

کیفر محرومیت از رانندگی و پیشگیری از جرایم رانندگی

مهدی مرادی کوچی^۱

کرامت بلاغی^۲

چکیده

در کشورهای توسعه نیافته و غیر صنعتی، حوادث ناشی از رانندگی قربانیان زیادی می گیرد، به طوری که گستره این حوادث در میان مردم، نگرانی فراگیری را موجب شده است. بهترین راه مقابله با این حوادث و جرایم، پیشگیری است. در حال حاضر، با پیش بینی مسئولیت مدنی برای رانندگان تا حدودی از آسیب دیدگان این حوادث حمایت می شود، اما رویکرد پیشگیری از وقوع این حوادث مغفول مانده است. تجربه نشان می دهد که اعمال ضمانت اجرای کیفری در این حوادث چندان موفق نبوده و باید به تقویت مسائل پیشگیرانه همت گماشت. در رابطه با پیشگیری از این جرایم باید اقدامات آموزشی و اصلاحی مورد توجه قرار گیرد.

واژگان کلیدی: حقوق اجتماعی، محرومیت از رانندگی، اقدامات اصلاحی،

پیشگیری، جرایم رانندگی

۱. کارشناس ارشد حقوق کیفری و جرم شناسی.

۲. کارشناس ارشد حقوق عمومی، رئیس شعبه ۱۰۲ دادگاه عمومی جزایی شهرستان فسا.

درآمد

فرایند صنعتی شدن، موجب توسعه‌ی بخش حمل و نقل و ارتباطات که از بخش‌های زیربنایی در اقتصاد هر کشور به شمار می‌رود، شده است. سیاست‌های حمل و نقل در سراسر جهان، نیازمند رشدی است تا پا به پای تمایل فزاینده برای جابه‌جایی، توسعه یافته و کیفیت زندگی را حفظ کنند (سلمانی، ۱۳۸۷، ص ۸۷). توسعه‌ی بخش حمل و نقل، استفاده‌ی فزاینده از خودروها را موجب شده است، اما در کشورهای توسعه نیافته و غیر صنعتی، مانند ایران، به دلایل متعددی از جمله، فقدان آموزش کافی نسبت به استفاده از این وسایل، توجه بیش از حد به افزایش سطح تولید به جای توجه به حفظ ایمنی انسان‌ها، عدم سرمایه‌گذاری در سیستم‌های حفاظتی، عدم تناسب امکانات با تولید و نیز عدم رعایت اصول صحیح در ساخت یا استفاده از این وسایل، شاهد افزایش سوانح و حوادث ناشی از تصادفات می‌باشیم.

حق رانندگی به عنوان یکی از حقوق اجتماعی هر فرد به حساب می‌آید. از سوی دیگر، رعایت امنیت جاده‌ای و نظم عمومی نیز جزو تکالیف افراد محسوب می‌شود، اما برخی افراد در مقابل استفاده از این حق، تکالیف خود را اجرا نمی‌نمایند. از این رو قانون‌گذاران کشورها این حق را برای خود قائل شده‌اند که بتوانند افراد خاطی را برای مدتی از این حق محروم نمایند. در ایران، نسبت به جرایم رانندگی رویکرد سزاگرایانه حاکم بوده است، اما کشورهای دیگر تا حد ممکن نسبت به فرهنگ‌سازی اقدام می‌نمایند و پس از ایجاد کلیه شرایط، مجازات‌ها و محرومیت‌های اجتماعی را نسبت به متخلفین اعمال می‌کنند. صرف ایجاد محدودیت برای افراد خاطی، نمی‌تواند به بهبود وضعیت تصادفات و بالا رفتن کیفیت رانندگی منتهی شود، بلکه باید با اعمال تدابیر آموزشی و اصلاحی، حین اعمال کیفر، ضمن کنترل و نظارت بر شخص خاطی، او را با هنجارهای نقض شده آشنا ساخت.

در این مقاله به بررسی کیفر محرومیت از رانندگی به عنوان یکی از مجازات‌های مورد استفاده برای جرایم رانندگی می‌پردازیم و تأثیر این مجازات را در زمینه‌ی پیشگیری از جرایم و تخلفات رانندگی بررسی می‌کنیم.

۱. ماهیت کیفر محرومیت از حقوق اجتماعی

انسان موجودی است که طبع وی اقتضای زندگی در میان جمع را دارد. هنگامی که افراد گرد هم آمده و جامعه‌ای را تشکیل دهند، علاوه بر حقوقی که به طور فردی از آن برخوردار هستند، یک سلسله حقوق نیز در پیوند با جمع برای آن‌ها مطرح می‌شود. به تدریج این حقوق از چنان ارزش و اهمیتی برخوردار شده‌اند که تصور زندگی اجتماعی، بدون برخورداری از آن‌ها دشوار است. همین امر باعث شده است که سلب کلی یا جزئی این حقوق از فرد، عنوان مجازات می‌یابد؛ مجازات‌هایی که هم می‌تواند در جهت حمایت از اجتماع داشته باشد و هم جنبه‌ی حمایتی در جهت حمایت از فرد بزهکار. جنبه‌ی دوم، زمانی نمود پیدا می‌کند که مجازات فرد خاطی به همراه سلسله تدابیر اصلاحی و آموزشی و با مشارکت گروه‌های اجتماعی باشد؛ مشارکت گروه اجتماعی در اقدام‌های پردکننده می‌تواند به جامعه‌پذیر شدن واقعی بزهکار بینجامد (دل‌ماس مارتی، ۱۳۸۷، ص ۳۹). روان‌شناسان از جمله طرق اصلاح و درمان رفتارهای نابهنجار را «محروم سازی» می‌دانند، که طی آن فردی که دارای رفتار نابهنجار است، از دریافت چیزی که برای او خوشایند و مطلوب است بی‌نصیب می‌ماند.

نوعی از محروم‌سازی، محروم ساختن فرد از محرک‌های رفتار نامطلوب است که از آن به «محروم کردن از تقویت مثبت» تعبیر می‌شود؛ این نوع محروم سازی به دو صورت انجام می‌گیرد:

۱- فرد از محیطی که در آن تقویت مثبت دریافت می‌کند، بیرون برده

می‌شود؛

۲- منبع تقویت مثبت را از دسترس فرد، دور می‌سازند (حاجی‌ده‌آبادی،

۱۳۸۶، ص ۲۰۵).

مجازات محرومیت از حقوق اجتماعی نیز، همچون بسیاری از کیفرهای دیگر دارای قدمتی طولانی است، اما این واکنش کیفری در طول زمان تغییر کارکرد داده است. در دوران پیش از شکل‌گیری حقوق کیفری مدرن، در سلب حقوق از بزهکار، جنبه‌ی رنج آور بودن آن بیشتر مورد نظر بوده است، اما امروزه بیشتر، ارزش بازدارندگی این مجازات مدّ نظر است؛ محروم کردن فرد از حقوق اجتماعی، جنبه‌ی

ترهیبی نیز دارد و او را در دشواری و تنگنا قرار می‌دهد، اما این امر، مطلوب اصلی نیست، بلکه هدف، آن است که امکان تکرار جرم از فرد سلب شود. برای دستیابی به هدف بازدارندگی و جلوگیری از تکرار جرم، باید به نوعی توانایی ارتکاب جرم را از بزهکار سلب نمود؛ سلب توان بزهکار، از جمله کارکردهای فایده‌گرای کیفر است که نقش موثری در پیشگیری از تکرار بزهکاری ایفا می‌کند. بر اساس این کارکرد، مجازات درصدد سلب موقعیت‌های مناسب جرم‌زا و توان بزهکاران و در نتیجه کاهش گرایش آنان به سوی تکرار جرم است. کارکرد یاد شده بر این فرض مبتنی است که بزهکاران تا هنگامی که تحت اجرای سیاست تدابیر توان‌گیری هستند، از ارتکاب دوباره‌ی جرم ناتوان‌اند و از این رو، نظام عدالت کیفری با کاهش شمار بزهکاری روبه‌رو می‌شود (غلامی، ۱۳۸۷، ص ۶۵). بدین ترتیب، ناتوان‌سازی بزهکاران، در برگیرنده‌ی آن دسته از تدابیر کیفری است که موجبات نامناسب جلوه دادن موقعیت‌ها و شرایط ارتکاب دوباره‌ی جرم را فراهم می‌نماید. بنابراین، کارکرد توان‌گیرانه‌ی مجازات در پیشگیری از تکرار بزهکاری و کاهش شمار آن موثر است.

باید توجه داشت که ایجاد محدودیت برای افراد در تمام موارد منجر به ایجاد آگاهی آنان نمی‌شود؛ مقدمه‌ی آزادی را باید آگاهی دانست. در جوامع متمدن، آگاهی را بر آزادی مقدم می‌دانند و افراد پیش از آگاهی یافتن، آزادی به دست نمی‌آورند. در ایران، به‌رغم اینکه نام قوانین مرتبط با رانندگی وسایل نقلیه و هم‌چنین سازمان مربوطه، «راهنمایی و رانندگی» می‌باشد، کفه‌ی ترازو به سمت رانندگی سنگینی می‌کند و کمتر به حوزه‌ی راهنمایی توجه می‌شود. شخص بزهکار در نهایت پس از پایان مدت محرومیت به حالت عادی باز خواهد گشت. فرد در صورتی می‌تواند به صورت یک شخص هنجارمند و هم‌نوا با اجتماع عمل نماید که محدودیت مورد نظر در راستای بالا بردن آگاهی او توسط اقدامات نوآموزانه و تدابیر آموزشی مد نظر قرار گرفته شده باشد. ممکن است محدودیت منجر به تغییر رفتار بزهکار شود، اما پیشگیری از طریق اقدامات آموزشی و اصلاحی، تاثیر عمیق‌تری خواهد داشت. از سوی دیگر، ایجاد محدودیت باعث می‌شود جامعه تمایل مجازات‌گرایانه پیدا کند که امر مطلوبی نیست.

۲. مفهوم کیفر محرومیت از حقوق اجتماعی

محرومیت، به معنی بی‌بهرگی یا باز داشتن از کار یا حقی است. محرومیت در اصطلاح حقوق کیفری نوعی منع قانونی است که شخص به موجب آن صلاحیت و شایستگی اعمال حقوق خویش را از دست می‌دهد. حقوق اجتماعی، امتیازهایی است که در متن اجتماع و در ارتباط با سایر اعضای جامعه محقق شود، به نحوی که اعمال این حقوق با سرنوشت و حیات اجتماعی کلیه اعضای در ارتباط است. این حقوق به عنوان جلوه‌ای بنیادین از حقوق بشر، در برگرفته‌ی آن دسته از حقوق انسان‌ها است که به منظور برابری اجتماعی و اقتصادی و در نتیجه‌ی رفع بی‌عدالتی‌های ناشی از شرایط اجتماعی و اقتصادی جوامع شناسایی شده است (طباطبایی مؤتمنی، ۱۳۸۲، ص ۱۳۵).

حقوق اجتماعی دارای مصادیق مختلفی از قبیل حق انتخاب شغل، شرکت در احزاب و انجمن‌ها و نظایر اینهاست و با توجه به نگرش حکومت‌ها به حقوق انسان‌ها و میزان امکانات دولت‌ها، به گونه‌های متعدد دسته‌بندی می‌شوند. قانون‌گذار ایران در سال ۱۳۷۸ در ماده‌ی ۶۲ مکرر قانون مجازات اسلامی، حقوق مذکور را تعریف نمود و علاوه بر شناسایی حقوق اجتماعی و بر شمردن جلوه‌های آن، سلب آن را در برخی از موارد مجاز دانست.

لایحه‌ی مجازات‌های اجتماعی جایگزین زندان^۱ نیز از رهگذر برخی از مواد این لایحه، محرومیت از برخی حقوق مزبور را مورد توجه قرار داده است. یکی از این حقوق، حق رانندگی است که در بند ۸ ماده‌ی ۲۸ پیش‌بینی شده است. کیفر محرومیت از رانندگی در قانون جدید اخذ جرایم راهنمایی و رانندگی نیز پیش‌بینی گردیده است. گفتمان غالب بر قانون جدید اخذ جرایم راهنمایی و رانندگی، یک گفتمان محرومیت‌زا می‌باشد.

۳. تاثیر کیفر محرومیت از رانندگی بر پیشگیری از جرایم رانندگی

به‌طور کلی، عوامل تصادفات در قالب دو عامل انسانی و طبیعی دسته‌بندی می‌شود. سالیانه بیش از سی هزار قتل و بیش از دویست هزار مجروح از نقص فنی

۱. مواد این لایحه در لایحه‌ی مجازات اسلامی گنجانده شده است.

ماشین‌ها، نقص مهندسی جاده‌ها و نقص فرهنگی رانندگان ناشی می‌شود (سروستانی، ۱۳۸۸، ص ۲۵). با قانون‌گذاری مناسب می‌توان بسیاری از عوامل انسانی موثر در تخلفات رانندگی را کاهش داد. بیش از پنجاه درصد علل تصادفات در ایران، مربوط به عوامل انسانی است (سلمانی، ۱۳۸۷، ص ۹۰). امروزه با توجه به نقش بسیار مهم انسان در تصادف‌های رانندگی، بیشتر تحقیقات و برنامه‌ریزی‌ها در ارتباط با این عامل می‌باشد و در اکثر مطالعاتی که در این زمینه صورت می‌گیرد، از انسان به عنوان مهم‌ترین عامل بروز این‌گونه حوادث نام می‌برند. در کشور ما بسیاری از مشکلات مربوط به حمل و نقل و ترافیک، ناشی از رفتار استفاده‌کنندگان است و علت اصلی، عدم آگاهی لازم، نداشتن آموزش کافی و بی‌توجهی به حقوق سایر استفاده‌کنندگان می‌باشد. بدین‌سان، قانون‌گذار با جرم‌انگاری در پی آن است تا با عوامل انسانی موثر در حوادث رانندگی برخورد نماید و نقش قوانین با دو رویکرد سزادهی و حمایتی قابل مطالعه است.

در تقسیم‌بندی جرایم، جرایم رانندگی جزء جرایم خُرد محسوب می‌شوند که در سیاست جنایی کشورها با دو رویکرد متفاوت پاسخ داده شده‌اند: نخست: سیاست جرم‌زدایی و غیرکیفری کردن ضمانت اجراها که سیاست زندان‌زدایی نیز در این گروه قرار می‌گیرد، به‌طور نمونه می‌توان به لایحه‌ی قانون مجازات‌های اجتماعی جایگزین زندان اشاره نمود؛ دوم: سیاست مقابله و سخت‌گیری: این نوع دوم، بیش‌تر در خصوص جرایم مخل نظم عمومی اعمال می‌گردد (نوروزی، ۱۳۸۴، ص ۲۷۲).

در سیاست جنایی ایران، هر دو رویکرد را می‌توان مشاهده نمود؛ در لایحه‌ی مجازات‌های اجتماعی، اغلب جرایم رانندگی در گروه جرایمی ذکر می‌شود که نیاز به حبس‌زدایی دارد و از سوی دیگر در قانون جدید اخذ جرایم رانندگی، تشدید جریمه‌ها و محرومیت‌ها پیش‌بینی شده است. هرچند جرایم خُرد به مانند سایر جرایم دارای قبح اجتماعی نیستند، اما شیوع این جرایم به حدی است که تقریباً تمام افراد جامعه در خلال زندگی روزمره‌ی خود، به ویژه در شهرهای بزرگ، به کرات با این قبیل جرایم مواجه اند (جوانمرد و نوروزی، ۱۳۸۸، ص ۱۳).

قانون‌گذار، مجازات‌های متنوعی مانند خدمات عام‌المنفعه، جریمه‌ی روزانه،

دوره‌ی مراقبتی و محرومیت از حقوق اجتماعی را برای این جرایم پیش‌بینی کرده است. یکی از مصادیق آن، محرومیت از رانندگی است. ذکر این جرایم در لایحه، حاکی از رویکرد کیفرزدایی در مقابله با جرایم ناشی از تخلفات رانندگی است، اما در قانون جدید اخذ جرایم رانندگی، رویکرد دیگری قابل مشاهده است؛ این قانون بیش‌تر به دنبال حفظ نظم عمومی است و بیش‌تر تدابیر پیش‌بینی شده در این قانون، سزاگرایانه می‌باشد. در جمع بین این دو رویکرد می‌توان گفت سیاست‌گذار ایرانی، برای متخلفینی که حرفه‌ای نیستند و برای بار نخست مرتکب تخلف می‌شوند، توسل به تدابیر جامعوی، از جمله محرومیت از حق رانندگی را مناسب دانسته و برای تکرار کنندگان جرایم رانندگی، برخوردهای شدیدتری را اعمال می‌نماید. کیفر محرومیت از حقوق اجتماعی، از جمله محرومیت از رانندگی که در لایحه‌ی مجازات‌های اجتماعی آمده است، بیش‌تر جنبه‌ی تأمینی دارد و به منظور دفع زمینه‌های بزهکاری مورد توجه قرار گرفته است؛ ضبط موقت پروانه، بیش‌تر جنبه‌ی خنثی‌سازی و توان‌گیرانه دارد تا جنبه‌ی سازگار نمودن. البته محرومیت از حقوق اجتماعی که با رویکرد توان‌گیرانه درصدد دور کردن بزهکاران از محیط‌های مستعد تکرار جرم می‌باشد، تا اندازه‌ای بر بازپروری مجرمان نیز تاثیرگذار است (رهامی، ۱۳۸۱، ص ۷۹). اگر این محرومیت موقت، محکوم را مجبور به گذراندن دوره‌های آموزشی کند، می‌توان برای این ضمانت‌اجرا، کارکرد بازپرورانه را متصور شد (همان، ص ۱۷۳).

بنابراین در طول اجرای کیفر محرومیت از رانندگی، می‌توان با تدابیر آموزشی هنجارهای رانندگی را به فرد آموزش داد. در این راستا، آموزش در زمینه‌ی ایمنی حمل و نقل با هدف تغییر رفتار استفاده‌کنندگان، می‌تواند به عنوان یک اصل مورد توجه قرار گیرد. آموزش با هدف تدوین یک برنامه‌ی راهبردی برای پیش‌گیری از رانندگی تهاجمی در راستای ایمنی در عبور و مرور و بهبود حمل و نقل می‌تواند منجر به کاهش تصادفات و ترافیک شود. آموزش چنان‌چه به خوبی انجام شود، اقدامی در جهت فرهنگ‌سازی در راستای تقویت رانندگی تدافعی به جای رانندگی تهاجمی است. به صرف ایجاد محدودیت، نمی‌توان به بهبود وضعیت رانندگی در آینده امیدوار بود. این موضوع در لایحه مورد توجه قرار نگرفته و گفته شده است این محرومیت‌ها را می‌توان به همراه سایر مجازات‌ها آورد، ولی حالت عکس این را

پیش‌بینی نکرده است (تبصره‌ی ۲ ماده‌ی ۲۸). مثلاً در خصوص دوره‌ی مراقبتی یا خدمات عام‌المنفعه می‌توان کارکرد اصلاحی را در نظر گرفت. بند ۳ ماده‌ی ۱۴ لایحه در خصوص دوره‌ی مراقبتی، دوره‌های آموزشی و مراقبتی پیش‌بینی شده است، ولی در رابطه با کیفر محرومیت از حقوق اجتماعی، از جمله محرومیت از رانندگی، اقدامات اصلاحی و آموزشی پیش‌بینی نشده است.

به نظر می‌رسد اگر ترکیبی از این کیفرها، مثلاً محرومیت از حق رانندگی و خدمات عمومی را مد نظر قرار دهد، کارایی این محرومیت‌ها بالاتر خواهد رفت. در بند ۸ «محرومیت از رانندگی» پیش‌بینی شده است، اما مانند سایر موارد، نحوه‌ی اجرا و نظارت بر این حکم مشخص نگردیده است.

در حقوق مقایسه‌ای، محرومیت از رانندگی ممکن است از طرق مختلفی مانند ابطال پروانه و تعلیق پروانه صورت گیرد، که در این صورت شخص باید پروانه‌ی خود را به مقامات صالح تحویل دهد و اگر تعلیق یا ابطال پروانه را نادیده گرفت و بدون پروانه به رانندگی ادامه داد، مورد تعقیب واقع خواهد شد (بولک، ۱۳۸۷، ص ۷۱).

با توجه به مراتب پیش‌گفته، تهیه‌کنندگان لایحه با پذیرش رویکرد مجرم‌مدار، محرومیت از حقوق اجتماعی را با توجه به نوع، شدت و وخامت جرم و شخصیت بزه‌کار، برای ناتوان‌سازی وی پیش‌بینی کرده‌اند. بدین‌سان، ممنوعیت از رانندگی در صورتی که همراه با آموزش راننده‌ی متخلف باشد، جزء تدابیر جداکننده‌ی توأم با بازپروری و تربیت خواهد بود (همان، ص ۸۷).

مجازات محرومیت از حقوق اجتماعی علاوه بر اهداف توان‌گیرانه، واجد ارزش درمانی 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 گردید، از ادامه‌ی تحمل آن معاف می‌شود. این امر وی را در تلاش و کوشش در این جهت تشویق خواهد نمود (همان، ص ۸۸).

در مواردی که از کیفر محرومیت از حقوق اجتماعی استفاده می‌شود، فرض بر این است که وجود شخصی که مرتکب جرم شده است، در مشاغل دولتی، مراکز

قانون‌گذاری، حرفه‌ی رانندگی و امثال آن، دفاع اجتماعی را به دلیل داشتن «حالت خطرناک» آسیب‌پذیر می‌سازد. بدین ترتیب، در صورت تحقق چنین امری، جنبه‌ی حفظ امنیت و مصلحت جامعه، بر مصلحت فرد برتری پیدا می‌کند (رهامی، ۱۳۸۰، ص ۱۲). بنابراین بُعد اصلاحی و تربیتی را نمی‌توان به عنوان هدف اولیه‌ی محرومیت از رانندگی به شمار آورد، بلکه از اهداف ثانویه‌ی این کیفر به حساب می‌آید.

رویکرد غالب در قانون اخذ جرایم رانندگی، سزاگرایانه است. این قانون به دنبال بازدارندگی بزهکار، از طریق تشدید محرومیت‌ها و یا تشدید جریمه‌ها می‌باشد. تاثیر اقدامات پیشگیرانه‌ی واکنشی، وقتی پایدار است که ضرورت و اهمیت نظم عمومی توسط مردم مورد قبول واقع شود؛ چراکه سیاست سخت‌گیری نسبت به جرایم خُرد، منجر به فرهنگ‌سازی در جامعه نخواهد شد، بلکه با فرهنگ‌های مستقر نیز مبارزه می‌کند. از سوی دیگر، تدابیر پیش‌گیرانه‌ی کیفری در برابر جرایم خُرد از جمله جرایم رانندگی، زمانی جواب می‌دهد که بزهکاری در جامعه عمومی نشده باشد. در غیر این صورت برخوردهای سرکوبگرانه می‌تواند منجر به بی‌نظمی و ارتکاب جرایم جدید شود (جوانمرد، پیشین، ص ۱۷۶). این در حالی است که در جامعه‌ی ایران به خصوص در کلان شهرها، جرایم رانندگی تبدیل به معضل بزرگی شده است. به نظر می‌رسد مناسب است به ایجاد این محدودیت‌ها اکتفا نکنیم و این ممنوعیت‌ها با پیش‌بینی تکالیف خاصی نیز همراه شود، یعنی تلفیقی از اقدامات آموزشی و توان‌گیرانه را مد نظر قرار داد. به طور مثال در مورد محرومیت فرد از رانندگی، محکوم را به گذراندن دوره‌ی آموزش فنی جدیدی تشویق کرد که طی آن دوره، مقررات راهنمایی و رانندگی را بهتر فرا گرفته و خود را با آن‌ها تطبیق دهد. این امر باعث می‌شود راننده‌ی متخلف، تبدیل به یک راننده‌ی محتاط شود. هم‌چنین در ضمن محدودیت از رانندگی، می‌توان راننده‌ای که مرتکب تصادف شده است را محکوم به ارائه‌ی خدمات در بخش تصادفات بیمارستان نمود یا محکوم به گذراندن دوره‌های آموزشی در موسسات مربوط، مانند موسسات پیش‌گیری از تصادفات یا پارک‌های ترافیک کرد.

اجرای این‌گونه رویکردها نیازمند تحقق سیاست جنایی مشارکتی است. منظور از سیاست جنایی مشارکتی، شرکت دادن جامعه‌ی مدنی در سیاست جنایی

در مرحله‌ی تقنین و سیاست‌گذاری، در مرحله‌ی قضایی و رسیدگی به جرم و در مرحله‌ی اجرای حکم می‌باشد (رستمی، ۱۳۸۶، ص ۱۳۹). هنگامی که کیفر محرومیت از رانندگی با اقدامات آموزشی و نظارتی همراه باشد، نقش مردم قابل پیش‌بینی است. از سوی دیگر، در بستر سیاست جنایی مشارکتی، به نوعی می‌توان کنترل غیر رسمی را مشاهده نمود. کنترل غیر رسمی در مقابل کنترل اجباری و رسمی است که توسط پلیس صورت می‌گیرد. امروزه کنترل اجتماعی غیر رسمی، اهمیت بیش‌تری پیدا کرده و به عنوان سازوکار موثری برای ایجاد هم‌نوایی هنجاری شناخته شده است (هنری، ۱۳۸۵، ص ۲۷۴). در مقابله با جرایم رانندگی، حمایت مردم را به ویژه در زمینه‌ی آموزش همگانی مقررات نمی‌توان نادیده گرفت. در جامعه‌ی ایران، هنوز این باور ایجاد نشده که زندگی ماشینی و حفظ نظم عمومی نیاز به آموزش دارد. نقش پلیس و دستگاه‌های رسمی، بیش‌تر تامین نظم عمومی است و این گروه‌های مردمی هستند که در زمینه‌ی فرهنگ‌سازی نقش مهمی را ایفا می‌نمایند.

قانون‌گذار ایران، محرومیت از رانندگی را به همراه سایر تدابیر پیش‌بینی نکرده است و به همین دلیل، نقش مردم در کیفر محرومیت از حقوق اجتماعی، از جمله محرومیت از رانندگی، مشاهده نمی‌شود، اما در سایر مجازات‌های پیش‌بینی شده در لایحه‌ی مجازات‌های اجتماعی جایگزین زندان، مانند دوره‌ی مراقبتی و خدمات عمومی، به مردم نقش داده شده است.

در حقوق مقایسه‌ای، در بیش‌تر ایالت‌های آمریکا، ارائه‌ی یک خدمت اجتماعی، به عنوان یکی از شرایط تعلیق مراقبتی اعطایی به محکومان جرایم رانندگی یا به عنوان یکی از شرایط تعلیق مراقبتی اعطایی به محکومان پیش‌بینی شده است (آشوری، ۱۳۸۵، ص ۳۵۵).

در کشورهای متمدن، برای رفتارهای پرخطر به جرمه نمی‌اندیشند، بلکه با محروم کردن فرد از رانندگی، به دنبال کاهش بروز این گونه رفتارها هستند. البته در چنین کشورهایی، در ابتدا شرایط استفاده از آن را به افراد آموزش می‌دهند و پس از آن در صورت نقض شرایط، فرد را از آن حق محروم می‌کنند.

یافته‌های پژوهش

به رغم آن که حوادث ناشی از تصادفات، جرم محسوب می‌شوند، به دلیل غیرعمدی بودن اعمال مجازات بر عاملان آن، اثر پیشگیرانه‌ی قابل توجهی ندارد. به همین دلیل کشورهای صنعتی و پیشرفته در این زمینه، به جای به کیفر رساندن عامل تصادف‌ها، بیش‌تر به دنبال راه‌حل‌های جایگزین که دارای جنبه‌ی ترمیمی و اصلاحی است، می‌باشند. بنابراین، به جای اخذ مبلغی به عنوان جریمه و یا زندان کردن فرد، با ایجاد محدودیت‌های متعدد، سعی بر آن است که علاوه بر کنترل فرد خاطی، تدابیر آموزشی و ترمیمی را به کار بندند. به نظر می‌رسد با تحمیل برخی الزامات مانند ایمن نمودن فرد یا وسایل ایمنی، لزوم آموزش فرد و معرفی او به دوره‌های آموزشی، می‌توان علاوه بر کنترل و نظارت بر فرد، او را تبدیل به فردی بهنجار در رعایت مقررات رانندگی نمود. محرومیت از رانندگی یکی از گزینه‌های پیش‌رو در جهت کیفرزدایی، محرومیت از حقوق اجتماعی است. پیش‌بینی این نوع تدابیر، نیاز به فرهنگ‌سازی عمومی دارد و چنین واکنشی باید از سوی افکار عمومی به عنوان یک مجازات پذیرش شود و البته برای دستیابی به اقبال مردم، در ابتدا باید فرهنگ رانندگی مردم را با آموزش هنجارهای مربوط به رانندگی بالا برد. اگر رانندگی نزد مردم به عنوان یک حق اجتماعی با ارزش پذیرفته شود، سلب آن می‌تواند در جهت پیشگیری از جرایم رانندگی اثرگذار باشد.

فهرست منابع

- ۱- آشوری، محمد، *جایگزین‌های زندان یا مجازات‌های بینابین*، تهران، گرایش، چاپ دوم، ۱۳۸۵.
- ۲- بولک، برنار، *کیفرشناسی*، برگردان: علی حسین نجفی ابرندآبادی، تهران، مجد، چاپ هشتم، ۱۳۸۷.
- ۳- جوانمرد، بهروز، «تعامل پلیس و دستگاه قضایی ایران در زمینه پیشگیری از جرایم خرد»، مجموعه مقالات نخستین همایش پیشگیری از وقوع جرم، دفتر تحقیقات کاربردی پلیس پیشگیری ناجا، ۱۳۸۸.
- ۴- جوانمرد، بهروز و نوروزی، نادر، «بررسی جرایم خرد در حقوق کیفری ایران»، مجله‌ی حقوقی دادگستری، شماره‌ی ۶۷، ۱۳۸۸.
- ۵- حاجی‌ده‌آبادی، محمدعلی، *اصلاح و درمان مجرمان در سیاست جنایی اسلام و مقررات ایران*، رساله‌ی دکتری، دانشگاه تهران، ۱۳۸۶.
- ۶- دلماس‌مارتی، می‌ری، *نظام‌های بزرگ سیاست جنایی*، جلد دوم، برگردان: علی حسین نجفی ابرندآبادی، تهران، میزان، چاپ نخست، ۱۳۸۷.
- ۷- رستمی، ولی، «مشارکت مردم در فرایند کیفری»، فصل‌نامه‌ی حقوق، مجله‌ی دانشکده‌ی حقوق و علوم سیاسی، سال سی و هفتم، شماره‌ی ۲، ۱۳۸۶.
- ۸- رهامی، محسن، *اقدامات تامینی و تربیتی*، تهران، میزان، چاپ نخست، ۱۳۸۱.
- ۹- رهامی، محسن، «ماهیت، آثار و مبانی شرعی مجازات محرومیت از حقوق اجتماعی»، مجله‌ی مجتمع آموزش عالی قم، سال سوم، شماره‌ی ۱۱، ۱۳۸۰.
- ۱۰- سروستانی، رحمت‌اله، «مشارکت مردم در مهندسی کنترل اجتماعی»، مجموعه سخنرانی‌های ارائه شده در نخستین همایش پیشگیری از وقوع جرم، دفتر تحقیقات کاربردی پلیس پیشگیری ناجا، ۱۳۸۸.
- ۱۱- سلمانی، محمد و دیگران، «بررسی عوامل مؤثر بر تصادفات جاده‌ای و ارائه راهکارهایی برای کاهش آن؛ مورد مطالعه: منظومه روستایی جنوب خور و بیابانک»، مجله‌ی پژوهش‌های جغرافیای انسانی، شماره‌ی ۶۵، ۱۳۸۷.
- ۱۲- غلامی، حسین، *تکرار جرم*، تهران، میزان، چاپ دوم، ۱۳۸۷.
- ۱۳- لازرژ، کریستین، *درآمدی به سیاست جنایی*، برگردان: علی حسین نجفی

ابرندآبادی، تهران، میزان، ۱۳۸۲.

۱۴- مؤتمنی طباطبایی، منوچهر، *آزادی‌های عمومی و حقوق بشر*، تهران، دانشگاه تهران، چاپ سوم، ۱۳۸۲.

۱۵- نوروزی، نادر، *جرائم خرد علیه نظم عمومی*، مجله‌ی دانشکده‌ی حقوق و علوم سیاسی، شماره‌ی ۶۸، ۱۳۸۴.

۱۶- هنری، استوارت، *کنترل اجتماعی غیررسمی*، برگردان: لیلا اکبری، مجله‌ی علوم جنایی، دانشکده‌ی حقوق و علوم سیاسی، مؤسسه‌ی تحقیقات علوم جزایی و جرم‌شناسی، شماره‌ی ۲، ۱۳۸۶.