

## نظارت بر تخلفات رانندگی

تحقیق در نحوه نظارت رانندگان در راههای کشور  
و کشف روش جلوگیری از اعمال خلاف قانون  
و مقررات در رانندگی

### بخش اول - مقدمه و تعریفات

هیولای مسیب و سائل رفت و آمد (ترافیک) در شهر تهران از چند سال گذشته چنان رو به رشد و افزایش گذارده که امروز به گونه ترسناکی با چهره عاری از عطف و مروت زندگی ساکنان تهران را در هر مقام و منزلت اجتماعی که باشند از عالی و دانی گرفته تا محصل و معلم، استاد و دانشجو، طبیب و وکیل، کارمند و کارگر، زن و مرد، پیرو جوان تحت تأثیر قرارداد تا به جایی که تقریباً کسی یافت نمی‌شود که از وضع آمدوشد در این شهر دل پردردی نداشته و در برابر پرداختن به این مشکل همگانی بسیاری از گرفتاری خود را به دست فراموشی نسپرده و چند پیشنهاد و راه حل برای حسن ایاب و ذهاب نیندیشیده باشد و این خود نشانه ناراحتی عظیم از عبور و مرور و عمق نفوذ آن در تمام شؤون مختلفه ساکنان شهر است.

دستگاههای اجرایی مسؤول این امر از سالهای پیش برای از پای در آوردن این غول آشتی ناپذیر رام ناشدنی دست به کار شده و برای سروسامان دادن به رفت و آمد و سائل نقلیه و جلوگیری از مزاحمت آن از کارشناسان داخلی و خارجی کمک خواسته و طرحهای بسیاری تنظیم و اجرا کرده‌اند و البته توفیقهایی هم نصیب آنان شده است. اما کثرت روز افزون تعداد و سائل نقلیه‌ای که بطور متوسط روزی ۵۰۰ دستگاه به آنها اضافه می‌شود هر روز نه امید و چشم انداز مساعدی را که در بهتر شدن عبور و مرور پیدا گشته مسدود و نابود کرده است.

برای تجسم حجم و سائل نقلیه در جریان در سطح شهر تهران سرعت حرکت اتومبیلها ملاک و معیار مناسب و گویائی است. مسؤولان راهنمایی و رانندگی می‌گویند: ... اگر رانندگان صبحها طوری حرکت کنند که تا ساعت ۷ و ۴۵ دقیقه به محور مرکز شهر برسند متوسط حرکت این رانندگان در ساعت ۴۰ کیلو متر

خواهد بود... از ساعت ۷ و ۴۵ دقیقه تا ۹ و ۱۵ دقیقه متوسط سرعت به ۲۰ کیلومتر  
تقلیل پیدا می‌کند و از ساعت ۹ و ۱۵ دقیقه تا ساعت ۱۲ متوسط سرعت به ۳۰  
کیلومتر افزایش می‌یابد...<sup>۱</sup>

این دورنمای تردد و وسائل نقلیه موتوروی شهر پایتخت است که اکثر رانندگان  
اتومبیل سواری شخصی دارند و باسواد و برخوردار از تعلیم و تربیت اجتماعی  
هستند و امکان اجرای طرحها و تصمیمات به منظور نظارت بر رانندگی و اعمال خلاف  
رانندگان در مساحت محدودی نسبتاً فراهم است با وجود این مناظر و مرایای بس  
مایوس‌کننده‌ی آن که عبارت از کثرت موارد قانون‌شکنی و زیرپاگذاردن مقررات است  
به چشم می‌خورد به حدی که سالیانه ۱۳۲ میلیون تومان جریمه از آنها که در حوزه  
نظارت پلیس راهنمایی قرار گرفته اخذ می‌شود.<sup>۱</sup>

اما در جاده‌های کشور که شرایط فرهنگی تهران کمتر فراهم است و در مساحت  
حدود ۱۷۰۰۰۰۰۰ کیلومتر مربع پراکنده هستند و امکانات جمع و جور بودن تهران  
هم وجود ندارد و عوامل و موانع زیادی - که نیاز به شمارش آنها نیست - در اختلال  
نظم رانندگی دخالت دارند هر طرح و تصمیم را از مسیر اصلی مورد نظر طراح  
و اجراکننده خارج کرده از اثر می‌اندازند و خواه و ناخواه قانون‌شکنی و سرپازدن  
از رعایت و اجرای کامل مقررات که هرچند و هرچند رانندگی در راهها را به دنبال دارد  
و زمینه مساعدی برای ارتکاب تخلفات و تلفات ناشی از آنها ایجاد می‌گردد، رواج  
پیدا می‌کند.

بررسی حاضر با توجه به وضع آلوده و وسائل نقلیه موتوروی در جاده‌ها و  
خلافهای رانندگان که گاهی سبب کشته‌شدن عده‌ی مسافر بی‌گناه گردیده انجام  
گرفته است.

آمارها و اطلاعات تحقیق از اطلاعیه‌ها و فهرست تخلفات و تصادفات اعلامی  
پلیس راه ژاندارمری که در روزنامه‌ها برای آگاهی همگان اعلان گردیده استخراج  
و محاسبه و توضیحات لازم ذیل آنها افزوده گردیده است.

گرچه اهل تفحص به اشکال عملیات مراحل مختلفه پژوهش و سودمندی آن  
وقوف دارند ولی باید افزوده کرده که آمار مورد استفاده شامل چهار اطلاع بیشتر  
نبود و با صرف وقت زیاد (در حدود سه ماه) بررسی آغاز شده تشکل پذیرفته و  
بصورت کنونی درآمد و قابل انتشار گردید به امید و آرزوی آن که گره کور تردد  
وسائل نقلیه را در راهها و غیر آن راه‌گشا باشد.  
این کاوش دارای چهار بخش اساسی زیر است:

بخش اول: مقدمه و تعاریف و ارائه جدول آماری چهاره کلی جامعه تقصیرات  
در ششماهه (دی و بهمن و اسفند ۱۳۵۶ و فروردین و اردیبهشت و خرداد ۱۳۵۷)  
بخش دوم - بررسی تخلفات رانندگان راهها.

۱) طبق اظهار مسوولان راهنمایی و رانندگی در یکسال گذشته ۱۸۰ هزار اتومبیل جدید  
شماره شده است. روزنامه کیهان شماره ۱۰۵۸۱

بخش سوم - بررسی تصادفات رانندگان راهها  
بخش چهارم - نتیجه بررسی و پیشنهادها برای بهبود وضع رانندگی.  
معمولاً به است که در طرح تحقیق چند رکن مورد تعریف قرار می‌گیرد که  
اهم آنها: جامعه، فرد، روش، هدف و فایده تحقیق هستند که به شرح آتی به معرفی  
يك يك آنها پرداخته می‌شود:

### جامعه‌ی مورد تحقیق

جامعه‌ی که مورد این بررسی قرار می‌گیرد عبارتست از آمار کل تخلفات  
و تصادفاتی که رانندگان وسائل نقلیه موتوری زمینی عمومی (به استثنای قطارها)  
از زمستان سال ۱۳۵۶ تا پایان تابستان ۱۳۵۷، بنا بر اعلام پلیس راه ژاندارمری  
کشور به علت عدم رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی در راهها مرتکب گردیده  
و طبق نظر کارشناس راهنمایی و رانندگی مقصر شناخته شده‌اند و علاوه بر سایر  
اقدامات قانونی دفترچه کار آنها به تناسب اهمیت تخلف ارتكابی از ۳۰ روز ۲ الی ۶  
ماه و گاهی تا یکسال بایگانی شده است و لذا مجاز به رانندگی در راهها نبوده‌اند.

### فرد مورد بررسی

فرد مورد پژوهش عبارت از يك تقصیر است که راننده‌ی وسائل نقلیه  
موتوری زمینی عمومی با عدم رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی در راههای  
کشور مرتکب گردیده است.

توضیح آنکه هر چند آمار تقصیرات رانندگان از دو قسمت مشخص - یکی  
تخلفات و دیگری تصادفات - تنظیم یافته و در این پژوهش نیز در دو بخش جداگانه  
بررسی شده است ولی در واقع جامعه‌ی تقصیرات رانندگان از يك نوع نقض مقررات  
با آثار و نتایج گوناگون ترتیب پذیرفته به این معنی که کاروان فنی پلیس راه  
ژاندارمری وجه مشترک کلیه‌ی مقصران را که در آمار تخلفات و تصادفات آمده  
است اقدام خلاف مقررات و نظامات عمومی تشخیص داده است. فلذا اینکه در ظاهر  
جامعه‌ی تقصیرات به دو بخش جدا از هم (تخلفات + تصادفات) تفکیک یافته فقط  
به منظور سهولت تفحص بوده و لاجیر زیرا هر تصادفی اعم از تصادف منجر به ضرب  
یا جرح یا فوت مسبوق به سرپازردن از رعایت مقررات و نظامات دولتی در راهها  
بوده و صورت گرفته است از اینرو هرگاه تخلف واحدی چون: رانندگی وسائل  
نقلیه با سرعت غیر مجاز را در دو مورد زیر در نظر بگیریم: یکی آن که مأموران  
پلیس راه متوجه تخلف ساده‌ی عدم رعایت سرعت مقرر از طرف راننده شده و او  
را سزا داده و دفترچه کار وی را برای مدتی بایگانی کرده باشند.  
دوم این که، همین تخلف - رانندگی وسائل نقلیه موتوری با سرعت غیر مجاز -

(۲) گاهی تا ۵۰ روز اعلان نشده است.



مرحله‌ی بعد تصصیرات به‌دو زیر جامعه: تخلفات و تصادفات تجزیه گردید و بالاخره در جدول شماره سه فقط آمار کل تخلفات رانندگان در ششماه آمده است و به‌دنبال آن تخلفات هر یک از ماههای آمارگیری به تفکیک نوع تخلف و نوع وسیله نقلیه موتوری بررسی شده است و همین نحوه‌ی تحقیق برای مطالعات روی آمار تصادفات پیش گرفته شد و به‌انجام نتیجه حاصل درج گردید.

این پژوهش دارای چه فایده‌هایی می‌تواند باشد؟ این پرسشی است که از آغاز تا انجام تحقیق منتظر دریافت پاسخ آن هستیم و در جواب باید گفت فایده‌هایی که از این بررسی می‌توان گرفت فعلا بطور دقیق قابل شمارش نیست ولی چند فایده آن را با ایقان کامل به شرح زیر احصاء می‌کنیم:

الف - فایده تحقیق از نقطه نظر قانونگزاری و تعیین مقررات - یکی از فایده‌های بررسی تصصیرات رانندگان و علل آنها وضع مقررات منطبق با خطاهای رانندگان و پادافراه درخور بزه اینان را امکان‌پذیر می‌گرداند و این فرصت و مجال فراهم می‌شود که هر چند گاه قوانین اصلاح و نظامات دست‌وپاگیر و ناسودمند ملغی و به‌جای آنها مقررات شایسته و مناسب تصویب و اجرا گردد بطوری که پس از چندی دارای مقرراتی از راهنمایی و رانندگی خواهیم شد که منطبق با نیاز جامعه ما بوده و حتی‌الامکان حشو و زوائد و ابهام و نارسائی آنها برطرف گردد و به‌نحو مطلوب تخلفات و تصادفات رازی پوشش نظارت دقیق خود قرار دهند.

در صورتی که آمار منتشر شده اطلاعات بیشتری را شامل بود - مثلا تفکیک تعیین کرده بود که کدام تصصیرات منجر به ایراد ضرب یا جرح یا فوت شده‌اند و بعبارة دیگر علت هر تصادف کدام تخلف یا تخلفها بوده است - مفید بودن بررسی را از نقطه نظر قانونگذار بهتر می‌توانستیم بیان و تشریح نمائیم چون يك نگاه به تصادفات منجر به جرح و فوت که از آمار مورد بررسی مربوط به شرکتهای مسافربری استخراج و در پائین‌تر آورده شده است می‌تواند راهنما به وضع مقرراتی باشد که تصادفات دارای مضروب و مجروح و فوت را کاملا کنترل نماید و اقدامات احتیاطی در جهت جلوگیری از بروز چنین تصادفاتی را معمول نماید.

در آمار تصادفات منجر به جرح شرکتهای مسافربری تعداد تصادف با عده‌ی خستگان به‌قرار زیر است: (جدول شماره ۱)

بدیهی است تصادفی که دارای ۱۴ یا ۲۷ یا ۳۰ مجروح باشد به‌مراتب مصیبتی عظیم‌تر از تصادف دارای يك مجروح خواهد بود زیرا در هر يك از تصادفها احتمالا جامعه به‌ترتیب با ۱۴ یا ۲۷ یا ۳۰ نفر دارای نقص عضو، از کار افتاده و معلول بوده و اگر فرض شود هر يك از این ناقص‌العضوان نان‌آور يك خانوار باشند و هر خانواری لااقل از پنج عضو تشکیل شده باشد آن وقت در هر يك تصادف حسب‌المورد ۱۵۰ یا ۱۳۵ یا ۷۰ نفر مواجه هستیم و جامعه مجبور است کلیه هزینه‌های مادی و بی‌نظمی‌ها و احتمالا جرم ناشی از نداشتن سرپرست یا هجرت سرپرست از تربیت و پرورش افراد تحت تکفل خود را، تحمل نماید به‌این دلیل است که تصادف را

جدول شماره ۱

تعداد مجروح	بهمن ۵۶	اسفند ۵۶	اردیبهشت ۵۷	خرداد ۵۷	جمع
تصادف دارای يك مجروح	۱۴	۱۶	۱۵	۱۴	۵۹
تصادف دارای دو مجروح	۶	۳	۵	۷	۲۱
تصادف دارای سه مجروح	۲	۲	۳	۱	۸
تصادف دارای چهار مجروح	۰	۲	۰	۲	۴
تصادف دارای پنج مجروح	۲	۱	۱	۰	۴
تصادف دارای شش مجروح	۰	۱	۱	۰	۲
تصادف دارای هفت مجروح	۰	۰	۱	۱	۲
تصادف دارای هشت مجروح	۱	۱	۰	۱	۳
تصادف دارای نه مجروح	۰	۱	۱	۰	۲
تصادف دارای ده مجروح	۰	۲	۰	۰	۲
تصادف دارای یازده مجروح	۰	۰	۰	۰	۰
تصادف دارای سیزده مجروح	۰	۱	۰	۰	۱
تصادف دارای چهارده مجروح	۰	۰	۰	۱	۱
تصادف دارای پانزده مجروح	۰	۰	۰	۰	۰
تصادف دارای بیست و هفت مجروح	۰	۱	۰	۰	۱
تصادف دارای سی مجروح	۰	۱	۰	۰	۱

مصیبت عظیم خواندیم.

در مورد تصادف منتهی به موت مصدوم نیز همین ملاحظات در آمار تصادفات شرکت‌های مسافربری به شرح زیر ملحوظ است:

عده فوت‌شدگان	بهمن ۵۶	اسفند ۵۶	اردیبهشت ۵۷	خرداد ۵۷
تعداد تصادف منتهی به فوت يك نفر	۵	۱	۵	۶
تعداد تصادف منتهی به فوت دو نفر	۰	۱	۱	۰
تعداد تصادف منتهی به فوت چهار نفر	۱	۳	۰	۱
تعداد تصادف منتهی به فوت پنج نفر	۰	۱	۰	۰

در اینجا هم مانند تصادفات منجر به جرح اهمیت تصادفی که دارای چهار تا پنج کشته بوده در مقایسه با تصادف يك کشته‌یی و شناسائی علل هر يك از تصادفات یعنی تقصیراتی که چنین فاجعه‌هایی را سبب می‌شود برای واضع قانون ارزش بسیاری دارد چون جامعه در مورد فوت‌شدگان - برخلاف خستگان به‌طور قطع و یقین با خانواده‌هایی روبرو است که سرپرست خود را از دست داده‌اند و باید تا مدت‌ها ضررهای مادی و معنوی ناشی از تصادف منجر به فوت را برعهده بگیرد. مضافاً بر این که يك تصادف منتهی به فوت پنج‌نفر و یا سه تصادف چهارنفری که دوازده کشته دارد اجتماع را با ۵ و ۱۲ دعوی که از ضابطان دادگستری آغاز و به‌دیوان عالی کشور پایان می‌پذیرد، درگیر می‌کند و این سلسله مراتب تحقیق و رسیدگی لاینقطع باید تمام نیروی پلیس و دادسرا و دادگاه را صرف رسیدگی و مجازات و اجرای کیفر و مواظبت از بزهدار بنمایند.

به فایده‌ی تحقیق از لحاظ رسیدگی به تقصیرات رانندگان و تعیین کیفر

خاطریان - توجه به رسیدگی و عقوبت فوری متخلفان ایجاب می‌کند در جاده‌ها که دسترسی به مقامات قضائی و دادگاهها مشکل و گاهی متعذر است به مأموران پلیس راهنمایی اختیاراتی فزون‌تر از آنچه دارند تفویض شود و خرده خرده اختیارات آنها زیادتر گردد و حتی در صورت داشتن افراد تحصیل کرده و متخصص حقوق چنانچه ضروری تشخیص داده شود شعبه یا شعبی از دادگاههای عمومی طبق تعلیمات رئیس کل محاکم حوزه قضائی مربوط دائر و امر تحقیق و تعقیب و رسیدگی و تعیین جزای این نوع تخلفات و تصادفات را به آن واگذار کرد تا هم زودتر به تقصیرات رسیدگی و تعیین مجازات شود و در نتیجه اثر روانی آن برای تنبیه و تنبه گناهکاران بیشتر و عمیق‌تر باشد و فرصت کجروی و تکرار تخلف را از مقصر بگیرد و هم متهمان بلا تکلیف نباشند و از انباشته شدن پرونده‌ها در دادگاههای رسیدگی کننده به امر تخلفات راهنمایی و رانندگی جلوگیری بعمل آید و بزحاکار نتوانند از دست عدالت فرار نمایند و یا وقتی به عمل خلاف مقررات او رسیدگی و تعیین و اجرای عقاب شود که وی تقصیر خود را فراموش کرده باشد و احتمالاً نسبت به مأموران انتظامی و پلیس راه و دادگاهها و دیگر کسانی که در این مورد نقش نظارت بر صحت و حسن اجرای مقررات را بر عهده دارند کینه در دل نگیرد و بدبین نگردد و یا عکس العمل نامناسب ابراز نماید.

پس از جهت وصول به طرق تقلیل هزینه نظارت بر رفت و آمد وسائل نقلیه موتوری در جاده‌ها دقت در آمار حوادث راهنمایی و رانندگی در ارتباط با وضع رفت و آمد و تعداد و حجم وسائل نقلیه موتوری در جاده‌ها در دو ماه اسفند و فروردین ۵۷ به شرح آتی:

تقصیرات رانندگان راهها	کامیون	مینی‌بوس	اتوبوس	کامیونت	سواری	جمع
تقصیرات اسفندماه ۵۶ رانندگان راهها ۴۹۰	۲۰۷	۱۴۴	۷۰	۱۱	۹۲۲	
تقصیرات فروردین‌ماه ۵۷ رانندگان راهها ۱۶۸	۱۱۸	۶۹	۳۲	۹	۳۹۶	

این سوال را مطرح می‌کند که چرا تعداد تخلفات و تصادفات فروردین ماه ۵۷ کمتر از نصف اسفندماه ۱۳۵۶ است در صورتی که عکس آن انتظار می‌رود؟ می‌دانیم که این دو ماه سال از لحاظ رفت و آمد وسائل نقلیه در ایران متمایز از دیگر ماههای سال می‌باشند. چه یکی سال گذشته را پشت می‌گذارد و مردم برای ورود به آستانه سال نو تحرك فوق‌العاده از لحاظ مسافرت و تأمین نیازمندیهای آداب و رسوم عید نوروز و... از خود بروز می‌دهند و البته این فعالیت عمومی در اسفند از مدتی پیش آهسته آهسته آغاز شده و همه چیز و همه کس را فرا می‌گیرد و به قله مرتفع‌تر در درون و بیرون شهرها صعود می‌کند و بالاخره در اواخر اسفند آرام آرام امواج فعالیت خرید مردم فرو می‌نشینند و خاموش می‌شوند و برعکس در فروردین ماه که ماه ورود به سال نو است از حیث عبور و

مرور وسائل نقلیه میان شهرها و مناطق داخلی کشور با ماه استثنائی روبرو هستیم و جنت وجوش مسافرت‌های عید از حدود هفتم تا بیستم فروردین با شدت و حجم باشد ولی در آمار موجود نه تنها تقصیرات از مرز اسفندماه ۵۶ نگذشته بلکه تعداد آنها از تمام ارقام اطلاعات ششماه مورد پژوهش کمتر است تنها عاملی که نگذاشته است رانندگان سلامت دیگران و نظم و انضباط جاده‌ها را ملعبه دست بی‌احتیاطی و یا بی‌مبالاتی خود قرار دهند نظارت دقیق و وسیع شبانه‌روزی پلیس راه و دیگر سازمانهای مسوول کشور بوده است که از اواخر اسفندماه با اجهاز واستقرار افراد و تجهیزات مربوطه مراقبت و حفظ نظم را گسترش داده و با وسائل مادی نظارت برحسب اجرائی مقررات در راهها نظیر ایجاد پانگامهای متعدد و کنترل سرعت وسائل نقلیه موتوری با دستگاه عکس‌برداری (که اخیراً در بعضی جاده‌ها به‌نصب آن مبادرت شده است) و نیز نصب علائم اخباری و پیش‌گیرنده از خطر مشخص شدن وضع جاده‌ها به‌وسیله تابلوهای متصوفه و هشدار دادن به‌رانندگان برای هر نوع تخلف و اشاره منحصر به مقررات مربوطه توضیحاتی داده می‌شود: ارتباط‌جمعی صورت می‌گیرد و...

اکنون التفات به‌هزینه سرسام‌آور تهیه و به‌کار بردن این وسائل کنترل بر امر راهنمایی و رانندگی در راههای کشور لزوم کشف روش نظارت دقیق و برقراری نظامات و مقرراتی که بتواند این هزینه را کاهش بخشد یا لااقل در میزان کنونی تثبیت کند و از آن نگذرد، کاملاً منطقی به‌نظر می‌رسد. بنابراین ذره‌بینی که می‌تواند يك يك تخلفات و تصادفات و علت بوجود آمدن آنها را در میدان دید خود قرار دهد و تجزیه نماید و زوایای تاریک و وجوه مشترک جلوگیری از تکرار آنها را ارائه نماید این بررسی خواهد بود.

نظر به این که از ابتدا تا انتهای تحقیق بالفظ تخلف و تخلفات سروکار داشته و داریم به‌عنوان مدخل به‌متن پژوهش در ۱۵ بند آینده از لحاظ ذکر نمونه برای حفظ نظم در جاده‌ها و جان خود و سایرین که در جرائد و دیگر وسائل

### ۱- ایجاد بی‌نظمی در جاده‌ها و ترافیک

ایجاد بی‌نظمی در جاده در جمع خلافهای مربوط به‌رانندگی نمونه‌های فراوان دارد که از آنجمله می‌توان خلافهای زیر را یادآور گردید: توقف کردن در محل‌هایی که ممکن است سبب بروز خطراتی گردد - کنار معبر نبردن وسیله نقلیه هنگامی که تصادف روی داده و فقط خسارت مالی وارد آمده و تلفات جانی یا جرح و ضرب نداشته است - پارک کردن وسیله نقلیه در ایستگاه مخصوص بارگیری یا بسیار زیاد برگشت می‌کند و عقلاً باید تعداد تخلفات و تصادفات بیش از اسفندماه تغلیه بار - توقف کردن در محل ایستادن ممنوع و در ایستگاه اتوبوس - حرکت کردن با دنده عقب - توقف کردن در گذرگاه عابر پیاده - کمتر از حداقل سرعت مقرر حرکت کردن - حرکت مارپیچی در جاده کردن - با نور بالا حرکت کردن در



مواقع غیر لازم - تجاوز به چپ نمودن از محور خیابان - عبور از پیاده‌رو نمودن - توقف در پیاده‌رو کردن و...

هریک از تخلفات مذکور به نوعی نظم رفت و آمد در مسیر حرکت وسایل نقلیه را مختل می‌نماید و از این لحاظ برای پیش‌گیری عمل مزاحمت‌آفرین قانونگذار مرتکب را مستحق مجازات دانسته است.

## ۲- ایجاد خطر برای مسافران

با وجودی که سرپیچی از مقررات راهنمایی و رانندگی در راهها - که ممکن است برای مسافران و سرنشینان و دیگر وسیله نقلیه موتوری خلق خطر نماید فراوان و تشخیص آن آسان است مع الوصف در پائین چند مورد آنرا از متون آئین‌نامه‌ها و مقررات راهنمایی و رانندگی ذکر می‌کنیم نمونه‌های این نوع خلافهای خطرزا عبارتند از: صحبت کردن با راننده با دیگران بطوری که از جلو خود قافل بماند - عدم رعایت احتیاط در سبقت گرفتن از دیگر وسایل نقلیه - بنزین‌گیری با سوار بودن مسافر بروسیله نقلیه - عدم امکان یا خودداری از کم و زیاد کردن نور چراغها هنگام روبرو شدن با سایر وسایل نقلیه موتوری - فقدان چراغهای مذکور در ماده ۲۷ - صحیح نصب نکردن دستگاه تهویه وسیله نقلیه - قراردادن اشیاء روی چراغها یا در کنار آنها - سوار شدن و سوار کردن اشخاص روی گلگیر - باز کردن دربهای وسیله نقلیه قبل از توقف وسیله - ریختن اشیاء لزج و خطرناک در مسیر وسیله نقلیه موتوری و غیره.<sup>۴</sup>

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
رتال جامع علوم انسانی

(۴) به مواد ۳۴ و ۳۵ و ۳۷ و ۴۰ و ۴۷ آئین‌نامه اتوبوسرانی مصوب ۱۳۱۷ و ۴۷ و ۶۳ و ۶۴ و ۱۷۱ و ۱۷۲ و ۱۸۴ آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب سال ۱۳۴۷ مراجعه شود.