

بستر سازی کیفری برای ایمن سازی ترافیک؛ بررسی تطبیقی جرم انگاری تخلفات پرخطر در رانندگی در نظام حقوقی ایران و کشورهای منتخب

یادداشت پژوهشی

*مجید حق شناس (نویسنده مسئول)، استادیار، گروه عملیات ترافیک، دانشگاه علوم انتظامی امین، تهران، ایران

*پست الکترونیکی نویسنده مسئول: haghshenas.6967@gmail.com

دریافت: ۱۴۰۵/۰۳/۰۳ - پذیرش: ۱۴۰۵/۰۵/۲۵

صفحه ۴۳۸-۴۱۷

چکیده

در شرایطی که آمار بالای تخلفات رانندگی و جانباختگان ناشی از آن در ایران بیانگر عدم بازدارندگی ضمانت اجرای موجود است، این تحقیق می‌کوشد با تحلیل مبانی نظری حقوق کیفری، ظرفیت‌ها و چالش‌های سیاست جنایی ایران را در مواجهه با رفتارهایی مانند رانندگی در حالت غیر طبیعی ناشی از مصرف مشروبات الکلی و مواد مخدر، رفتارهای پرخطر و رانندگی بدون گواهینامه آشکار سازد. این مطالعه با هدف بررسی امکان جرم‌انگاری برخی تخلفات پرخطر رانندگی در نظام حقوقی ایران با بهره‌گیری از تجارب کشورهای منتخب انجام شده است. روش پژوهش، تحلیلی-تطبیقی بوده و نظام‌های حقوقی کشورهای هلند، استرالیا و سنگاپور مورد مطالعه قرار گرفته‌اند. این کشورها با وجود تفاوت‌های علمی، ساختاری و فرهنگی، هر یک الگویی برای جرم‌انگاری هدفمند و قابل اجرا ارائه داده‌اند که می‌تواند در بازآرایی نظام حقوقی ایران در جرم‌انگاری تخلفات پرخطر رانندگی الهام‌بخش باشد. کارآمدی جرم‌انگاری در صورت ارتکاب تخلفات رانندگی توسط کاربران ترافیک نه در شدت مجازات، بلکه در عینیت معیارهای خطر، قطعیت اجرا و تناسب واکنش کیفری با درجه تهدید نهفته است. نتیجه‌گیری پژوهش تأکید دارد که سیاست جنایی ایران نیازمند عبور از واکنش به نتیجه، به سمت پیشگیری از خطر است؛ امری که مستلزم تعریف روشن جرایم پرخطر، بازنگری در مجازات‌ها، تقویت نهادهای اجرایی و بازگرداندن قبح اجتماعی رفتارهای خطرناک است. تحقیق بررسی تطبیقی جرم‌انگاری تخلفات رانندگی پرخطر در نظام حقوقی ایران و کشورهای منتخب، چارچوبی پیشنهادی برای اصلاح قانون‌گذاری مرتبط با مدیریت ترافیک و اعمال مقررات بابت تخلفات رانندگی پرخطر ارائه می‌دهد که بر سه اصل تفکیک تخلف و جرم، طراحی پلکانی میزان مجازات و ایجاد ضمانت در اجرای مؤثر قوانین و مقررات ترافیکی استوار خواهد بود.

واژه‌های کلیدی: مطالعه تطبیقی، جرم‌انگاری، تخلفات رانندگی پرخطر، جرایم رانندگی

۱-مقدمه

تصادف، نه تنها از عوامل اصلی بروز حوادث ترافیکی هستند، بلکه از دیدگاه حقوق کیفری، مصادیقی از رفتارهای تهدیدکننده نظم عمومی و امنیت اجتماعی محسوب می‌شوند (احسانپور و حق‌شناس، ۱۴۰۱). در ایران، این پدیده به یکی از بحران‌های اجتماعی تبدیل شده؛ به گونه‌ای که آمار بالای قربانیان تصادفات رانندگی در سال‌های اخیر، از جمله ثبت نزدیک به ۲۰ هزار کشته

ایمنی ترافیک یکی از شاخص‌های مهم توسعه اجتماعی و کارآمدی نظام حکمرانی در جوامع معاصر به شمار رفته و از طرفی یکی از چالش‌های جدی جوامع مدرن، تضمین ایمنی ترافیک و کاهش تلفات جاده‌ای است. امروزه تخلفات پرخطر رانندگی نظیر رانندگی در حالت مستی، ارتکاب تخلفات رانندگی حادثه ساز، رانندگی بدون گواهینامه و فرار از صحنه

در سال ۱۴۰۴، ناکارآمدی اقدام‌های قانونی کنونی در مقابله با رفتارهای پرخطر در رانندگی را به‌وضوح نشان می‌دهد.

در چنین وضعیتی، صرف اتکای قانون‌گذار به جریمه‌های نقدی، در برابر رفتارهایی که ماهیت کیفری آشکاری دارند، فاقد اثربخشی لازم به نظر می‌رسد. با توجه به نقش پیشگیرانه حقوق کیفری، بسیاری از نظام‌های حقوقی دنیا تلاش کرده‌اند با جرم‌انگاری هدفمند و طراحی نظام واکنشی تدریجی از ارتکاب تخلف تا جرم شدید، میان ضرورت مقابله مؤثر با رفتارهای پرخطر در رانندگی و رعایت اصول بنیادین عدالت کیفری تعادل برقرار کنند. این کشورها ضمن شناسایی معیارهای عینی برای تمایز تخلف رانندگی از جرم، از ابزارهایی چون تشدید مجازات، اعمال مجازات‌های تکمیلی و بهره‌گیری از فناوری برای شناسایی و اثبات انواع تخلف رانندگی بهره برده‌اند. در مقابل، سیاست جنایی ایران در این حوزه از دو آسیب اساسی شامل فقدان جرم‌انگاری مستقل و دقیق برای برخی از رفتارهای پرخطر در رانندگی و عدم تناسب و کارآمدی در اعمال ضمانت‌اجراهای کیفری رنج می‌برد. از این‌رو، بررسی تطبیقی سیاست‌های کیفری موفق و ناموفق در کشورهای مختلف، می‌تواند زمینه‌ساز طراحی یک الگوی بومی برای سیاست‌گذاری مؤثر در کشور باشد. پژوهش حاضر با انتخاب کشورهای منتخب از نظام‌های حقوقی حرفه‌ای، سیاسی و مختلط شامل کشورهای هلند، استرالیا و سنگاپور می‌کوشد ضمن تحلیل نقاط قوت و ضعف آن‌ها، امکان‌سنجی جرم‌انگاری بخشی از تخلفات پرخطر رانندگی را در نظام حقوقی ایران بررسی کرده و پیشنهادهایی در راستای ارتقای اثربخشی و ضمانت‌اجراهای کیفری ارائه دهد (شفیعی کندجانی و همکاران، ۱۴۰۲).

با توجه به هدف پژوهش به منظور بسترسازی کیفری برای ایمن سازی ترافیک و بررسی تطبیقی جرم‌انگاری تخلفات پرخطر در رانندگی در نظام حقوقی ایران و انتخاب کشورهای مورد مطالعه بر اساس معیار تنوع حقوقی و اجتماعی و کارآمدی نسبی در مواجهه با جرایم رانندگی صورت گرفته است. کشور هلند به دلیل موفقیت‌های قابل توجه در کاهش جانباختگان ناشی از سوانح ترافیکی و بهره‌گیری از سیاست ایمنی پایدار، تجربه‌ای پیشرفته و سازمان‌یافته در زمینه ایمنی ترافیک ارائه می‌دهد. کشور سنگاپور به‌عنوان یک کشور آسیایی در حال توسعه، به دلیل بافت اجتماعی-فرهنگی متنوع، با چالش‌هایی مشابه ایران مانند رشد سریع وسایل نقلیه و مشکلات زیرساختی

مواجه است. این کشور ترکیبی از رویکردهای کیفری و آموزشی را در پیش گرفته و تجربه آن می‌تواند در سیاست‌گذاری ایران مفید باشد. استرالیا به‌عنوان یک نظام حقوقی پیشرفته با ساختار قوی، توازن میان مجازات‌های کیفری، ضمانت‌اجراهای اجتماعی و سایر اقدام‌های پیشگیرانه برقرار کرده است. تحلیل نظام حقوقی استرالیا می‌تواند برای اصلاحات کیفری در کشور ایران الگویی از یک تجربه متوازن و حقوق محور باشد. ترکیب این کشورها امکان مطالعه طیفی متنوع از نظام‌های حقوقی را فراهم می‌کند. تحلیل تطبیقی این تجارب، در کنار بررسی نظام حقوقی ایران، زمینه را برای ارائه الگوی بومی و متناسب با واقعیت‌های اجتماعی کشور فراهم می‌سازد. بدین ترتیب هدف اصلی پژوهش نه صرفاً انتقال قوانین خارجی، بلکه ارزیابی ظرفیت‌ها و محدودیت‌های حقوق ایران برای جرم‌انگاری هدفمند و مؤثر تخلفات پرخطر رانندگی است. با عنایت به موارد فوق لذا محققین به دنبال آن هستند به این سوال اصلی پاسخ دهند که با توجه به شباهت‌ها و تفاوت‌های نظام‌های حقوقی کشورهای منتخب، آیا می‌توان امکان و حدود جرم‌انگاری برخی از تخلفات رانندگی پرخطر را در نظام حقوقی ایران، در چارچوب اصول و موانع حقوق کیفری، به‌درستی ارزیابی و توجیه کرد؟

۲-پیشینه تحقیق

جرم‌انگاری تخلفات رانندگی پرخطر و سیاست کیفری برای تشدید یا اصلاح مجازات‌های آن از مهم‌ترین مباحث در ادبیات بین‌المللی حقوق کیفری ترافیک به‌شمار می‌رود. پژوهش‌های متعددی در این حوزه صورت گرفته که نشان می‌دهد رویکرد کشورها در قبال رانندگی خطرناک، بسیار متأثر از زمینه‌های فرهنگی، اجتماعی و حقوقی آنان است. در ادامه، مهم‌ترین یافته‌های مطالعات تطبیقی در کشورهای منتخب و نیز نقد و تحلیل پژوهش‌های خارجی درباره میزان موفقیت سیاست‌های کیفری ترافیکی مرور می‌شود. سپس خلأهای موجود در ادبیات فارسی این حوزه تبیین گردیده و نشان داده می‌شود که پژوهش حاضر چگونه با رویکردی نوین، این شکاف‌ها را پر کرده و الگویی بومی ارائه می‌کند. با وجود اهمیت روزافزون جرایم رانندگی در ایران، پژوهش‌های حقوقی و جرم‌شناختی داخلی در این زمینه همچنان محدود و پراکنده‌اند. بسیاری از مطالعات موجود، رویکردی موردی و تک‌بعدی داشته و هنوز یک دیدگاه

جامع و نظام‌مند پیرامون جرم‌انگاری رفتارهای پرخطر رانندگی در ادبیات فارسی شکل نگرفته است.

برای نمونه، شفیعی‌کندجانی و همکاران (۱۴۰۲) در یک مطالعه مروری نظام‌مند بر ۴۵ پژوهش بین‌المللی نشان داده‌اند که نبود توافق بر سر تعریف رفتارهای رانندگی پرخطر، از عوامل اصلی ناکارآمدی سیاست‌های قانونی و پیشگیرانه در دنیاست. این وضعیت در ایران نیز به‌روشنی مشاهده می‌شود؛ قانون‌گذار ما تاکنون مرز دقیق میان مفاهیمی چون بی‌احتیاطی، بی‌مبالاتی و رانندگی مخاطره‌آمیز را ترسیم نکرده و این عدم شفافیت مفهومی پیامدهای منفی به دنبال داشته است. از یک سو، عدم تفکیک مصادیق تخلفات رانندگی پرخطر باعث شده در عمل برخی رفتارهای خطرناک مانند سرعت غیرمجاز در زمره تخلفات عادی انگاشته شوند و واکنش متناسب کیفری دریافت نکنند. از سوی دیگر، ابهام در معیارهای خطر موجب تشتت آراء قضایی و عدم انسجام در رویه محاکم شده است؛ به طوری که ممکن است دو قاضی برای رفتار مشابه، یکی مجازات حبس و دیگری صرفاً جریمه‌ی نقدی در نظر بگیرد. پیامد نهایی چنین وضعیتی، کاهش بازدارندگی واقعی قوانین است؛ زیرا رانندگان متخلف نه برداشت روشنی از حدود و ثغور رفتارهای ممنوعه دارند و نه به طور قطعی از پیامد تخلف خود مطلع‌اند.

صفری و بهاری‌زاده (۱۳۸۸) در مقاله‌ای با عنوان مسئولیت راننده بدون گواهینامه رانندگی صرفاً به بررسی مسئولیت کیفری رانندگان فاقد گواهینامه پرداخته‌اند. این پژوهش علی‌رغم ارائه نتایج مفید در حیطه خود، تنها یکی از مصادیق تخلفات خطرناک (رانندگی بدون پروانه) را پوشش داده و از ارائه چارچوبی جامع برای سایر رفتارهای پرخطر و سیاست کیفری کلان در این حوزه بازمانده است. هم‌چنین محمدی (۱۳۸۶) در مقاله جنایت غیرعمدی ناشی از تقصیر در رانندگی؛ مطالعه‌ای در ماهیت جنایی و طبقه‌بندی؛ تلاش کرده است جایگاه جرایم رانندگی ناشی از تقصیر را در طبقه‌بندی سه‌گانه‌ی جرایم شامل عمدی، شبه‌عمدی، خطای محض تبیین کند. این تحقیق از لحاظ تئوریک و تحلیل ماهیت تقصیر ارزشمند است و مبانی مسئولیت کیفری رانندگان خاطی را روشن می‌سازد. با این حال، رویکرد مذکور نیز غالباً شکلی و نظری بوده و به چالش‌های سیاست کیفری ترافیکی در عمل، معیارهای عینی خطر در رفتار راننده، یا سازوکارهای اجرایی بازدارندگی توجه کافی نکرده است. در واقع، ادبیات حقوقی ما تاکنون بیشتر معطوف به تفسیر قوانین

موجود یا تحلیل مفاهیم به‌صورت انتزاعی بوده و کمتر به تجارب عملی و تطبیقی سایر کشورها یا ارزیابی کارآمدی اقدامات قانونی پرداخته است. یکی از خلأهای اساسی در پژوهش‌های داخلی، فقدان تعریف و طبقه‌بندی دقیق و مشترک از رفتارهای پرخطر رانندگی است.

یاب و همکاران (۲۰۲۲)، در تحقیق جامع خود به این نتیجه رسیدند که افزایش بی‌رویه مجازات‌های تخلفات رانندگی موثر نبوده است و افزایش روزافزون آمار تصادفات جاده‌ای، به‌ویژه در نواحی شهری و بین‌شهری، تکرار تخلفات توسط رانندگان پرخطر و فقدان ابزارهای کنترلی مؤثر برای پایش مستمر رفتار رانندگی، خود نشان‌دهنده این موضوع است. مطالعات پیشین در استرالیا نشان می‌دهد که تمایز میان تخلفات اداری و جرایم کیفری در حوزه رانندگی، نقش اساسی در سیاست‌گذاری کیفری ایفا می‌کند. پژوهش گریفیتز و وردون جونز (۲۰۱۸)، بیانگر آن است که تخلفات رانندگی پرخطری مانند رانندگی در حالت مستی، انجام حرکات نمایشی و مارپیچ و سرعت غیرمجاز شدید، به دلیل تهدید مستقیم علیه جان افراد، به‌تدریج از قلمرو تخلفات صرفاً انتظامی خارج شده و مشمول جرم‌انگاری کیفری شده‌اند. روسدیان و همکاران (۲۰۱۸). در یک مطالعه انتقادی نتیجه گرفتند که جرم‌انگاری گسترده تخلفات رانندگی در سنگاپور، بدون فراهم‌سازی پیش‌نیازهای نهادی، آموزشی و فرهنگی، نه تنها اثر بازدارنده‌ای نداشته بلکه باعث بی‌اعتمادی عمومی و افزایش بار پرونده‌های قضایی شده است. به بیان دیگر، وقتی فرهنگ ترافیکی و توان اجرایی پلیس و دستگاه قضایی آمادگی لازم برای اجرای مؤثر قانون را نداشته باشد، سخت‌گیری قانونی می‌تواند نتیجه معکوس دهد و به ازدحام دادگاه‌ها و نارضایتی اجتماعی بینجامد. در هلند و برخی کشورهای اروپایی، قوانین کیفری سخت‌گیرانه‌ای برای تخلفات پرخطر در رانندگی وضع شده است. با این حال، مطالعات تطبیقی، از جمله پژوهش دیچک و ولزویک (۲۰۱۵) نشان می‌دهد جرم‌انگاری رفتارهای خطرناک رانندگی با چالش‌های مفهومی و اجرایی مواجه است و موفقیت آن مشروط به تعریف معیارهای عینی خطر و نظام اثباتی دقیق در محاکم است. به بیان دیگر، صرف شدت مجازات تضمین‌کننده بازدارندگی نیست، بلکه شفافیت قانون و قابلیت اجرای آن نقش تعیین‌کننده دارد. طبق پژوهش نووا و همکاران (۲۰۱۱)، تأثیر مثبتی بر کاهش تلفات و جراحات رانندگی داشته است. این مطالعه سری زمانی در نشریه سازمان بهداشت جهانی

نشان داد پس از جرم‌انگاری جدید، میزان تصادفات منجر به جراحت کاهش معناداری یافت.

به طور خلاصه، شکاف اصلی ادبیات داخلی را می‌توان در دو بعد خلاصه کرد: نخست، نبود تحقیقات تطبیقی و تحلیلی که تجارب کشورهای موفق در مهار رانندگی پرخطر را بررسی کرده و قابل بهره‌برداری برای ایران سازند؛ دوم، غفلت از ابعاد فرهنگی و اجرایی در کنار مباحث صرفاً حقوقی و شکلی. بسیاری از پژوهش‌های کنونی، یا فاقد رویکرد تطبیقی‌اند و یا تأثیر عوامل اجتماعی-فرهنگی بر موفقیت قوانین را نادیده می‌گیرند. این در حالیست که همان‌گونه که بناکار (۲۰۱۵) تأکید کرده، ویژگی‌های فرهنگی (مانند روحیه فردگرایانه یا آنومی‌های اجتماعی در ایران) می‌تواند در ناکامی سیاست‌های بازدارنده نقش داشته باشد. هم‌چنین هرتوق (۲۰۲۳)، در یک مطالعه تطبیقی بین ایران و هلند نشان داده است که برای تبیین رفتارهای ترافیکی و میزان تبعیت از قانون، باید پیوند میان حقوق، فرهنگ و جامعه را در نظر گرفت. از این منظر، خلأ تحقیقاتی در ایران شامل پرداختن به این پیوندهای میان‌رشته‌ای نیز می‌شود که تاکنون کمتر مورد توجه قرار گرفته است. پژوهش حاضر با اتخاذ رویکردی تحلیلی-تطبیقی درصدد پر کردن خلأهای یادشده و ارائه پاسخی جامع به معضل تخلفات رانندگی پرخطر در ایران است. بدین منظور، از یک سو الگوها و تجربیات کیفری چند کشور منتخب مورد مطالعه به‌دقت مطالعه و مقایسه شده‌اند تا مشخص شود هر یک در جرم‌انگاری رفتارهای پرخطر چه راهکاری اتخاذ کرده و چه میزان در کاهش تخلفات موفق بوده‌اند. از سوی دیگر، این یافته‌ها با ساختار تقنینی و واقعیت‌های فرهنگی-اجتماعی ایران تطبیق داده شده است تا کاربست‌پذیری آن‌ها سنجیده شود. پژوهش حاضر تلاش می‌کند با تکیه بر مبانی نظری حقوق کیفری و شواهد تجربی بین‌المللی، الگویی بومی و مرحله‌بندی‌شده برای جرم‌انگاری مؤثر رفتارهای ذاتاً پرخطر رانندگی طراحی کند. این الگو ترکیبی متوازن از رویکردهای کیفری، اداری و آموزشی را پیشنهاد می‌نماید؛ به نحوی که ضمن حفظ موازین شرعی و حقوقی داخلی، ضمانت اجرای قاطع قانون را تضمین کرده و با ارتقای فرهنگ ترافیکی، به کاهش پایدار تخلفات پرخطر و تعداد جانباختگان ناشی از سوانح ترافیکی بینجامد. به بیان دیگر، نوآوری این پژوهش در آن است که با بهره‌گیری از تجارب موفق جهانی و در نظر گرفتن شرایط ویژه ایران، راهبردی جامع برای سیاست کیفری ترافیکی ارائه

می‌کند که می‌تواند خلأهای نظری و عملی موجود را پوشش داده و گامی مؤثر در جهت ایمن‌سازی جاده‌های کشور باشد.

جرم

برای دهه‌های متوالی، حقوق‌دانان در رابطه با چیستی جرم و این موضوع که چه رفتارهایی جرم شناخته می‌شود اختلاف‌نظر داشته‌اند. آیا جرم صرفاً نقض مقررات حقوق کیفری است؟ آیا رفتاری جرم است که باعث آسیب جدی به دیگران شود؟ برخی از جرم‌شناسان سعی کرده‌اند که به تعریف جرم در دیدگاه اخلاقی و اجتماعی بپردازند. دیدگاه اخلاقی که جرم را رفتاری غیراخلاقی می‌داند، سرشار از ابهام است، زیرا حتی میان افراد یک جامعه توافق نظر در رابطه با اصول اخلاقی وجود ندارد. این وضعیت در دیدگاه اجتماعی که جرم را رفتاری ضداجتماعی تلقی می‌کند نیز وجود دارد و همچنان بر این اساس تعریف جرم موضوعی مبهم و غیردقیق است. از زمان پیدایش جرم‌شناسی در قرن نوزدهم میلادی تا به امروز، این رشته با یک تناقض داخلی روبرو بوده است؛ از یک طرف متخصصان این رشته آن را رشته‌ای علمی، بی‌طرف و فاقد ارزش‌گذاری معرفی می‌کنند. از طرف دیگر، برخی از جرم‌شناسان آن را به عنوان بخشی از دستگاه ایدئولوژیک دولت شناسایی کرده و تعاریف دولتی و قانونی جرم و مجرم را به عنوان نقطه آغازین پژوهش خود می‌پذیرند. این تعریف برای موضوع تحقیق حاضر اهمیت ویژه‌ای دارد؛ چرا که رفتارهای پرخطر رانندگی، حتی اگر همیشه در قوانین کیفری به‌عنوان جرم مستقل شناسایی نشوند، در عمل با سلب امنیت عمومی، ایجاد آسیب‌های جانی و محدود کردن آزادی‌های دیگران، مصداق بارز اعمال قدرت آسیب‌زا هستند.

تخلف

تخلف اداری به عنوان یک مفهوم حقوقی در دوران مدرن، ریشه در سیستم‌های حقوقی بوروکراتیک دارد. در رابطه با تعریف این مفهوم، در میان متخصصان حقوق اختلاف وجود دارد. سیستم‌های حقوقی مختلف در جهان تعاریف متفاوتی در رابطه با تخلفات ارائه داده‌اند که بعضاً متناقض است. برخی از پژوهش‌گران تخلف را جزیی از جرایم می‌دانند که این دیدگاه ناشی از تقسیم‌بندی است که در برخی نظام‌های حقوقی وجود دارد. این تقسیم‌بندی جرایم بر اساس شدت آن‌ها به سه دسته جنایات، جنحه و تخلفات تقسیم می‌کند (ادوور، ۲۰۱۳). این تقسیم‌بندی در نظام حقوقی ایران پیش از انقلاب نیز وجود

مخاطره‌آمیز در حین رانندگی اطلاق می‌شود که به‌طور جدی امنیت جانی و مالی شهروندان و نظم عمومی ترافیکی را تهدید می‌کنند و در صورت تحقق، اغلب می‌توانند به تصادفات شدید، صدمات جدی جسمی یا مرگ افراد منجر شوند.

جرم‌انگاری

جرم‌انگاری در ادبیات حقوق کیفری به‌طور کلی به این پرسش باز می‌گردد که چه رفتاری باید جرم تلقی شود و بر چه اساسی چنین تصمیمی توجیه‌پذیر است. به بیان دیگر، جرم‌انگاری مسئله‌ای درباره‌ی تعیین دامنه‌ی مشروع مداخله‌ی حقوق کیفری و ترسیم سیاست جنایی مناسب در یک جامعه است. در طول تاریخ، دولت و جرم‌انگاری پیوندی ناگسستنی داشته‌اند؛ هیچ دولتی، چه در شکل سنتی و چه مدرن، بدون تعیین مجموعه‌ای از رفتارهای ممنوع وجود نداشته است. در حوزه‌ی رانندگی نیز از همان زمان که وسایل نقلیه موتوری وارد زندگی بشر شدند، دولت‌ها ناگزیر شدند برخی رفتارهای پرخطر در رانندگی را به‌عنوان تهدیدی جدی برای امنیت عمومی ممنوع کنند. با پیچیده‌تر شدن مناسبات اجتماعی و افزایش حجم ترافیک در جوامع مدرن، به تعداد این ممنوعیت‌ها افزوده شده و بسیاری از نظام‌های حقوقی با پدیده‌ای مواجه‌اند که برخی آن را تورم قوانین کیفری می‌نامند (فارمر، ۲۰۲۳). در زمینه‌ی ترافیک نیز همین وضعیت دیده می‌شود؛ مقررات کیفری فراوانی برای کنترل رفتار رانندگان وضع شده که گاه موجب انتقاد از مداخله بیش از حد کیفری می‌شود. اندیشمندان حقوق کیفری بر این باورند که قوانین باید حداقلی باشند و شهروندان بتوانند به‌راحتی آن‌ها را درک و رعایت کنند. با این حال، تجربه‌ی زیسته‌ی کشورهای مختلف نشان می‌دهد که افزایش کنترل و نظارت بر رانندگی، در کنار محدود کردن آزادی‌های فردی، بخشی جدایی‌ناپذیر از تحقق نظم و امنیت ترافیکی است. بنابراین حتی اگر بخشی از رفتارهای رانندگی پرخطر از حوزه‌ی کیفری خارج شوند، واقعیت این است که پیچیدگی ترافیک در جوامع امروزی همچنان سطح بالایی از جرم‌انگاری و کنترل حقوقی را ضروری می‌سازد (هوساک، ۲۰۲۳).

داشته است؛ در نتیجه در این تعریف تخلف نوعی جرم است که دارای کمترین میزان شدت می‌باشد و از لحاظ ماهیت تفاوتی با جرم ندارد. برخی دیگر تخلف را متفاوت از جرم می‌دانند و از معیارهای دیگری برای تعریف آن استفاده می‌کنند. در این راستا می‌توان به معیار تصریح قانون‌گذار، مرجع رسیدگی کننده و میزان مجازات اشاره کرد.

تخلفات رانندگی پرخطر

یکی از مشکلات مفهومی و عملی در مطالعات مربوط به ایمنی ترافیک، ابهام مرز میان تخلف و جرم است؛ در حالی که تخلف، معمولاً به رفتارهایی با خطر کمتر نسبت داده می‌شود، استفاده از واژه تخلف پرخطر ممکن است متناقض به نظر برسد. در پاسخ باید گفت که در نظام حقوقی ایران بسیاری از رفتارهای بسیار خطرناک رانندگی به دلایل مختلف جرم‌انگاری نشده‌اند و همچنان در قالب تخلف اداری و انتظامی باقی مانده‌اند. از سوی دیگر، واژه تخلف در زبان عمومی و متون آکادمیک، بیشتر برای اطلاق به رفتارهای خلاف مقررات رانندگی به کار می‌رود، فارغ از آن‌که میزان خطر آن چقدر باشد. با این توضیح، استفاده از واژه تخلفات پرخطر بیشتر از باب تسامح زبانی و کاربرد رایج است، نه تحلیل حقوقی دقیق. تخلفات پرخطر رانندگی معمولاً توسط شهروندان عادی و فاقد پیشینه کیفری ارتکاب می‌یابند، از این رو در ذهن عمومی قبح اجتماعی کمتری دارند و مردم مرتکبان این رفتارها را به چشم مجرم نمی‌بینند (کاستاک و کارنيس، ۲۰۲۴). برای پاسخ‌گویی به این پرسش، پژوهش دو مجموعه مورد را هم‌زمان بررسی می‌کند: از یک سو تخلفات در معنای رایج اداری که در عمل بیشترین پیامدهای مرگ و جرح را تولید می‌کنند به‌ویژه رانندگی در حالت مستی و رانندگی خطرناک و از سوی دیگر مصادیقی که اکنون در متن قانون مجازات به‌عنوان جرایم ناشی از تخلف رانندگی پیش‌بینی شده‌اند اما در رویه و اجرا اغلب همانند تخلف رفتار می‌شوند. نظیر قتل غیرعمد و جرح غیرعمد مندرج در مواد ۷۱۴ تا ۷۱۹ قانون مجازات و نیز رانندگی بدون گواهینامه که در ماده ۷۲۳ قانون مجازات درج شده است. دلیل توالی این دو محور روشن است: هر تلاشی برای جرم‌انگاری باید با ارزیابی نظام فعلی کیفری و ترافیکی آغاز شود تا مشخص گردد چه خلأهایی در نص، ضمانت اجرا و رویه قضایی وجود دارد که مانع تحقق اهداف بازدارندگی و پیشگیری شده‌اند. به طور کلی تخلفات رانندگی پرخطر، به مجموعه‌ای از رفتارهای ناهنجار و

۳-روش تحقیق

پژوهش حاضر از نظر هدف، در زمره تحقیقات کاربردی و از منظر شیوه انجام، تحقیق به روش تحلیلی - تطبیقی سازمان یافته است؛ یعنی ضمن تحلیل انتقادی نظام تقنینی و قضایی ایران در زمینه موضوع تحقیق، الگوهای منتخب از نظام‌های حقوقی سه کشور هلند، سنگاپور و استرالیا نیز با رویکرد تطبیقی مورد بررسی قرار گرفته‌اند. در این راستا، سعی شده است تحلیل مقررات و رویه‌های کیفری کشورها در پرتو مبانی نظری و اصول بنیادین حقوق کیفری همچون اصل قانونی بودن جرم و مجازات، اصل تناسب، اصل لزوم توجیه‌پذیری سیاست کیفری قرار گیرد. لازم به ذکر است که روش تحلیلی در مطالعات حقوقی بر پایه استنباط از متون قانونی، رویه‌های قضایی، نظریه‌های فقهی و دکترین‌های حقوقی استوار است و از طریق تفسیر و تحلیل منطقی این منابع، به استنتاج اصول، نقد ساختار موجود و ارائه راهکارهای حقوقی می‌پردازد. در عین حال، روش تطبیقی، امکان شناخت کاستی‌ها، تجربیات موفق را برای ارائه پیشنهادها و واقع‌بینانه‌تر فراهم می‌سازد. انتخاب کشورهای مورد بررسی در این تحقیق با تکیه بر تقسیم‌بندی نظری سیستم‌های حقوقی به صورت هدفمند و نظام‌مند انجام شده است. طبق این چارچوب، نظام‌های حقوقی در سه خانواده اصلی شامل خانواده حقوق حرفه‌ای، حقوق سیاسی و حقوق سنتی قابل طبقه‌بندی بوده و هر یک از این خانواده‌ها نمایانگر ویژگی‌های نهادی، تقنینی و سیاست‌گذاری خاصی در مواجهه با پدیده‌های اجتماعی مانند جرایم ترافیکی هستند. در این راستا کشورهای هلند و استرالیا به عنوان نمایندگان برجسته‌ی خانواده حقوق حرفه‌ای انتخاب شده‌اند. این کشورها با ساختارهای قضایی تثبیت‌شده، نظام تقنینی منسجم و سیاست‌های کیفری مبتنی بر داده‌های علمی، به عنوان کشورهای مرجع در طراحی نظام‌های کارآمد حقوق کیفری ترافیک شناخته می‌شوند. سنگاپور به عنوان کشورهایی با نظام حقوقی سیاسی با رگه‌هایی از حقوق سنتی و مذهبی انتخاب شده‌اند.

در این کشورها، تأثیر عوامل فرهنگی، مذهبی و ضعف نهادهای اجرایی منجر به رویکردهایی متمایز در مقابله با تخلفات رانندگی شده است؛ سنگاپور به طور خاص نمونه‌ای از جرم‌انگاری گسترده و ناکارآمدی اجرایی را به نمایش می‌گذارد. علاوه بر ملاحظه خانواده‌های حقوقی، توزیع کشورها به گونه‌ای صورت گرفته که یک طیف عملکردی نیز پوشش داده شود: از

کشورهایی با سیاست‌های کیفری موفق (نظیر هلند)، تا کشورهایی با عملکرد متوسط (نظیر استرالیا)، و نهایتاً کشوری با نارسایی‌های آشکار (سنگاپور). این طیف‌بندی امکان تحلیل تطبیقی دقیق‌تری را فراهم می‌سازد و به پژوهشگر اجازه می‌دهد با بررسی نقاط قوت و ضعف هر مدل، الگوی بومی و مرحله‌بندی‌شده‌ای برای ایران طراحی کند.

اطلاعات و داده‌های مورد نیاز این تحقیق، به شیوه اسنادی گردآوری شده‌اند. گردآوری این منابع با هدف دستیابی به بنیان‌های نظری و مصادیق اجرایی هر یک از محورهای تحقیق صورت گرفته و طی فرآیندی نظام‌مند مورد بررسی، دسته‌بندی و تحلیل قرار گرفته‌اند.

مهم‌ترین منابع به کاررفته عبارت‌اند از:

-قوانین داخلی جمهوری اسلامی ایران مرتبط با موضوع ایمنی ترافیک و رانندگی

-آرای وحدت رویه دیوان عالی کشور، نظریات مشورتی اداره

کل حقوقی قوه قضاییه و رویه محاکم کیفری

-متون قانونی کشورهای منتخب، اعم از قوانین کیفری عمومی،

مقررات خاص ترافیکی

-آراء قضایی کلیدی از مراجع عالی کشورهای تطبیقی.

-کتاب تخصصی حقوق کیفری، مقالات پژوهشی داخلی و

بین‌المللی، گزارش‌های آماری سازمان‌های رسمی

گفتنی است داده‌های گردآوری‌شده در این تحقیق با بهره‌گیری

از روش تحلیل منطقی و استنباطی حقوقی مورد پردازش قرار

گرفته‌اند. در این شیوه، ابتدا مفاهیم و اصول حقوقی مرتبط با

موضوع تحقیق تبیین می‌شود، سپس با تکیه بر تفسیر حقوقی

مواد قانونی، مقایسه تطبیقی سیاست‌های کیفری کشورها انجام

می‌گیرد. در تحلیل تطبیقی، محور مقایسه، اصول جرم‌انگاری،

نوع پاسخ کیفری به رفتارهای پرخطر، حدود دخالت دولت در

پیشگیری و واکنش کیفری، و کارآمدی رویه‌های قضایی بوده

است. تأکید اصلی بر آن بوده که تفاوت‌های فرهنگی و ساختاری

حقوقی در تحلیل‌ها مد نظر قرار گیرد و صرف مقایسه شکلی

متون قانونی ملاک قرار نگیرد. به‌ویژه در مرحله بررسی و مقایسه

کشورها، سعی شده هم شباهت‌ها و هم تفاوت‌های ساختاری و

اجرایی مورد توجه قرار گیرد.

۴- یافته‌ها

کشور هلند

بررسی وضعیت ترافیک و حقوق کیفری ترافیک در هلند نشان می‌دهد که این کشور نمونه‌ای پیشرفته از پیوند میان سیاست‌گذاری مبتنی بر شواهد، فرهنگ رانندگی نسبتاً قانون‌مدار و نظام حقوقی حرفه‌ای است. با این حال، این تصویر موفق و کم‌نقص نیست و در لایه‌های زیرین آن می‌توان تنش‌ها و چالش‌های مهمی را مشاهده کرد که برای هر گونه الهام‌گیری تقنینی یا سیاست‌گذاری در کشورهایی مانند ایران باید مورد توجه قرار گیرد. تجربه هلند نشان می‌دهد که موفقیت پایدار در این حوزه بیشتر از آن‌که محصول شعارهای سخت‌گیرانه باشد، نتیجه یک معماری دقیق نهادی، فرهنگی و حقوقی است.

نخست، از منظر ایمنی جاده‌ای و سیاست‌های کلان ترافیکی، هلند با اتخاذ رویکرد ایمنی پایدار از دهه ۹۰ میلادی به بعد، مسیر متفاوتی نسبت به بسیاری از کشورها پیموده است. این رویکرد، که بر «ایمن‌سازی ذاتی سیستم» تمرکز دارد، نقطه ثقل مسئولیت را از فرد به سمت طراحی سیستم شامل جاده، وسیله نقلیه و مدیریت جریان ترافیک (جابه‌جا می‌کند. این انتخاب مفهومی، از منظر نظری، نوعی فاصله‌گیری از اخلاق فردی محور و حرکت به سوی نگاه نظام‌مند است؛ بر اساس این دیدگاه اگر قرار است خطای انسانی امری ناگزیر تلقی شود، باید ساختارها به گونه‌ای طراحی شوند که این خطا به فاجعه بدل نشود.

دوم، از منظر فرهنگ رانندگی و مشروعیت نهادی، یافته‌های تطبیقی میان ایران و هلند نشان می‌دهد که تفاوت اصلی دو کشور را نمی‌توان صرفاً در شدت مجازات یا دقت قانون‌نویسی جست‌وجو کرد. در هلند، بخش بزرگی از رعایت قواعد ترافیکی بر دو پایه درک بالای احتمال کنترل و دستگیری در صورت تخلف و درک اخلاقی و اجتماعی از ناپسند بودن تخلف ترافیکی استوار است که در ایران به مراتب ضعیف‌تر است. این ترکیب باعث می‌شود که حتی پیش از مداخله حقوق کیفری، نوعی خودتنظیمی اجتماعی شکل بگیرد.

سوم، در سطح نظام حقوقی و حقوق کیفری، هلند نمونه‌ای جالب از عبور از دوگانه کلاسیک کامن‌لا/سیویل‌لا و حرکت به سمت یک مدل حقوق حرفه‌ای است. قانون مجازات با ساختار ساده، عمل‌گرای خود، در کنار قانون ترافیک ۱۹۹۴، بستر قانونی نسبتاً شفافی برای جرایم ترافیکی فراهم کرده است.

چهارم، سیاست کیفری در قبال رانندگی در حالت مستی و تحت تأثیر مواد مخدر نمونه روشنی از تنش میان «سخت‌گیری تقنینی» و «ضعف اجرایی» است. قانون‌گذار هلندی با تعیین حدود کمی دقیق برای الکل و سپس برای مواد مخدر و جرم‌انگاری امتناع از تست، ظاهراً چارچوب بسیار قدرتمندی ایجاد کرده است. اما در عمل، کاهش ظرفیت پلیس برای آزمون‌های گسترده و همچنین وابستگی به ایست‌های موردی باعث شده اثر بازدارنده این مقررات کمتر از سطح انتظارات باشد.

پنجم، در سطح ساختار جرم‌انگاری و دسته‌بندی جرایم ترافیکی و تفکیک میان تخلفات اداری، جنحه‌ها و جنایات از مزایای مهم نظام هلند است. این تفکیک امکان می‌دهد که بخش بزرگی از رفتارهای کم‌خطر از مسیر اداری و سریع (با جریمه) حل و فصل شود و انرژی دستگاه قضایی برای پرونده‌های واقعاً مهم آزاد بماند. برای کشوری مانند ایران، الگوگیری از هلند تنها در صورتی معنادار است که این پیچیدگی‌ها دیده شود: نمی‌توان صرفاً با وارد کردن متون قانونی سخت‌گیرانه یا افزایش مجازات‌ها، به نتایج کشور هلند رسید، بدون آن‌که بستر فرهنگی، مشروعیت نهادی، ظرفیت اجرایی پلیس و انسجام رویه قضایی متناسب با آن ایجاد شود.

کشور سنگاپور

توجه به قوانین کیفری ترافیکی نظام حقوقی سنگاپور نشان‌دهنده این موضوع است که این دولت بیشتر بر مجازات‌های اداری در راستای مقابله با تخلفات ترافیکی تکیه دارد و تنها شش جرم ترافیکی در ماده ۳۱۶ قانون سال ۲۰۰۹ شناسایی شده است؛ با این حال برای تخلفات رانندگی که از ماده ۲۷۳ تا ۳۱۲ پیش‌بینی شده است، مجازات حبس نیز در نظر گرفته شده که مشخص نیست چرا برای تخلف اداری، مجازات کیفری تعیین شده است. به عبارت دیگر در این قانون ما با جرم‌انگاری حداکثری روبرو هستیم که به شکل گسترده حقوق بنیادین شهروندان را نقض می‌کند. به عبارت دیگر، دامنه جرم‌انگاری ترافیکی در این کشور وسیع‌تر از برخی کشورهاست و حتی برای تخلفات نسبتاً کم‌خطری که در نظام‌های حقوقی دیگر صرفاً با قبض جریمه حل و فصل می‌شوند، در قانون این کشور عنوان مجرمانه و امکان مجازات حبس پیش‌بینی شده است. البته باید توجه داشت که سقف مجازات‌های حبس تعیین‌شده برای این تخلفات جزئی معمولاً کوتاه و جریمه‌های نقدی نیز نسبتاً ناچیز

به تخلفات صرفاً اداری گرفته تا ارتقای شفافیت و نظارت در اجرای قانون و تقویت بازرسی عملکرد پلیس. همچنین تأکید می‌شود که راه‌حل پایدار برای معضل ترافیک، تنها در مجازات بیشتر نیست بلکه در آموزش، فرهنگ‌سازی و مهندسی ترافیک ایمن نهفته است تا اساساً جرمی رخ ندهد که نیاز به مجازات باشد.

کشور استرالیا

نظام کیفری ترافیکی استرالیا شامل مجموعه‌ای از قوانین فدرال و استانی است که برای تأمین ایمنی جاده‌ها و مقابله با رفتارهای خطرناک رانندگی طراحی شده‌اند. تخلفات و جرایم رانندگی در استرالیا می‌تواند پیامدهای کیفری سنگینی داشته باشد، به‌ویژه در مواردی که امنیت عمومی را به خطر می‌اندازد یا منجر به آسیب و تلفات می‌شود. از یک سو، قانون مجازات استرالیا جرایم جدی رانندگی را در سراسر کشور جرم‌انگاری می‌کند؛ از سوی دیگر، هر استان تحت قوانینی مانند قانون ترافیک بزرگراه‌ها یا مقررات مشابه، تخلفات رانندگی غیرکیفری (نظیر سرعت غیرمجاز یا رانندگی بدون کمربند) را تنظیم می‌کند. در قانون ترافیکی استان‌ها که هرچند می‌تواند منجر به جریمه سنگین، تعلیق گواهینامه یا حتی حبس کوتاه‌مدت شود، اما جرم کیفری محسوب نمی‌شود. این تفکیک تضمین می‌کند که تنها رفتارهای واقعاً خطرناک و زیان‌بار مشمول مجازات‌های کیفری شدید شوند، در حالی که نقض‌های خفیف‌تر ترافیکی عمده‌تر در چارچوب انتظامی-اداری رسیدگی می‌شوند. البته در عمل بین قانون کیفری و قوانین استانی همپوشانی‌هایی وجود دارد؛ برای مثال، یک رفتار واحد می‌تواند هم نقض مقررات استانی باشد و هم در موارد شدیدتر منطبق بر عنصر قانونی جرم کیفری مربوطه. سیستم قضایی استرالیا امکان رسیدگی همزمان به اتهامات کیفری و تخلفات استانی را فراهم کرده است و دیوان عالی استرالیا تصریح نموده که محاکمه توأمان این موارد مغایر قانون اساسی نیست. نظام کیفری ترافیکی استرالیا، با وجود ساختار نسبتاً منسجم و تقسیم صلاحیت مشخص میان فدرال و استان‌ها، هم مزایای قابل‌توجهی دارد و هم با چالش‌هایی مواجه است. از نکات مثبت این نظام می‌توان به سازوکار دقیق جرم‌انگاری رفتارهای پرخطر، شفافیت در تعیین حدود مسئولیت رانندگان و تکیه بر داده‌ها و شواهد علمی نظیر نتایج تست الکل برای اثبات جرایم اشاره کرد. همچنین وجود برنامه‌های پیشگیرانه نظیر

است و در عمل اغلب به پرداخت جریمه اکتفا می‌شود. با این حال، همین که قانون‌گذار چنین طیف گسترده‌ای از رفتارهای رانندگی را در قلمرو حقوق کیفری وارد کرده، نکته‌ای حائز اهمیت در مقایسه با سیاست تقنینی کشورهای دیگر است. به جای آن‌که تنها خطرناک‌ترین رفتارهای رانندگی جرم تلقی شوند، قانون طیف بزرگی از تخلفات معمولی را نیز واجد عنوان کیفری دانسته است. این رویکرد، اگرچه با هدف بازدارندگی حداکثری اتخاذ شده، می‌تواند با اصول بنیادینی چون قاعده آخرین ابزار بودن کیفر در تعارض باشد. منتقدان استدلال می‌کنند که ورود گسترده ابزار کیفری به حوزه ترافیک سبب تورم کیفری و درگیر شدن بی‌مورد نظام عدالت کیفری در مسائلی می‌شود که شاید بتوان آن‌ها را از طریق تدابیر اداری، آموزشی یا مدنی حل‌وفصل کرد. علیرغم سختگیری‌های ظاهری قانون راهنمایی و رانندگی سنگاپور بر روی کاغذ، کارآمدی اجرای این قانون در عمل با چالش‌های جدی مواجه است. نخستین مشکل، کمبود ظرفیت نیروی انتظامی و امکانات اجرایی است. پلیس راهنمایی و رانندگی با حجم عظیم وسایل نقلیه و تخلفات روزمره روبه‌روست، در حالی که منابع انسانی و تجهیزاتی کافی برای نظارت و اعمال قانون بر همه موارد را ندارد. از طرف دیگر پژوهشگران این کشور معتقدند که نیروهای پلیس به شکل غیرحرفه‌ای و نامنظم قوانین رانندگی را اعمال می‌کنند که این موضوع اثرگذاری مقررات را کاهش می‌دهد. عامل دیگر مدارا یا تسامح بالای اجتماعی در مواجهه با تخلفات است. در فرهنگ رانندگی این کشور نقض قوانین جزئی مانند عبور موتورسیکلت از پیاده‌رو، سوارکردن بیش از حد سرنشین یا توقف دابل، امری نسبتاً عادی تلقی شده و خود شهروندان نیز حساسیت کمی نسبت به آن نشان می‌دهند. چنین نگرشی باعث می‌شود مطالبه اجرای سفت‌وسخت قانون در اذهان عمومی ضعیف‌تر باشد. این فرهنگ تسامح در کنار ضعف‌های ساختاری گفته‌شده، به کاهش بازدارندگی عملی قانون انجامیده است. نشانه بارز این وضعیت، آمار بالای تصادفات و تلفات جاده‌ای در سنگاپور است که علی‌رغم وجود مقررات شدید، همچنان رو به افزایش است. در مجموع، اجماع نسبی میان حقوق‌دانان وجود دارد که نظام کیفری ترافیک سنگاپور نیازمند اصلاحات همه‌جانبه برای تحقق کارآمدی و عدالت است. پیشنهادهایی که از سوی کارشناسان مطرح می‌شود، طیفی را شامل می‌شود از بازبینی در جرم‌انگاری‌های غیرضروری حذف یا تبدیل برخی جرایم جزئی

محرومیت فوری کنار جاده‌ای، قفل الکل، و آموزش‌های بازپرورانه گامی فراتر از رویکرد صرفاً تنبیهی محسوب می‌شود و نشانگر توجه به اصلاح رفتار رانندگان است. در مقابل نکات منفی و چالشی نیز در رابطه با نظام ترافیکی این کشور وجود دارد. یکی از این مسائل مربوط به چالش‌های اثباتی در این جرایم است. به طور کلی، اثبات رانندگی در حالت مستی پس از اصلاحات آسان‌تر شده چون دفاعیات سنتی محدود گردیده‌اند؛ اما همچنان پرونده‌های متعددی به خاطر اشکالات رویه‌ای مختومه می‌شوند و دادگاه‌ها بر لزوم پایبندی دقیق پلیس به حقوق متهمان تاکید دارند. در پرونده‌های رانندگی خطرناک و بی‌احتیاطی مجرمانه، چالش اصلی ماهیت کیفی ادله است: دادستان باید از طریق شهادت شهود عینی، گزارش کارشناسان تصادف، فیلم‌های دوربین‌های نظارتی یا داده‌های جعبه سیاه خودروها، الگوی رانندگی متهم را تبیین کند و سپس با استناد به استاندارد رفتار راننده معقول، خطرناک‌بودن آن را برای هیئت قضایی مجسم سازد.

هرچند قانون کیفری برای اغلب این جرایم مجازات حبس پیش‌بینی کرده و در مواردی نظیر تکرار جرم رانندگی در حالت مستی برای بار سوم، اعمال حداقل حبس را الزامی نموده است، اما قضات می‌توانند با توجه به شرایط متهم و ماهیت جرم، احکام منعطف‌تری صادر کنند. برای نمونه، احکام حبس تعلیقی و مشروط، بسته به مورد در دسترس‌اند؛ به ویژه اگر جرم بدون حادثه و متهم فاقد سابقه باشد، ممکن است حکم حبس به حالت تعلیقی با دوره نظارت و شرایط خاص مانند شرکت در برنامه بازپروری اعتیاد اعطا شود. برخی استان‌ها از الگوی عدالت ترمیمی حتی در جرایم رانندگی جدی بهره گرفته‌اند. از اقدامات ابتکاری دیگر، گسترش برنامه‌های آموزشی و خدمات عمومی اجباری است. تقریباً تمامی استان‌ها رانندگان محکوم به جرم رانندگی در حالت مستی را ملزم می‌کنند در دوره‌های آموزشی مانند دوره آگاهی از پیامدهای مصرف الکل شرکت کنند و گواهینامه آن‌ها تا تکمیل این دوره‌ها معلق می‌ماند. همچنین دادگاه‌ها می‌توانند به عنوان بخشی از دوره آزادی مشروط نظارت‌شده و یا انجام خدمات عام‌المنفعه را دستور دهند.

این رویکرد به ویژه برای رانندگان جوان یا کسان که برای اولین بار مرتکب جرم شده‌اند، مفید دانسته می‌شود تا از بدل‌شدن آن‌ها به متخلف حرفه‌ای جلوگیری شود. کارآمدی و بازدارندگی قوانین کیفری ترافیکی استرالیا موضوع ارزیابی‌ها و مباحثات

فراوانی بوده است. در مجموع، نظام کیفری ترافیکی استرالیا نمونه‌ای جامع از رویکرد چندلایه در مقابله با تخلفات و جرایم رانندگی است. این نظام با تلفیق قوانین کیفری فدرال سخت‌گیرانه برای رفتارهای به‌غایت خطرناک و مقررات و اقدامات اداری استانی برای تخلفات عمومی‌تر، توانسته است چارچوبی منسجم برای ارتقای ایمنی جاده‌ها ایجاد کند. مهم‌ترین جرایم رانندگی از رانندگی در حالت مستی و رانندگی خطرناک گرفته تا ترک صحنه و تصادفات مرگبار، همگی با دقت در قانون تعریف و برای آن‌ها مجازات‌های متناسب پیش‌بینی شده است. رویه قضایی استرالیا ضمن اجرای قاطع این قوانین، همواره ملاحظات حقوق متهمان و بار اثبات را جدی گرفته و توازن میان دفاعیات و الزامات ایمنی برقرار نموده است. اصلاحات اخیر نیز نشان‌دهنده پویایی این حوزه است؛ قانون‌گذار با رصد چالش‌های نوظهور برون‌رسانی‌های لازم را انجام داده است. در مجموع، کارآمدی قوانین کیفری ترافیکی استرالیا را می‌توان در آینه آمار و پژوهش‌ها مثبت ارزیابی کرد: کاهش چشمگیر تلفات ناشی از رانندگی مست و بهبود ایمنی کلی، گواهی است بر اثرگذاری این چارچوب قانونی. با این حال، استمرار این موفقیت وابسته به تأمین منابع کافی برای اجرای قانون، آموزش مداوم فرهنگی و اعمال منصفانه و هوشمندانه عدالت است. تجربه استرالیا نشان می‌دهد که برخورد قاطع قانونی همراه با اقدامات پیشگیرانه و مشارکت جامعه، می‌تواند معضل پیچیده‌ای چون جرایم رانندگی را مهار کرده و جان‌های بسیاری را نجات دهد. نظام کیفری ترافیکی استرالیا با همه چالش‌هایش، الگویی ارزشمند برای سایر کشورها و نیز بستری پویا برای اصلاحات آینده در جهت نیل به چشم‌انداز تلفات جاده‌ای صفر است.

کشور ایران

چارچوب حقوق کیفری ایران در زمینه جرایم ناشی از رانندگی، متکی بر سه منبع اصلی است: قانون مجازات اسلامی، قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ و لایحه اصلاحی قانون یادشده در سال ۱۴۰۲. قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ نقطه عطفی در سامان‌دهی مقررات ترافیکی ایران است؛ این قانون ساختار نمره منفی، افزایش قابل‌توجه جریمه‌ها و توجه به نقش عوامل زیربنایی در حوادث را معرفی کرد و با تسهیل و تسریع در اجرای مجازات‌های اداری (نظیر دو برابر شدن جریمه در صورت تأخیر ۶۰ روزه در

پرداخت، ضبط گواهینامه) تلاش نمود قطعیت و سرعت را در مواجهه با تخلفات افزایش دهد. از منظر امکان‌سنجی جرم‌انگاری، این جهت‌گیری اداری پیامدهای دوگانه‌ای دارد: از یک سو نشان می‌دهد که نظام حقوقی فعلی بر ابزارهای سریع و اجرایی برای بازدارندگی تکیه دارد؛ از سوی دیگر، جا به جا بودن مرز اداری/کیفری و تبدیل مؤثر برخی اقدامات به مجازات‌های کیفری‌گونه می‌تواند مسائل حقوقی-قضایی و تضمین‌های دادرسی را به جریان اندازد و لذا هر حرکت به‌سوی جرم‌انگاری باید این تداخل را در نظر گیرد. یکی از جنبه‌های مثبت قانون ۱۳۸۹، توجه صریح به پیشگیری و آموزش اجتماعی در ماده ۲۳ است؛ چراکه شواهد نشان می‌دهد بیش از نیمی از حوادث ناشی از خطای انسانی است و اقدامات آموزشی می‌تواند در بلندمدت هنجارهای توصیفی را به تدریج به سمت هنجارهای دستوری تغییر دهد. این چارچوب به‌صورت هم‌زمان سه هدف را دنبال می‌کند: اول حفظ مشروعیت حقوقی و رعایت حقوق پایه‌ای متهمان، دوم افزایش قطعیت و بازدارندگی از طریق تعریف و اجرای سریع و قطعیت‌بخش مجازات‌ها و سوم جلوگیری از اتکا صرف به ابزار کیفری به‌عنوان راه‌حل انحصاری، با تکیه بر آموزش و تقویت زیرساخت‌ها به‌عنوان مکمل‌های ضروری. اما تجربه عملی آشکار می‌کند که در خلأ خشم اخلاقی عمومی و با وجود فردگرایی موقعیتی که پیشتر تحلیل شد، اثرگذاری صرفاً آموزشی در دوره کوتاه‌مدت نامتناسب با فوریت بحران تلفات خواهد بود؛ بنابراین ترکیب تدابیر آموزشی و برخی مجازات‌های هدفمند ضروری به نظر می‌رسد. از منظر حقوقی، یکی از موانع اصلی هرگونه طرح جرم‌انگاری، نبود تعاریف کمی و روشن برای مصادیق خطرناک است. لایحه اصلاح قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی ۱۴۰۲ که یکی از نقاط ضعف گذشته را با تعیین عددی برای سطح الکال (۰/۰۲ گرم در دسی‌لیتر) رفع کرده است، مصداق روشنی از نیاز به معیارهای کمی قابل اندازه‌گیری برای توجیه کیفری‌سازی است. تعریف دقیق مصداقی مانند «رانندگی تحت تأثیر با سطح معین»، «رانندگی با سرعت بحرانی» یا «رفتارهای عمدی منتهی به مخاطره جدی» پیش‌شرط اساسی هر جرم‌انگاری هوشمندانه است؛ در غیر این صورت، ابهام قانونی و نابرابری در اجرا، مشروعیت و اثربخشی اقدامات کیفری را تضعیف خواهد کرد. نکته دیگر رابطه میان ماهیت مجازات و تضمین‌های دادرسی است. هنگامی که ابزارهای اداری ماهیتی کیفری و

سرکوب‌گر می‌یابند، باید آن‌ها را با تضمین‌های دادرسی عادلانه همراه ساخت؛ این توصیه نه صرفاً تئوریک، بلکه از منظر رویه‌های بین‌المللی نیز ضرورت دارد. بنابراین هرگونه جرم‌انگاری جدید باید هم‌زمان با تضمین‌های قضایی مشخص تنظیم گردد تا خطر نقض حقوق بنیادین کاهش یابد. از منظر اجرایی و نهادی، ظرفیت پلیس راهنمایی و رانندگی و تخصیص منابع مالی در عمل تعیین‌کننده میزان موفقیت هر سیاست کیفری یا اداری است. کاهش سهم تخصیص‌یافته از محل جریمه‌ها (از ۱۵ درصد به ۱۴ درصد) و محدودیت‌های نیروی انسانی و تکنولوژی مانع گسترش نظارت و اجرای مؤثر شده است؛ این در حالی است که هزینه‌های اقتصادی و اجتماعی حوادث رانندگی برای کشور قابل توجه و بین ۲ تا ۷ درصد تولید ناخالص داخلی برآورد می‌شود.

بررسی عملکرد تطبیقی

بررسی وضعیت ایران نشان داد که صرف جرم‌انگاری رفتارهای پرخطر در رانندگی به‌ویژه در قالب ماده ۷۱۴ قانون مجازات اسلامی به دلیل سیاست‌های تقنینی و قضایی تسامح‌آمیز و نیز به‌کارگیری گسترده نهادهای ارفاقی، در عمل بازدارندگی چندانی ایجاد نکرده است. این تجربه به‌خوبی آشکار می‌سازد که برای کارآمدی نظام کیفری در حوزه جرایم رانندگی، صرف پیش‌بینی مجازات کافی نیست، بلکه کیفیت اجرا و انسجام رویه قضایی نقشی تعیین‌کننده دارد. از این منظر، بررسی تجارب سایر کشورها اهمیت می‌یابد؛ کشورهایی که با وجود تفاوت‌های فرهنگی و حقوقی، توانسته‌اند از طریق سیاست‌های کیفری و غیرکیفری سازگار با واقعیت‌های اجتماعی خود، سطح ایمنی رانندگی را افزایش دهند. در بخش تطبیقی، ابتدا به بررسی الگوهای حقوقی کشورهای منتخب می‌پردازیم؛ الگوهایی که یا از رهگذر جرم‌انگاری سخت‌گیرانه و تشدید ضمانت‌اجراها به دنبال بازدارندگی کیفری رفته‌اند، یا با ترکیب سیاست‌های کیفری و تدابیر پیشگیرانه اداری و فنی، کوشیده‌اند پاسخ کارآمدتری به پدیده رانندگی پرخطر بدهند. سپس تلاش شد تا ظرفیت‌ها و محدودیت‌های این الگوها در حقوق ایران مورد تحلیل قرار گیرد و مشخص شود که چه اصلاحاتی می‌تواند در نظام کیفری و تقنینی ایران برای افزایش بازدارندگی و کارآمدی پیش‌بینی شود.

هلند

جرم قتل غیرعمد ناشی از بی احتیاطی در ماده ۶ قانون ترافیک جاده‌ای هلند تعریف شده است و منظور از بی احتیاطی در این ماده بی احتیاطی دو مفهوم متفاوت است که به بی احتیاطی آشکار و بی پروایی تقسیم می‌شود؛ همچنین این دو مفهوم در یکدیگر ادغام شده‌اند و بی پروایی در حکم نوعی بی احتیاطی شدید به شمار می‌رود. مشکل اساسی در حقوق کیفری هلند آن است که قانون‌گذار تعریف دقیقی از بی احتیاطی ارائه نکرده است و این امر تشخیص حدود آن را به رویه قضایی و صلاحدید دادگاه‌ها سپرده است. دیوان عالی هلند در پرونده‌ی معروف وینسن تصریح کرده است که تشخیص بی احتیاطی باید بر اساس کلیت رفتار متهم، ماهیت و شدت آن و شرایط خاص پرونده صورت گیرد. به بیان دیوان، نمی‌توان به صورت مطلق گفت یک تخلف واحد برای اثبات بی احتیاطی کافی است یا خیر؛ بلکه مجموعه عوامل باید در کنار هم بررسی شود. از این رو، مرز دقیق میان رفتار محتاطانه و غیرمحتاطانه در عمل نامشخص باقی مانده و بستگی به ارزیابی دادگاه دارد. مقررات مربوط به قتل و صدمات بدنی ناشی از بی احتیاطی راننده در هلند چندین بار اصلاح شده است. پیش از سال ۱۹۹۸، قانون ترافیک جاده‌ای مصوب ۱۹۹۴ برای قتل غیرعمد ناشی از بی احتیاطی حداکثر یک سال حبس و برای صدمات بدنی حداکثر نه ماه حبس تعیین کرده بود. چنانچه این بی احتیاطی ناشی از مصرف الکل یا مواد مخدر بود، مجازات‌ها به ترتیب به سه و دو سال حبس افزایش می‌یافت. اصلاحات سال ۱۹۹۸ نقطه عطفی در این زمینه محسوب می‌شود. در این اصلاحیه، مجازات قتل غیرعمد ناشی از بی احتیاطی راننده به سه سال حبس و مجازات ایراد صدمه جسمی به یک سال حبس افزایش یافت. مهم‌تر آنکه علاوه بر مصرف الکل و مواد مخدر، سرعت غیرمجاز نیز به عنوان عامل مشدده شناخته شد. بر اساس این مقررات، وجود هر یک از عوامل مشدده می‌تواند مجازات را تا سه برابر افزایش دهد؛ بدین ترتیب قتل ناشی از بی احتیاطی در حالت مستی یا سرعت غیرمجاز می‌تواند تا ۹ سال حبس و ایراد صدمه جسمی تا ۳ سال حبس به دنبال داشته باشد. در نتیجه برخلاف ایران که دامنه مجازات محدود و غیرقابل انعطاف است، در هلند امکان تفکیک میان بی احتیاطی ساده و بی احتیاطی شدید (بی پروایی) پیش‌بینی شده و این تفکیک به قاضی اجازه می‌دهد واکنشی متناسب‌تر با خطر واقعی و شرایط پرونده اتخاذ کند. در ایران، قانون‌گذار تعریف دقیقی از

بی احتیاطی و بی‌مبالاتی ارائه نکرده و صرفاً این اصطلاحات را به‌عنوان مصادیق تقصیر غیرعمدی به کار می‌برد، بدون آنکه حدود آن مشخص باشد. این ابهام موجب شده که تشخیص میزان تقصیر و ارتباط آن با نتیجه زیان‌بار در رویه قضایی بسیار متفاوت باشد. در هلند نیز اگرچه قانون تعریف دقیقی از بی احتیاطی ارائه نداده، اما دیوان عالی کشور با آرای مهمی معیارهایی همچون کلیت رفتار، شدت آن و شرایط پیرامونی را برای تشخیص بی احتیاطی تعیین کرده است. با این حال همان‌طور که در بررسی آرای قضایی این جرم در ایران مشخص شد، رویه قضایی در این حوزه به شدت پراکنده و فاقد انسجام است. در شرایطی که انتظار می‌رود به دلیل شباهت‌های ماهوی جرایم رانندگی، دادگاه‌ها به سمت صدور آرای مشابه و هم‌گرا حرکت کنند، واقعیت نشان می‌دهد که تصمیمات قضایی در موارد مشابه نتایج بسیار متفاوتی به بار می‌آورد. از حیث تناسب مجازات نیز تفاوت بارزی میان دو نظام وجود دارد. در ایران، قتل غیرعمد ناشی از رانندگی هم‌سنگ جرایم سبک‌تری مجازات می‌شود و حتی در صورت وقوع فوت‌های متعدد، از سقف سه سال حبس فراتر نمی‌رود. در هلند، قانون‌گذار امکان اعمال مجازات‌های شدیدتر را پیش‌بینی کرده و کیفیت‌های مشدده همچون مستی و سرعت غیرمجاز می‌توانند مجازات را تا حدی نزدیک به قتل عمدی افزایش دهند. همین امر موجب شده که جرایم رانندگی در هلند از بازدارندگی بیشتری برخوردار باشند. به طور کلی می‌توان گفت نظام حقوقی ایران به دلیل محدود بودن دامنه‌ی مجازات‌ها، فقدان معیارهای روشن برای تشخیص بی احتیاطی و تسامح گسترده‌ی رویه قضایی، نتوانسته است از ظرفیت بازدارنده‌ی ماده ۷۱۴ بهره‌برداری کند. در حالی که در هلند، هرچند انتقاداتی به سنگینی مجازات‌ها و گزینشی بودن عوامل مشدده وارد است، اما نظام کیفری با ارائه‌ی امکان تشدید مجازات و تفکیک میان بی احتیاطی ساده و شدید، توانسته است تناسب بیشتری میان شدت رفتار، نتیجه‌ی زیان‌بار و واکنش کیفری برقرار کند.

استرالیا

در نظام کیفری این کشور، قتل غیرعمد ناشی از رانندگی تحت چند عنوان حقوقی قابل تعقیب است که مهم‌ترین آن‌ها بی احتیاطی کیفری منجر به مرگ و رانندگی خطرناک منجر به مرگ است. مطابق بخش ۲۲۰ قانون مجازات استرالیا، چنانچه

سنگاپور

در سنگاپور، قانون حمل و نقل جاده‌ای ۱۹۸۷ و اصلاحات بعدی جرم رانندگی بی‌ملاحظه یا خطرناک منجر به مرگ را به صراحت در ماده ۴۱ پیش‌بینی کرده و آن را از جرایم بسیار جدی قلمداد می‌نماید. عناصر این جرم روشن و چندوجهی است: رفتار راننده باید به‌گونه‌ای خطرناک برای عموم باشد که با در نظر گرفتن تمامی اوضاع و احوال (عرض و وضعیت راه، ترافیک پیش‌بینی‌شده، شرایط محیطی و غیره) قابل تشخیص باشد؛ نتیجه مادی مرگ دیگری است؛ و عنصر معنوی مبتنی بر سطح بالایی از بی‌احتیاطی یا بی‌پروایی است یعنی تقصیر فاحش که به‌راحتی قابل سرزنش است. این چارچوب عینی/شخصی، همراه با مجازات‌های سنگین (حبس ۲ تا ۱۰ سال و جزای نقدی در قانون ۱۹۸۷ و در اصلاحات ۲۰۲۰ تشدید به حبس ۱۰ تا ۱۵ سال برای نخستین بار و تشدیدهای بیشتر برای تکرار)، سازوکار بازدارنده قدرتمندی فراهم ساخته است. از دیگر ویژگی‌های مهم نهاده‌شده در این نظام می‌توان به موارد زیر اشاره کرد: ثبت محکومیت در سوابق رانندگی، محرومیت اجباری حداقلی سه سال، ضبط یا تعلیق گواهینامه از زمان مطرح‌شدن اتهام تا صدور رأی و امکان تبدیل اتهام به عنوانین سبک‌تر در صورت فقدان احراز کامل شرایط ماده، همه اینها نشان‌دهنده رویکرد ترکیبی کیفری-اداری سنگاپور است که هم مجازات اصلی را سنگین می‌گیرد و هم ضمانت‌اجراهای اداری را بلافاصله و اثربخش می‌کند. از این منظر، آموزه‌ای که ایران می‌تواند از تجربه سنگاپور دریافت کند، نه الگوبرداری مثبت بلکه درس‌گیری سلبی است: یعنی پرهیز از تصویب اصلاحات کیفری شتاب‌زده و مبتنی بر فشار افکار عمومی. در نظام حقوقی ایران نیز گرچه سقف سه سال حبس در ماده ۷۱۴ متناسب با واقعیت‌های امروز به نظر ناکافی می‌رسد، اما اصلاح این ماده باید با دقت و بر اساس مطالعات حقوقی و جرم‌شناختی انجام شود، به‌گونه‌ای که هم اصل تناسب رعایت شود و هم مجازات‌ها واقعاً قابلیت اجرا و تحقق اهداف بازدارنده داشته باشند. به بیان دیگر، سیاست کیفری ایران در زمینه جرایم رانندگی باید از تجربه سنگاپور این درس سلبی را بگیرد که افزایش صرف مجازات‌ها بدون طراحی یک نظام جامع پیشگیری و بدون تناسب‌سنجی دقیق، نه تنها بازدارندگی واقعی ندارد بلکه می‌تواند به ضد خود تبدیل شود.

فردی با بی‌احتیاطی شدید یا با بی‌توجهی آشکار و غیرمسئولانه به جان و ایمنی دیگران موجب مرگ دیگری شود، مرتکب جرم کیفری سنگینی شده است که می‌تواند تا حبس ابد مجازات داشته باشد. ضمن اینکه چنانچه رانندگی به گونه‌ای که زندگی یا ایمنی دیگران را به طور جدی به خطر اندازد و منجر به فوت شود، جرم مستقلی به شمار می‌آورد که مجازات آن تا ۱۴ سال حبس پیش‌بینی شده است. علاوه بر این، رانندگی تحت تأثیر الکل یا مواد مخدر که منجر به فوت شود نیز جرم مستقلی است و از بالاترین مجازات‌ها برخوردار است. در کنار مجازات‌های اصلی، دادگاه‌ها می‌توانند مجازات‌های تکمیلی مانند ممنوعیت رانندگی و ضبط گواهینامه را نیز اعمال کنند. عوامل مشدده‌ای مانند مستی، سرعت غیرمجاز، مسابقه خیابانی، سابقه کیفری یا ترک محل حادثه از مهم‌ترین معیارهایی هستند که در عمل موجب افزایش شدت مجازات می‌شوند. با وجود این، در عمل بسیاری از محکومان احکام سبک‌تری دریافت می‌کنند و متوسط مجازات‌ها در پرونده‌های منجر به مرگ معمولاً میان دو تا پنج سال حبس است. مقایسه جرم قتل غیر عمدی ناشی از بی‌احتیاطی در استرالیا و ایران نشان می‌دهد که تفاوت اصلی در دامنه و شدت واکنش کیفری است. در استرالیا قانون‌گذار امکان تشدید مجازات را تا حبس‌های بسیار طولانی و حتی ابد پیش‌بینی کرده است و برای عوامل مشدده معیارهای روشنی ارائه داده است، در حالی که در ایران دامنه مجازات محدود است و تفکیک روشنی میان بی‌احتیاطی خفیف و شدید وجود ندارد. ایران می‌تواند از تجربه استرالیا دست‌کم در سه زمینه بهره گیرد: نخست، گسترش دامنه مجازات‌ها و پیش‌بینی مجازات‌های شدیدتر برای مواردی که بی‌احتیاطی راننده منجر به نتایج فاجعه‌بار مانند فوت چند نفر می‌شود؛ دوم، تعیین معیارهای روشن قانونی برای تشخیص بی‌احتیاطی شدید و مواردی که به طور خودکار موجب تشدید مجازات می‌شوند، مانند مستی، سرعت غیرمجاز یا ترک محل حادثه؛ و سوم، اعمال منسجم مجازات‌های تکمیلی همچون ممنوعیت رانندگی که در اصلاح و بازدارندگی بسیار مؤثر است. تنها با ترکیب این اصلاحات و تقویت رویه قضایی است که می‌توان انتظار داشت جرم‌انگاری قتل غیرعمد ناشی از رانندگی در ایران، همانند تجربه استرالیا، بازدارندگی واقعی داشته باشد.

۵- نتیجه گیری

سیاست جنایی ایران در قبال تخلفات رانندگی پرخطر در حال حاضر با ضعف‌های ساختاری و تقنینی جدی مواجه است. مهم‌ترین کاستی نخست، فقدان جرم‌انگاری مستقل و صریح برای بسیاری از رفتارهای ذاتاً خطرناک در رانندگی است. به بیان دیگر، پاره‌ای از اعمال مانند رانندگی خطرناک، رانندگی در حالت مستی و... که در نظام‌های حقوقی موفق به عنوان جرم مستقل شناخته می‌شوند، در حقوق ایران عنوان مجرمانه مشخصی ندارند و صرفاً در صورت وقوع نتیجه زیان‌بار و وقوع تصادف مورد توجه قرار می‌گیرند. واکنش قانون‌گذاران ایرانی عمدتاً پسینی و نتیجه‌محور است؛ بدین معنا که مداخله کیفری غالباً زمانی صورت می‌گیرد که حادثه‌ی ناگوار اتفاق افتاده و خسارت جانی یا مالی وارد شده است. این رویکرد واکنشی باعث شده است که پیشگیری از خطرات بالقوه رانندگی در حاشیه قرار گیرد و فضای خالی تقنینی در مرحله پیش از حادثه وجود داشته باشد.

دومین کاستی بنیادین، عدم تناسب و کارآمدی ضمانت‌اجراها در مواردی است که رفتار پرخطر جرم‌انگاری شده است. مواد ۷۱۴ تا ۷۱۸ بخش تعزیرات قانون مجازات اسلامی که به قتل و جرح غیرعمدی ناشی از تخلفات رانندگی و عوامل مشدده می‌پردازد، نزدیک به سه دهه پیش تدوین شده و مجازات‌های مندرج در آن امروز نه با واقعیت‌های اجتماعی و اقتصادی کنونی کشور سازگار است و نه اثر بازدارندگی مطلوبی دارد. از سوی دیگر، سیاست کلی تقنینی در سال‌های اخیر با هدف کاهش جمعیت کیفری به کيفرزدایی و کاهش استفاده از حبس روی آورده است. به موجب قوانینی مانند قانون کاهش مجازات حبس تعزیری ۱۳۹۹ و برخی مقررات برنامه‌ای و مالی، بسیاری از مجازات‌های حبس جرایم رانندگی به جزای نقدی تبدیل یا اجرای آن‌ها تعلیق شده است. چنین رویکردی اگرچه با هدف صحیح پرهیز از زندان‌محوری انجام گرفته، در حوزه ترافیک به نوعی واکنش‌زدایی کیفری منجر شده است؛ به نحوی که در عمل تفاوت محسوسی میان خطرناک‌ترین رفتارهای رانندگی با سایر تخلفات رانندگی باقی نمانده و حتی در قبال موارد مکرر و فاحش، اغلب به جرمه نقدی اکتفا می‌شود. پیامد این وضعیت دوگانه است: از یک سو، رفتارهای پرخطر در رانندگی بدون پاسخ بازدارنده رها می‌شوند و از سوی دیگر در ذهن جامعه، جرایم رانندگی به عنوان رفتاری کم‌اهمیت و فاقد قبح تلقی

می‌گردد. این تنزل منزلت اجتماعی قانون، به‌ویژه نزد جوانان، موجب عادی‌شدن رانندگی پرخطر به عنوان رفتاری روزمره شده و اثر پیشگیرانه مقررات را تضعیف کرده است. در مجموع می‌توان گفت نظام کنونی ایران در زمینه تخلفات ترافیکی پرخطر، از خلأ در جرم‌انگاری رفتارهای خطرآفرین و نیز از عدم بازدارندگی ضمانت‌اجراهای موجود رنج می‌برد و نیازمند بازنگری اساسی است.

مطالعه تطبیقی نظام‌های حقوقی منتخب در خصوص جرایم رانندگی پرخطر، نکات آموزنده‌ای را برای اصلاح سیاست جنایی ایران به دست می‌دهد. در ادامه، یافته‌های مربوط به هر یک از پنج عنوان مجرمانه مورد بحث، به اختصار و با تأکید بر تفاوت‌ها و شباهت‌ها ارائه می‌شود.

قتل غیرعمد ناشی از تخلفات رانندگی: در حقوق ایران این عنوان مجرمانه بر اساس ماده ۷۱۴ قانون مجازات اسلامی تعریف شده و برای آن حبس ۶ ماه تا ۳ سال (بعلاوه پرداخت دیه در صورت مطالبه) مقرر گردیده است. با این حال، قانون ایران میان مراتب مختلف تقصیر تمایز قائل نشده و برای تمامی موارد مرگ ناشی از بی‌احتیاطی یا بی‌مبالاتی در رانندگی یک نوع مجازات نسبتاً خفیف پیش‌بینی کرده است. این عدم تفکیک میان تقصیر ساده و فاحش، به دادگاه‌ها اختیارات گسترده اما رویه‌های ناهماهنگ داده است. در مقابل، در اکثر کشورهای مورد مطالعه، واکنش کیفری نسبت به مرگ ناشی از رانندگی با توجه به شدت تقصیر یا میزان خطرناکی رفتار تنظیم شده و در نظام‌های پیشرو، قتل ناشی از رانندگی صرفاً یک جرم ناشی از خطای غیرعمدی ساده تلقی نمی‌شود، بلکه در موارد تقصیر فاحش یا رفتار به‌غایت خطرناک، واکنش کیفری شدیدتری شبیه جرایم عمدی اعمال می‌گردد. علاوه بر این، اقدام‌های تبعی مانند محرومیت از رانندگی برای مدت معین یا دائم، بخشی جدایی‌ناپذیر از ضمانت‌اجرای این جرایم در کشورهای مذکور است؛ در حالی که در ایران محرومیت از رانندگی به صورت صریح و نظام‌مند در همه پرونده‌های منجر به فوت اعمال نمی‌شود. مجموع این تفاوت‌ها نشان می‌دهد که نظام‌های مقایسه‌شده با تفکیک بهتر مراتب خطا و کاربرد مجازات‌های متناسب‌تر تلاش کرده‌اند بازدارندگی لازم را در قبال قتل‌های ناشی از رانندگی تأمین کنند. جرح بدنی ناشی از بی‌احتیاطی در رانندگی: مواد ۷۱۵ و ۷۱۶ قانون مجازات اسلامی ایران به صدمات بدنی غیرعمدی شدید

و خفیف ناشی از تخلفات رانندگی پرداخته و مجازات‌هایی در حدود حبس‌های کوتاه‌مدت (حداکثر ۲ سال) و پرداخت دیه تعیین کرده است. اگرچه وجود این مواد به معنای شناسایی قانونی جرح رانندگی است، اما باز هم مشکل تناسب مجازات با شدت تقصیر و خسارت به چشم می‌خورد؛ مثلاً برای آسیب‌های بسیار جدی و دائمی نیز مجازات حبس تعزیری عمدتاً کمتر از دو سال است که آن هم طبق قوانین اخیر به جزای نقدی تبدیل‌شدنی است. در مقابل، کشورهای مورد مطالعه عموماً ضوابط دقیق‌تری برای واکنش به صدمات ناشی از رانندگی داشته و صدمات جسمانی بر اثر بی‌احتیاطی بر حسب شدت آسیب (مثلاً مدت درمان یا میزان ازکارافتادگی) دسته‌بندی شده و در موارد صدمات جدی به مجازات‌های محسوس حبس یا محرومیت از حقوق اجتماعی (از جمله سلب گواهینامه) محکوم می‌شود. حقوق استرالیا نیز عنوان مجرمانه مستقلی برای ایجاد آسیب بدنی بر اثر رانندگی خطرناک دارد که می‌تواند متهم را متحمل حبس‌های نسبتاً طولانی نماید. از این رو، تجربه تطبیقی حاکی از آن است که تشدید پاسخ کیفری در قبال جراحات وخیم خصوصاً در مواردی که راننده بسیار بی‌احتیاط یا قانون‌گریز بوده، عاملی مهم در تقویت بازدارندگی است.

در نظام حقوقی ایران، رانندگی تحت تأثیر الکل یا مواد روان‌گردان به طور مستقل جرم‌انگاری نشده و صرفاً به عنوان یک عامل مشدده در وقوع تصادفات مطرح گردیده است (مثلاً ماده ۷۱۸ قانون مجازات اسلامی، مستی را موجب تشدید مجازات در صورت وقوع جرح یا قتل دانسته است). این بدان معناست که اگر فردی در حالت مستی رانندگی کند ولی خوشبختانه حادثه‌ای ایجاد نشود، قانون کیفری فعلی ایران ابزار قاطع برای تعقیب او پیش از وقوع خسارت ندارد و معمولاً تنها به جریمه‌های انتظامی و اعمال مقررات بر اساس بند ب ماده ۱۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی اکتفا می‌شود. در مقابل، همه کشورهای مورد مطالعه رانندگی در حالت مستی را فی‌نفسه جرم تلقی کرده‌اند. برای مثال، در حقوق هلند، تجاوز از حد مجاز الکل در خون هنگام رانندگی یک جرم عمومی است که می‌تواند با محرومیت فوری از رانندگی، جزای نقدی سنگین و حتی حبس (در موارد تکرار یا سطوح بسیار بالا) مواجه شود. استرالیا نیز مقررات سخت‌گیرانه‌ای در این خصوص دارد و جرم رانندگی در حال مستی از جمله جرایم کیفری شناخته شده است که در صورت عدم بروز حادثه معمولاً با جریمه‌های قابل توجه،

تعلیق گواهینامه، الزام به شرکت در دوره‌های بازپروری و نصب دستگاه‌های کنترل الکل روی خودرو مجرمین تکراری پاسخ داده می‌شود؛ و در صورت وقوع آسیب یا مرگ، مجازات‌های حبس سنگین‌تری (تا ۱۰ سال یا بیشتر) برای این جرم اعمال می‌گردد. حتی در کشورهای اسلامی مانند سنگاپور، علی‌رغم ممنوعیت شرعی مصرف مسکرات، مقررات عرفی ویژه‌ای برای مقابله با رانندگی تحت تأثیر مواد وجود دارد که بر پیشگیری و حتمیت اجرای مجازات تأکید دارند. تجربه این کشورها نشان می‌دهد که صرف‌نظر از جنبه اخلاقی، از منظر حفظ نظم عمومی نیز ممنوعیت کیفری رانندگی در حالت مستی ضروری است. رویکرد آن‌ها ترکیبی از اقدام‌های کیفری و تدابیر اداری (توقیف گواهینامه، توقیف وسیله نقلیه، آزمایش‌های تصادفی تنفسی) است. در مجموع، پیام تطبیقی روشن است که برای کاهش حوادث ناشی از مستی، قطعیت در کشف و مجازات بسیار مهم‌تر از صرف شدت مجازات است؛ به عبارتی قانون باید امکان مداخله مؤثر پیش از فاجعه را فراهم کند، امری که در قانون فعلی ایران پیش‌بینی نشده و خلأ آن محسوس است.

قانون ایران در ماده ۷۲۳ بخش تعزیرات، رانندگی بدون پروانه‌ی رسمی را جرم دانسته و برای آن در ظاهر مجازات حبس کوتاه‌مدت (تا شش ماه) یا جزای نقدی پیش‌بینی کرده است. با این حال، اجرای عملی این جرم با موانعی روبروست؛ زیرا طبق ماده ۳ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت، مجازات حبس تا ۹۱ روز و حتی تا ۶ ماه در برخی تفسیرها به جزای نقدی تبدیل می‌شود. در نتیجه، رانندگی بدون گواهینامه در عمل به یک تخلف با جریمه مالی تقلیل یافته که اثر بازدارندگی حداقلی دارد. فرد فاقد گواهینامه با پرداخت جریمه می‌تواند بارها مرتکب این رفتار شود، بی‌آنکه با واکنش جدی قضایی مانند زندان روبرو گردد. برعکس، در بسیاری از کشورهای مورد بررسی، رانندگی بدون مجوز رسمی تخلفی پرخطر انگاشته شده که مستقیماً امنیت عموم را تهدید می‌کند و از این رو برخورد شدیدی با آن صورت می‌گیرد. در استرالیا رانندگی بدون گواهینامه معتبر جرمی است که ضمن جریمه‌های مالی سنگین، می‌تواند به توقیف وسیله نقلیه، سابقه کیفری برای راننده و حتی حبس در موارد تکراری منجر شود. روح حاکم بر این سیاست‌ها آن است که افرادی که صلاحیت و مجوز قانونی رانندگی ندارند، برای حفظ جان مردم باید موقتاً یا دائماً از پشت فرمان دور نگه داشته شوند. با مقایسه وضعیت ایران، روشن می‌شود که خلأ اصلی، نبود قطعیت در

اجرای مجازات است؛ به این معنا که با وجود جرم‌انگاری در قانون، تبدیل مجازات به جریمه نقدی و فقدان مکانیزم‌های بازدارنده باعث کاهش شدید اثر بازدارندگی شده است. بنابراین، اصلاح قانون در جهت جلوگیری از تبدیل فوری حبس به جزای نقدی و امکان اعمال مجازات شدیدتر در تکرار جرم، ضروری به نظر می‌رسد.

یکی از خلأهای مشهود در حقوق ایران نبود عنوان مجرمانه جامع برای رانندگی مخاطره‌آمیز است. رفتارهایی نظیر سرعت های بحرانی، سبقت‌های غیرمجاز مکرر، انجام حرکات نمایشی و مارپیچ در معابر عمومی، عبور از چراغ قرمز و... که بالقوه قادر به ایجاد خطر جدی برای عموم هستند، در ایران عمدتاً به عنوان تخلف معمولی تلقی شده و با جریمه نقدی و امتیاز منفی در گواهینامه مواجه می‌شوند. تنها زمانی که این رفتارها منجر به حادثه شوند، می‌توان تحت عناوین کلی مانند تقصیر در قتل یا جرح به آن‌ها رنگ کیفری داد. در مقابل، کشورهای مورد مطالعه برای پرکردن این خلأ، تدابیر تقنینی ویژه‌ای اتخاذ کرده‌اند. در حقوق هلند، ماده ۵ قانون ترافیک جاده‌ای هر گونه رانندگی که آشکارا خطری غیرمجاز برای ایمنی عمومی ایجاد کند را ممنوع کرده و برای آن مجازات کیفری (حبس یا جزای نقدی) در نظر گرفته است؛ هرچند مجازات مقرر نسبتاً سبک است، اما همین جرم‌انگاری خطر انتزاعی موجب شده که طیف وسیعی از رفتارهای مخاطره‌آمیز قابل پیگرد باشند. در استرالیا مفهوم رانندگی خطرناک در قانون کیفری موجود است و چنانچه ثابت شود نحوه رانندگی فرد برای مردم خطر جدی داشته، می‌توان او را به مجازات‌های کیفری از جمله حبس تا ۵ سال و در صورت وقوع جرح یا قتل تا ۱۰ سال یا بیشتر محکوم کرد. ویژگی مشترک در این کشورها آن است که مرحله خطرآفرینی از مرحله تحقق نتیجه تفکیک شده است؛ به بیان دیگر، قانون‌گذار به پلیس و دادگاه اجازه می‌دهد پیش از آنکه خطای یک راننده به فاجعه بینجامد، صرف خطرناک بودن رفتار را مبنای مداخله قرار دهند. بدیهی است که برای جلوگیری از سخت‌گیری بی‌مورد، این قوانین معمولاً معیارهای عینی برای تشخیص رفتار خطرناک ارائه می‌کنند. به طور خلاصه، درس تطبیقی در این زمینه آن است که جرم‌انگاری رانندگی مخاطره‌آمیز یک ابزار پیشگیرانه کلیدی برای نظام عدالت کیفری محسوب می‌شود. در نظام ایران خلأ این ابزار به شدت احساس می‌شود و نتیجه آن، ناتوانی در برخورد جدی با رانندگان متخلف و پرخطری است که

خوش‌شانسی یا مهارت، تاکنون آن‌ها را از تصادف مصون داشته است. پذیرش جرم مستقلاً تحت عنوان رانندگی خطرناک یا بی‌احتیاطی فاحش در رانندگی با مجازات‌های متناسب می‌تواند این خلأ را رفع کند. کشورهایی که چنین رویکردی را اتخاذ کرده‌اند، توانسته‌اند پیوند منطقی‌تری میان میزان خطر رفتار و شدت واکنش قانونی برقرار سازند.

مطالعه تطبیقی کشورهای منتخب نشان می‌دهد که با وجود تفاوت‌های فرهنگی، حقوقی و اجرایی میان آن‌ها، الگوهای نسبتاً مشابهی در مواجهه با جرایم رانندگی پرخطر شکل گرفته است. از حیث شباهت‌ها، وجه مشترک همه نظام‌های پیشرو، رویکرد پیشگیرانه و قاطع در برابر رفتارهای ذاتاً خطرناک رانندگی است. این کشورها عمدتاً مجموعه‌ای از تدابیر کیفری و اداری را توأماً به کار گرفته‌اند تا از یک سو از وقوع حوادث مرگبار جلوگیری کنند و از سوی دیگر عدالت و تناسب در برخورد با رانندگان خاطی رعایت شود. به عنوان نمونه، جرم‌انگاری رانندگی در حالت مستی و رانندگی خطرناک (حتی بدون وقوع حادثه) تقریباً در تمام نظام‌های مورد مطالعه دیده می‌شود. همچنین درجه‌بندی تخلفات و جرایم رانندگی بر اساس شدت تقصیر یا نتیجه رویکردی رایج است؛ یعنی قانون‌گذار میان خطای خفیف و شدید، و نیز میان تخلف صرف و جرم‌انگاری نتیجه‌محور تمایز قائل شده و مجازات‌های متناسب با هر سطح را مقرر داشته است. این امر موجب افزایش انعطاف و عدالت در نظام قضایی شده و به قضات امکان می‌دهد واکنش سخت‌گیرانه‌تری نسبت به رانندگان بسیار خطرناک اعمال کنند. وجه مشترک مهم دیگر، توأم‌سازی ضمانت‌اجراهای کیفری با اقدام‌های تکمیلی اداری و آموزشی است. در اکثر کشورهای مورد بررسی، مجازات‌هایی نظیر تعلیق یا ابطال گواهینامه، الزام به گذراندن دوره‌های آموزشی ایمنی در رانندگی، خدمات اجتماعی در حوزه ترافیک و امثال آن به عنوان بخشی از پاسخ به جرایم رانندگی پیش‌بینی شده است. این ترکیب ابزارها نشان‌دهنده آن است که صرف مجازات حبس یا جریمه به تنهایی کافی دانسته نشده و اصلاح رفتار راننده و حفاظت عملی از جامعه نیز مد نظر بوده است. افزون بر این، قطعیت در اجرای قانون و نظارت پلیس نقطه اشتراک دیگر است؛ اکثر کشورها سرمایه‌گذاری قابل توجهی در نظارت‌های الکترونیکی و استفاده از دوربین‌های کنترل سرعت و عبور، دستگاه‌های سنجش الکل و افزایش تعداد گشت‌های پلیس نموده‌اند تا احتمال کشف تخلف و اجرای مجازات بسیار

بالا باشد. به این ترتیب، رانندگان متخلف کمتر می‌توانند از چنگ قانون بگریزند و بازدارندگی واقعی تقویت می‌گردد.

با وجود این نقاط اشتراک، تفاوت‌های قابل توجهی نیز میان نظام‌های مورد مطالعه مشهود است که ریشه در سیاست‌های کیفری متفاوت و شرایط بومی هر کشور دارد. برای مثال، شدت مجازات‌های پیش‌بینی‌شده در کشورها یکسان نیست. در نظام‌هایی حقوقی مانند استرالیا، حداکثر مجازات حبس برای جرایم رانندگی (مثلاً ۱۰ تا ۱۴ سال حبس برای رانندگی منجر به مرگ با سوءرفتار شدید) به مراتب سنگین‌تر از کشورهای اروپایی است؛ در حالی که هلند بیشتر بر مجازات‌های کوتاه‌مدت‌تر همراه با محرومیت‌های حتمی از رانندگی تأکید دارند. این تفاوت تا حدودی به نگرش‌های متفاوت نسبت به نقش زندان در اصلاح رفتار ترافیکی بازمی‌گردد. همچنین میزان استفاده از اختیارات قضایی و نهادهای ارفاقی متفاوت است؛ در برخی کشورها (مثلاً هلند)، دادستانی و قضات آزادی عمل بیشتری در تعقیب یا تعلیق تعقیب جرایم رانندگی کم‌خطر دارند و می‌توانند متناسب با اوضاع، برخی موارد را از مسیر کیفری خارج کنند (رویکردی که مستلزم اعتماد عمومی بالا به مجریان قانون است). برای نمونه، نرخ تبعیت داوطلبانه از قوانین در کشورهای چون هلند بسیار بالاتر است و تخلفات رانندگی از سوی جامعه نكوهش می‌شود، در حالی که در برخی کشورهای در حال توسعه ممکن است چالش فرهنگ قانون‌گریزی و ضعف نظارت، اجرای قوانین موجود را نیز با مشکل مواجه کند. به عنوان نمونه، سنگاپور با وجود در اختیار داشتن قوانین نسبتاً خوب در زمینه جرایم رانندگی، هنوز با نرخ بالای تصادفات و مشکل اجرای مقررات روبروست که ناشی از تراکم ترافیک، کمبود نیروی پلیس آموزش‌دیده و فرهنگ رانندگی مخاطره‌آمیز در برخی مناطق این کشور است. تفاوت دیگر، توجه به رویکرد کلان به ایمنی ترافیک است؛ استرالیا و هلند علاوه بر ابزارهای کیفری، سرمایه‌گذاری سنگینی روی ایمن‌سازی زیرساخت‌ها، آموزش همگانی و فناوری‌های پیشگیری از تصادف کرده‌اند (نظیر طرح ایمنی پایدار در هلند)، در حالی که کشورهایی مثل سنگاپور بیشتر بر تشدید مجازات و ارتقای نظارت پلیسی تمرکز داشته‌اند. این تمایزها نشان می‌دهد هر کشور بسته به شرایط خود، تلفیق متفاوتی از راهبردهای پیشگیرانه، تنبیهی و فنی را به‌کار گرفته است.

در جمع‌بندی تطبیقی، می‌توان گفت اصول بنیادین یک سیاست جنایی کارآمد در حوزه رانندگی پرخطر در همه نظام‌ها کمابیش یکسان بوده که شامل موارد زیر است
- رفتارهای پرخطر در رانندگی نباید بی‌پاسخ رها شوند، حتی اگر هنوز خسارتی به بار نیاورده باشند.
- میزان واکنش قانونی باید با درجه خطر و تقصیر متناسب باشد تا عدالت رعایت شود.
- قطعیت در کشف رفتارهای پرخطر در رانندگی و اجرای مجازات اهمیتش بیش از شدت مجازات است.
- ترکیب ابزارهای کیفری با تدابیر اداری، آموزشی و فنی بیشترین اثربخشی را دارد.

این اشتراکات، نقشه راه کلی اصلاحات در ایران را ترسیم می‌کند. از سوی دیگر، تفاوت‌های مشاهده‌شده نیز هشدار می‌دهد که در اعمال تجربه دیگر کشورها باید به اقتضائات بومی توجه کرد؛ به عنوان مثال صرفاً تشدید صوری مجازات‌ها بدون تأمین امکانات اجرای آن یا جلب حمایت اجتماعی، ممکن است نتیجه معکوس دهد. از این رو، کشور ایران باید با الهام گرفتن از موفقیت‌ها و عبرت‌آموزی از چالش‌های کشورهای مختلف، مدل بومی خود را برای مقابله با تخلفات رانندگی پرخطر طراحی کند.

پیشنهاده‌ها

با توجه به ضعف‌های احصاء‌شده در سیاست جنایی کنونی ایران و بهره‌گیری از یافته‌های تطبیقی، مجموعه‌ای از اصلاحات و اقدام‌های به شرح زیر پیشنهاد می‌شود.

الف) اصلاحات تقنینی کوتاه مدت

در گام نخست باید کاستی‌های قانونی موجود از طریق اصلاح قوانین مرتفع گردد. مهم‌ترین اقدام‌ها عبارتند از:
- تعریف عناوین مجرمانه مستقل برای رفتارهای ذاتاً خطرناک رانندگی

- بازنگری در مواد ۷۱۴ تا ۷۱۸ قانون مجازات اسلامی
این مواد باید به نحوی اصلاح شوند که ضمن حفظ چارچوب کلی، تفکیک دقیق‌تری میان تقصیر سبک و سنگین صورت گیرد و مجازات‌ها به شکل پلکانی افزایش یابند.

- ترمیم عدم تناسب مجازات رانندگی بدون گواهینامه
ماده ۷۲۳ باید به نحوی اصلاح شود که شمول تبدیل حبس به جزای نقدی در مرتبه اول محدود گردد و در صورت تکرار این جرم، حبس مؤثر و ضبط وسیله نقلیه یا محرومیت بلندمدت از اخذ گواهینامه حتماً اعمال شود. همچنین بایستی خلأ میان

داشته باشد تا این ذهنیت که می‌توان از چنگ قانون گریخت، از بین برود.

- اجرای قاطعانه محرومیت‌های رانندگی - برای اطمینان از اثرگذاری محرومیت از رانندگی، نیاز است سازوکارهای عملی مانند ضبط فیزیکی گواهی‌نامه، توقیف وسیله نقلیه در دوره محرومیت و کنترل دوره‌ای رانندگان محروم به اجرا درآید.

- ایجاد بانک اطلاعاتی رانندگان پرخطر - ثبت سوابق افرادی که مکرراً مرتکب تخلفات و جرایم رانندگی پرخطر می‌شوند در یک بانک اطلاعاتی و تبادل داده‌ها بین پلیس، مراجع قضایی و سازمان‌های مربوط، امکان نظارت مستمر بر این دسته افراد و اعمال تدابیر پیشگیرانه ویژه را فراهم می‌کند.

ج) اصلاحات قضایی و رویه‌ای (میان مدت)

به موازات تقویت قانون و پلیس، نظام قضایی نیز باید خود را با سیاست جدید انطباق دهد

- تدوین دستورالعمل‌های قضایی و آموزش تخصصی قضات - پیشنهاد می‌شود قوه قضاییه با صدور دستورالعمل‌هایی، سیاست کیفری جدید را تبیین و وحدت رویه در رسیدگی به جرایم رانندگی پرخطر ایجاد کند. برای مثال، تأکید شود که در جرایم رانندگی شدید (مانند رانندگی در حال مستی یا سرعت‌های بحرانی) استفاده از نهادهای ارفاقی مثل تعلیق مجازات به حداقل برسد و مجازات اصلی اجرا شود. همچنین بر لزوم اعمال محرومیت از رانندگی به عنوان مجازات تکمیلی در احکام تصریح گردد.

- ایجاد شعب و دادسراهای تخصصی ترافیکی - تمرکز صلاحیت رسیدگی به جرایم رانندگی در شعب ویژه دادسرا و دادگاه، به قضات اجازه می‌دهد دانش و تجربه متمرکز کسب کرده و پرونده‌های جرائم رانندگی سریع‌تر و کیفی‌تر رسیدگی شود. تجربه برخی کشورها نشان داده که دادگاه‌های تخصصی ترافیک با رویه‌های ساده‌شده و تخصصی در ارتقای کارآمدی دادرسی و صدور احکام عادلانه نقش دارند.

- نظارت بر اجرای احکام و پیگیری پس از محکومیت واحدهای اجرای احکام مکلف شوند اجرای محکومیت‌های ترافیکی را (خصوصاً در حوزه محرومیت از رانندگی و پرداخت دیات به مجنی‌علیهم) دقیق پیگیری کنند.

همچنین نظارت بر رفتار محکومان پس از آزادی (مثلاً در مورد افرادی که سابقه رانندگی منجر به فوت داشته‌اند) از طریق نظام

ماده ۷۱۸ و ۷۲۳ جبران شود؛ بدین صورت که چنانچه رانندگی بدون گواهینامه منجر به حادثه جرحی یا فوتی شود، علاوه بر مجازات آن حادثه، به عنوان اماره‌ای بر تقصیر شدید مرتکب، موجب تشدید مجازات گردد. در حال حاضر طبق رویه قضایی موجود، مجازات مستقل ماده ۷۲۳ نادیده گرفته می‌شود و صرفاً ماده ۷۱۸ اعمال می‌گردد که این منجر به بی‌اثر شدن جرم رانندگی بدون گواهینامه شده است.

- خروج جرایم رانندگی پرخطر از شمول قوانین کیفرزدا در صورت تکرار جرم

قانون‌گذار باید تصریح کند که جرایمی نظیر رانندگی خطرناک، رانندگی حین مستی، رانندگی بدون پروانه در مرتبه‌های بعدی و موارد مشابه، از شمول قوانین کلی که تعلیق تعقیب، تعویق صدور حکم یا تبدیل حبس به جزای نقدی را الزام می‌کنند، مستثنی هستند. این امر قطعیت در اجرای ضمانت‌اجراها را تضمین می‌کند و پیام اقتدار قانون را به متخلفان می‌رساند.

- تقویت ضمانت‌اجراهای تکمیلی در قانون - افزودن ضمانت‌اجراهایی چون الزام به گذراندن دوره آموزشی ایمنی رانندگی برای محکومان، درج سوابق محکومیت رانندگی در گواهی‌نامه و تشدید مجازات در صورت تکرار در متن قانون ضروری است.

ب) اصلاحات در حوزه اجرا و نظارت (میان مدت)

پس از به‌روز شدن قوانین، مرحله بعدی تضمین اجرای موثر آن‌هاست. لکن اقدام‌های زیر پیشنهاد می‌شود:

-افزایش توان نظارتی پلیس راهنمایی و رانندگی - تجهیز پلیس به فناوری‌های مدرن مانند دوربین‌های کنترل سرعت رادارگان و تشخیص عبور از چراغ قرمز، دستگاه‌های همراه سنجش الکل و مواد، سیستم‌های هوشمند ثبت تخلفات و توسعه سامانه‌های یکپارچه ثبت سوابق رانندگی، امکان کشف سریع و دقیق تخلفات را فراهم می‌کند. هر قدر احتمال شناسایی متخلف و اعمال مجازات بیشتر باشد، اثر بازدارندگی قوانین نیز بالاتر خواهد رفت.

-تقویت حضور و آموزش پلیس در جاده‌ها -افزایش گشت‌های نامحسوس و محسوس در نقاط حادثه‌خیز و نیز آموزش تخصصی مأموران برای برخورد با جرایم ترافیکی (از تشخیص تخلف تا شیوه مستندسازی آن) ضروری است. پلیس راهور باید برخورد قاطع و یکسانی با رانندگان پرخطر

مراقبت یا ضابطه‌مند کردن بازگشت تدریجی آنان به رانندگی مانند الزام به نصب تجهیزات محدودکننده سرعت یا الکل‌سنج در خودروی شخصی می‌تواند از تکرار جرم جلوگیری نماید.

(د) اقدام‌های فرهنگی و آموزشی (بلندمدت)

آخرین و شاید بنیادی‌ترین لایه اصلاحات، تغییر نگرش و ارتقای فرهنگ ترافیکی جامعه است. برای دستیابی به اثربخشی پایدار، باید سیاست‌های پیشگیرانه غیرکیفری تقویت شود تا اصولاً میزان نیاز به مداخله کیفری کاهش یابد.

در این راستا پیشنهادها در چند محور ارائه می‌شود:

- آموزش همگانی و ارتقای فرهنگ رانندگی

از طریق رسانه‌های جمعی، شبکه‌های اجتماعی، سیستم آموزشی رسمی در مدارس و دانشگاه‌ها و سازمان‌های مردم‌نهاد، برنامه‌های گسترده‌ای برای افزایش آگاهی عمومی از خطرات رانندگی پرخطر و عادی‌سازی هنجارهای صحیح رانندگی اجرا شود. موفقیت بسیاری از کشورها در کاهش تخلفات رانندگی، مرهون ایجاد ذهنیت منفی و قبح اخلاقی نسبت به این رفتارها در جامعه بوده است.

- اصلاح نظام آموزشی گواهینامه رانندگی

محتوای آموزش‌ها و آزمون‌های اخذ گواهینامه در کشور باید بازبینی شود و مباحث مرتبط با پیامدهای حقوقی تخلفات، مسئولیت کیفری راننده، اهمیت رعایت قوانین و احترام به حقوق سایر کاربران راه به طور جدی‌تر و عملی‌تر آموزش داده شود.

- جلب مشارکت نهادهای مدنی و رسانه‌ها

انجمن‌های ایمنی راه‌ها، باشگاه‌های اتومبیل‌رانی، بیمه‌ها و رسانه‌ها می‌توانند با راه‌اندازی پویش‌های فرهنگی به ایجاد فضای اجتماعی بازدارنده کمک کنند. هر اندازه مطالبه عمومی برای برخورد با رانندگی پرخطر افزایش یابد، حمایت سیاسی و اجتماعی از اصلاحات قانونی نیز بیشتر خواهد شد.

- پایش و ارزیابی مستمر سیاست‌ها

نهایتاً باید سازوکاری برای سنجش مداوم اثر اقدام‌های انجام‌شده و اصلاح مسیر وجود داشته باشد. به عنوان نمونه، آمار تصادفات و تخلفات قبل و بعد از اصلاحات قانونی تحلیل شود؛ نظرسنجی از شهروندان و کارشناسان درباره وضعیت فرهنگ رانندگی و

اعتماد به اجرای قانون صورت گیرد؛ و در صورت لزوم، سیاست‌ها در بازه‌های چندساله بازنگری شوند.

به طور کلی این پیشنهادها چهارگانه، اگر به ترتیب و به صورت مکمل یکدیگر اجرا شوند، می‌توانند ساختار سیاست جنایی ترافیکی ایران را از یک چارچوب واکنشی و منفعل، به سیستمی هوشمند، قاطع و پیش‌دستانه تبدیل کنند. لازم به گفتنی است تا زمانی که رویکرد تقنینی و اجرایی از واکنش به نتیجه به سمت پیشگیری از خطر تغییر نکند، هرگونه اصلاح شکلی در قوانین ترافیکی محکوم به ناکارآمدی خواهد بود. تجربه کشورهای موفق نشان می‌دهد که نمی‌توان با صرفاً افزایش مجازات‌ها یا افزودن قوانین نمایشی، معضل رفتارهای خطرناک رانندگی را حل کرد؛ بلکه باید بنیان فلسفه مداخله کیفری را تغییر داد. در سیاست پیش‌نگر، قانون‌گذار و نهادهای مسئول پیش از آنکه خطا به فاجعه بینجامد دخالت می‌کنند و اجازه نمی‌دهند جان انسان‌ها گروهی آزمایش و خطای رانندگان متخلف شود. چنین تغییری مستلزم پذیرش اصولی نظیر تناسب‌گرایی در جرم‌انگاری، علمی‌بودن معیارهای خطر، قطعیت در اجرای مجازات‌ها و استفاده از مداخله کیفری به عنوان آخرین حربه است.

در خاتمه، تأکید می‌شود که مجموعه اصلاحات پیشنهادی این تحقیق، نه درصدد کیفرگرایی افراطی و مجازات‌محوری صرف است و نه بدنبال نادیده گرفتن ملاحظات فرهنگی و شرعی جامعه ایران. بلکه هدف، بازآرایی هوشمندانه سیاست کیفری ترافیکی است به نحوی که ضمن احترام به اصول بنیادین حقوقی، خلأهای موجود پر شده و ابزارهای بازدارنده مؤثر در اختیار نظام عدالت قرار گیرد. اگر بتوانیم مرز میان خطای انسانی قابل اغماض و رفتار به‌واقع خطرناک و غیرقابل‌گذشت را در قانون و اجرا به روشنی ترسیم کنیم، آنگاه واکنش‌های کیفری درست در همان جایی به کار خواهد رفت که ضرورت دارد و تأثیرگذار است. این مهم، هم موجب حفظ حقوق عامه و جان انسان‌ها خواهد شد و هم شأن و هیبت قانون را در حوزه ترافیک و مدیریت آن احیا خواهد کرد.

۶- مراجع

- احسان‌پور، اسماعیل، و حق‌شناس، مجید (۱۴۰۱). بررسی بازدارندگی قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی در پیشگیری از تصادفات. *فصلنامه علمی راهور*، ۱۱(۴۰)، ۹-۳۸.
- احمدزاده، غلامحسین، حسینی، سید غفور، کیانی، مریم و محکی، بهزاد (۱۳۹۵). بررسی رابطه‌ی بین پرخاشگری، مصرف دخانیات و مواد مخدر با فراوانی و شدت تصادفات رانندگی. *مجله دانشکده پزشکی اصفهان*، ۳۴(۴۱۵)، ۱۶۷۳-۱۶۶۶.
- آقابابایی، حسین (۱۳۸۴). گفتمان فقهی و جرم‌انگاری در حوزه جرائم علیه امنیت ملت و دولت. *حقوق اسلامی*، ۵(۵)، ۱۱-۴۲.
- آقایی نیا، حسین، و جوانمرد، بهروز (۱۳۹۰). سیاست کیفری سخت‌گیرانه در قبال جرایم کیفری خرد در پرتو راهبرد تسامح صفر با تاکید بر حقوق کیفری ایران و آمریکا. *فصلنامه دانش انتظامی*، ۱۳(۲)، ۷-۳۹.
- بابایی، محمدعلی (۱۳۹۰). جرم‌شناسی بالینی: تحولات مفهوم حالت خطرناک. چاپ اول. تهران: نشر میزان.
- بابائی، محمدعلی، و مهدوی، داور (۱۳۹۱). قلمرو کیفری و جایگاه آن در نظام حقوقی ایران. *آموزه‌های حقوق کیفری*، ۹(۳)، ۱۰۱-۱۲۸.
- پرویزی، سیروس، داورنیا، رحیم، و سلیمانی ملایوسف، ایران (۱۴۰۰). بررسی فقهی حقوقی قتل ناشی از بی‌پروایی شدید، با تاملی بر رویه قضایی ایران. *پژوهشنامه حقوق کیفری*، ۷۸-۵۳.
- جمشیدی، علیرضا، محسنی، فرید، قاسمی، ناصر و داودی، حمزه (۱۴۰۱). از جرم‌زدایی تا تخلف‌انگاری (مطالعه تطبیقی). *فصلنامه علمی دیدگاه‌های حقوق قضائی*، ۲۷(۹۷)، ۱۰۷-۱۲۷.
- حبیب‌زاده، محمدجعفر، و توحیدی‌فرد، محمد. (۱۳۸۶). قانون‌مداری در قلمرو حقوق کیفری (جلد ۱). تهران: نشر دادگستر.
- حسینی، سید تیمور، آبرودی، سید مجتبی و کشفی، سید سعید (۱۳۹۷). تأثیر قانون جدید رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی بر بازدارندگی و کاهش تصادفات و تخلفات (مورد مطالعه: شهر تهران). *اقتصاد و مدیریت شهری*، ۶(۴)، ۶۲-۵۱.
- حق‌شناس، مجید، امیری، سجاد، و سلیمی، محمد باقر. (۱۴۰۴). بررسی تأثیر اجرای طرح گواهینامه آسان موتورسیکلت بر رفتار ترافیکی موتورسیکلت سواران. *فصلنامه علمی جاده*، ۱۲(۱)، ۴۴۵-۴۶۳.
- حیاتی، حمیده، و محسنی، فرید (۱۴۰۲). مطالعه تطبیقی سیاست جنایی ایران و انگلستان در قبال جرایم مرتبط با مشروبات الکلی. *پژوهشنامه حقوق کیفری*، ۱۴(۲)، ۸۲-۶۵.
- رحیمی، محسن (۱۳۹۹). جرم‌انگاری رانندگی در حال مستی ناشی از شرب خمر و مواد روان‌گردان. *دانشکده حقوق و علوم سیاسی پایان‌نامه کارشناسی ارشد در رشته حقوق جزا و جرم‌شناسی*، ۱-۱۷۱.
- شاکری، ابوالحسن و حیدری، سید مسعود (۱۳۹۶). تقابل مجازات جایگزین حبس با قانون وصول در حقوق ایران. *مجله مطالعاتی حقوقی دانشگاه شیراز*، ۹(۳)، ۱۵۶-۱۲۹.
- شفیع‌کنندجانی، علیرضا، یزدانی، میربهادر، سعادت، محمد، رزاقی، علیرضا، خوشبوی، حکیمه، و رضاپور، رامین (۱۴۰۲). رفتارهای پرخطر رانندگی: مرور گسترده. *مجله پزشکی دانشگاه علوم پزشکی تبریز*، ۴۵(۴)، ۳۰۴-۲۹۰.
- صفری، محسن و بهاری‌زاده، مصطفی (۱۳۸۸). مسئولیت راننده بدون گواهینامه رانندگی. *حقوق اسلامی*، ۷(۲۴)، ۷-۲۰۸.
- علی‌اکبری، رستم، و دشتی‌نژاد، پوریا (۱۴۰۱). گفتمان سیاست تسامح صفر در نظام کیفری ایران؛ بسترها و زمینه‌ها. *تمدن حقوقی*، ۵(۱۱)، ۵-۱۵۰.
- گلدوزیان، ایرج (۱۳۹۷). حقوق جزای اختصاصی (چاپ بیست و چهارم). تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- مافی، عزت‌الله، قنبری، محمد، و حسین‌زاده، علیرضا (۱۳۹۴). تأثیر اجرای قانون جدید راهنمایی و رانندگی بر مخاطرات انسانی تصادفات در جاده‌های برون‌شهری استان خراسان شمالی. *فصلنامه پژوهش‌های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی*، ۳(۴)، ۵۱-۶۸.
- وروایی، اکبر، و فتاحی، علی. (۱۳۹۱). سیاست جنایی تقنینی پیشگیری از تخلفات در قانون راهنمایی و رانندگی. *مجله مطالعات مدیریت ترافیک*، شماره ۲۴، ۱۴۴-۱۹.
- شمس‌ناتری، محمدابراهیم، حمیدرضا کلانتری، ابراهیم زارع، زینب (۱۴۰۴). ریاضت، قانون مجازات اسلامی در نظم حقوقی کنونی (حقوق جزای عمومی)، تهران: نشر میزان، چاپ ششم، بهار.
- زراعت، عباس (۱۳۹۴). شرح مختصر قانون مجازات اسلامی (جلد اول)، تهران: نشر ققنوس، چاپ چهارم.

- Henry, S., & Lanier, M. (2001). What is Crime? Controversies over the Nature of Crime and what to Do about it. *Lanham: Rowman & Littlefield*, 19-20.
- Husak, D. (2023). Six Questions about over criminalization. *Annual Review of Criminology*, 6(1), 266-267.
- Rezaei, S., Arab, M., Karami, B., & Sari, A. (2014). Extent, consequences and economic burden of road traffic crashes in Iran. *Journal of Injury and Violence*, 6(2), 60-61.
- Rusdiana, E., Ahmad, G., Putong, D., & Simanjuntak, R. (2018). Criticism of the Strategy Of Criminal Law Formulation in the Law Number 22 Year 2009 Concerning Traffic And Road Transport. *1st International Conference on Social Sciences*, 94-95.
- Rusdiana, E., Ahmad, G., Putong, D., & Simanjuntak, R. (2018). Criticism of the Strategy of Criminal Law Formulation in the Law Number 22 Year 2009 Concerning Traffic And Road Transport. *1st International Conference on Social Sciences*, 92-93.
- Rusdiana, E., Ahmad, G., Putong, D., & Simanjuntak, R. (2018). Criticism of the Strategy of Criminal Law Formulation in the Law Number 22 Year 2009 Concerning Traffic And Road Transport. *1st International Conference on Social Sciences*, 94-95.
- Saptomo, A., & Gunawan, H. (2024). Reform of Criminal Liability by Traffic Violators Resulting in Victim Fatality. *Edunity Kajian Ilmu Sosial dan Pendidikan*, 3(7), 527-528.
- Cestac, J., & Carnis, L. (2024). Rule-orientation and adherence to traffic laws among French drivers: an exploratory study. *Transportation research part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 105, 418-419.
- Dobón, A., & Aisa, E. (2011). Ilícito penal e ilícito administrativo en materia de tráfico y seguridad vial. *Estudios Penalesy Criminológicos*, 31, 10-11.
- Edewor, D. O. (2013). Theory of Crime and Crime Control. *National Open University of Nigeria*, 189-190.
- European Transport Safety Council. (2021). SMART Country Analysis: Drink Driving in the Netherlands.
- Farmer, L. (2023). Criminalization and decriminalization. In P. Caeiro, S. Gless, & V. Mitsilegas, Elgar encyclopedia of crime and criminal justice. *Cheltenham: Edward Elgar Publishing*. 636-637.
- Harkat, B., Sambas, N., & Zakaria, C. A. F. (2024). Settlement of Traffic Offences: A Shift in the Presumption of Innocence and the Impact on Legal Justice. *Journal La Sociale*, 5(3), 715-716.

Establishing a Criminal Framework for Traffic Safety; a Comparative Study of the Criminalization of High-Risk Driving Violations in the Legal Systems of Iran and Selected Countries

*Majid Haghshenas, Assistant Professor, Faculty of Command and Headquarters
of Amin Faraja University of Police Sciences, Tehran, Iran.*

E-mail: haghshenas.6967@gmail.com

Received: March 2026- Accepted: August 2026

ABSTRACT

Background and Objective: In a situation where the high number of traffic violations and fatalities in Iran indicates the lack of deterrence of existing enforcement guarantees, this research attempts to analyze the theoretical foundations of criminal law and reveal the capacities and challenges of Iran's criminal policy in dealing with behaviors such as driving in an abnormal state due to alcohol and drug consumption, risky behaviors, and driving without a license. This study aims to investigate the possibility of criminalizing some high-risk driving violations in the Iranian legal system by utilizing the experiences of selected countries. The research method is analytical-comparative and the legal systems of the Netherlands, Australia and Singapore have been studied. Despite scientific, structural and cultural differences, each of these countries has presented a model for targeted and applicable criminalization that can be inspiring in the reorganization of the Iranian legal system in criminalizing high-risk driving violations. The conclusion of the study emphasizes that Iran's criminal policy needs to move from reaction to the result to risk prevention; which requires a clear definition of high-risk crimes, a review of penalties, strengthening of enforcement institutions, and restoring the social ugliness of dangerous behaviors. separating violations and crimes, designing a graduated punishment, and creating guarantees for the effective implementation of traffic laws and regulations.

Keywords: Omparative Study, Criminology, High-Risk Driving Violations, Driving Offenses