانندگی پس از اجرای قانون مصوب سال ۱۳۸۹

حمایت مادی دانشگاه علوم انتظامی.

وروایی، اکبر و فتاحی، علی. (۱۳۹۱). سیاست جنایی تقنینی پیشگیری از تخلفات در قانون راهنمایی و رانندگی. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک (۲۴).

وهاب‌زاده، ابراهیم. (۱۳۸۷). تأثیر عامل انسانی بر وقوع تصادفات رانندگی آزادراه کرج-قزوین و راه‌های کنترل و کاهش آن. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، سال سوم (۸).

Farrington, David P. & Welsh, Brandon C. (2008). Early developmental crime prevention in Sholomo Gioro Shoham. *International Handbook of penology and Criminal Justice*. CRC Press.

Makinen, Tapani, David M. Zaidel, et. Al. (2003). Traffic enforcement in Europe: Effects, measures, needs and future. Final report to the E.S.C.P.E consortium.

## The effect of preventing non-criminal measures the change in the rate of driving offenses after the Law Enforcement Act of 2010

A. Varvae<sup>1</sup>

### Abstract

As a representative set of rules and regulations and general law and discredit the policies and thinking, setting principles and objectives of criminal policy, and of course the main source of law is also a good criminal policy. This study aims to examine the effect of legislative measures in preventing non-criminal traffic violations after the rate change of law enforcement is handling traffic violations. Non-criminal prevention, through a set of actions that reduce or Azbynbrdn Jrmza causes and circumstances of the crime indicate inadequate to prevent crime from happening is. The aim of this study is determining which categories of legal non-criminal actions had an impact on the rate of traffic violations. This study is among the applied research and from aspects of data collection method is descriptive survey. The survey instrument was a questionnaire whose validity and reliability is provided. The study population consisted expert Tehran and major accidents, 71 people were questioned by rey distributed and then collected data was analyzed. The findings suggest that preventive non-criminal legal measures in the field of social prevention and situational prevention has had a great impact on the rate of traffic violations. In this context, according to results, reduce drivers committing traffic violations in situational prevention and social prevention component on social protection sector, had the greatest impact on the rate of traffic violations.

### Keywords

traffic, non-criminal prevention, social prevention, situational prevention and investigation of violations of the law.

---

1. Associate Professor and faculty member of the University of Police Emin,  
dr.akbarvarvaei@yahoo.com