

بررسی انواع روش‌های اعمال قانون تخلفات رانندگی در ایران و تأثیر آن در اصلاح رفتار رانندگان

اسماعیل صادقی^۱

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۰۵/۰۱

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۰۶/۱۳

چکیده

یکی از راه‌های انتظام بخشیدن به عبور و مرور و جلوگیری از تضییع حقوق شهروندی و کاهش حوادث رانندگی، برخورد مناسب و اصولی با رانندگان متخلف مطابق با قوانین و مقررات وضع شده می‌باشد. از دیرباز جوامع مختلف برای این منظور به روش‌هایی متوسل شده‌اند که متداول‌ترین این روش‌ها جریمه مالی رانندگان متخلف بوده است.

ارزیابی تأثیر اعمال قانون بر رفتار ترافیکی رانندگان نشان می‌دهد که استفاده از سیستم‌های نظارت تصویری یا به عبارتی چشم الکترونیکی، قابلیت ثبت و تصویربرداری بخش عمده‌ای از تخلفات رانندگی را دارد. کاهش تخلفات و تصادفات در شهرهایی که از شیوه‌های الکترونیکی جهت کنترل ترافیک و اعمال قانون رانندگان متخلف استفاده می‌نمایند، به‌خصوص کاهش قابل توجه آن در محل نصب دوربین‌های نظارت تصویری برهانی بر قانون‌پذیری و رشد فرهنگ ترافیک رانندگان در سایه فعالیت مراکز نظارت و کنترل ترافیک می‌باشد و از طرفی همگام با کنترل و نظارت بر عملکرد کاربران ترافیک، آموزش‌های ترافیکی نیز بایستی به‌طور مستمر انجام شود تا به تدریج باعث تغییر و اصلاح رفتار رانندگان در جامعه گردد.

^۱ دانشجوی کارشناسی ارشد مدیریت دانشگاه علوم انتظامی امین / دانشکده علوم و فنون راهنمایی و

در این مقاله سعی شده است با استفاده از روش تحقیق توصیفی - کتابخانه‌ای و به‌طور خلاصه، انواع روش‌های اعمال قانون تخلفات رانندگی در ایران و تأثیر آن در اصلاح رفتار رانندگان مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار گیرد.

واژگان کلیدی: روش‌های اعمال قانون، تخلفات رانندگی، رفتار، رانندگان

مقدمه وجود معضلات ترافیکی در کشور به‌ویژه در شهرهای بزرگ و قیاس آن با کشورهای پیشرفته به‌صورت واضح نشانگر خلاء اساسی در امر مقررات و فرهنگ عبور و مرور در کشور می‌باشد. از آنجائی که دستگاه‌های اجرایی جریمه را به‌عنوان یکی از اهرم‌های مؤثر جهت کاهش تخلفات و ساماندهی ترافیکی قراردادده‌اند، ضروری است این راهکار به‌صورت جدی مورد بحث و بررسی قرار گیرد. با نگاهی اجمالی می‌توان به اهمیت این راهکار در کشورهای پیشرفته و در همین راستا به فاصله زیاد ما با این کشورها از نظر نحوه اعمال قانون و میزان تعرفه جریمه‌ها پی برد. آمار بالای تصادفات منجر به فوت، جرح و ازدحام‌های ترافیکی در کلان‌شهر تهران و دیگر شهرهای بزرگ کشور نیز از مشهودترین این معضلات می‌باشند که چاره‌جویی اساسی برای حل آن‌ها در کوتاه‌ترین زمان ضروری است.

البته باید پذیرفت که تلاش‌هایی در جهت حل این معضلات شروع شده است که توانسته تا حدودی از روند پیشرفت آن‌ها بکاهد. لیکن واضح است که راه زیادی تا رسیدن به وضع مطلوب باقی است. بر طبق تحقیقات انجام‌گرفته در کشورهای موفق در زمینه کنترل ترافیک و آئین‌نامه‌های راهنمایی و رانندگی با مقایسه نسبت متوسط درآمد افراد جامعه به میزان جریمه‌های رانندگی به فاصله زیاد کشور ما با این کشورها پی می‌بریم.

یکی دیگر از مشکلات اساسی در سازوکار اعمال جریمه در کشور ما، این است که در تمامی کشورهای فوق تعرفه جریمه اختصاص یافته به تخلفاتی که خطرآفرینی و در پی آن خسارات سنگین‌تری را موجب می‌گردند به‌مراتب بیش از دیگر تخلفات است حال آنکه در کشور ما میزان و نحوه اعمال جریمه‌ها از چنین اصلی به دور بوده و تفاوت چندانی با دیگر تخلفات ندارد. (فهیمی و فیاضی، ۱۳۸۶: ۱۲).

درحالی که هم‌اکنون در بسیاری از کلان‌شهرهای دنیا میزان حضور مأموران راهنمایی و رانندگی در معابر و خیابان‌های شهر کم می‌باشد، اما در کشور ما به دلیل فراهم نبودن زیرساخت‌های لازم که همان تجهیزات و ابزارهای کنترل هوشمند و مکانیزه است، همچنان مأموران راهنمایی و رانندگی مانند نیم‌قرن پیش سر چهارراه‌ها و میادین می‌ایستند تا تردد خودروها را کنترل کنند. این وضعیت علاوه بر این که وقت و انرژی زیادی را از مأموران می‌گیرد امکان کنترل و نظارت دقیق از یک سو و شناسایی و اعمال قانون برای برخورد هم‌زمان با چندین راننده متخلف را با دشواری بسیاری مواجه می‌کند، به همین منظور و برای جلوگیری از سودجویی متخلفان، علاوه بر کنترل‌های مأموران، عملکرد رانندگان از طریق دوربین‌های نظارتی سطح شهر نیز به صورت لحظه‌ای ثبت می‌شود. (پیلارام، ۱۳۹۴: ۶۳)

رفتارهای ترافیکی نیز یکی از موضوعات مهم و قابل تأمل صاحب‌نظران رفتاری است. این جنبه از رفتار بیش از آنکه در انجام رفتار به هنجار و مطلوب مورد توجه باشد، در علت‌یابی بروز رفتارهای نابهنجار و برخلاف عرف و مقررات، مدنظر قرار می‌گیرد. آسیب‌شناسان اجتماعی نیز درصدد یافتن علل رفتار هنجارشکنانه و ضداجتماعی در حوزه فرهنگ ترافیک بوده و معتقدند در فرایند یادگیری اجتماعی و جامعه‌پذیری، همان‌گونه که به تدریج شخصیت فرد شکل می‌گیرد و بنیادهای رفتاری او گذارده می‌شود، شخصیت و رفتار او در قبال رانندگی نیز پایه‌گذاری می‌گردد.

بیان مسئله

پس از تعیین قوانین و مقررات کارآمد، نکته حائز اهمیت، کنترل بر نحوه اجرای قوانین است. با توجه به گستردگی شبکه راه‌ها و افزایش روزافزون خودروها و رانندگان، نظارت مؤثر بر اجرای قوانین مستلزم بهره‌گیری از شیوه‌های گوناگون و اثربخش جهت کنترل ترافیک و برخورد با رانندگان متخلف از قوانین می‌باشد. همچنین به دلیل آنکه حضور پلیس راهنمایی و رانندگی در تمام نقاط معابر امکان‌پذیر نمی‌باشد برخی از رانندگان با پیش‌بینی این امر از قوانین سرپیچی خواهند نمود و حتی در صورت حضور نیروهای انسانی پلیس ثبت انبوه تخلفات رانندگان نمی‌تواند اجرای قوانین و نظارت بر ترافیک را به طور مطلوب برآورده نماید که بدون شک ارتکاب تخلفات نشأت گرفته از ناهنجاری‌های رفتاری رانندگان می‌باشد و لازم است جهت بهبود

وضعیت موصوف طوری برنامه‌ریزی و اعمال قانون انجام شود که تأثیرات مثبتی جهت تغییر رفتار رانندگان حاصل شود.

علت اصلی بسیاری از تصادفات ترافیکی، عامل انسانی و تخطی از قوانین و مقررات است. انسان به شیوه‌های مختلفی در تصادفات نقش دارد که یکی از مهم‌ترین و شناخته‌شده‌ترین آن‌ها، عدم رعایت مقررات ترافیکی و به عبارت دیگر، فاصله زیاد رفتار وی با رفتار مطلوب در سیستم ترافیک است. آمار حوادث ترافیکی در ایران مؤید میزان بالا و غیرمتعارف تخلفات رانندگی است که هر ساله زیان‌های جبران‌ناپذیر اقتصادی و آسیب‌های اجتماعی را باعث می‌گردد که در این میان عامل انسانی، به عنوان اصلی‌ترین عامل علل بروز تخلفات رانندگی گزارش شده است. (فرضی، ۱۳۸۶:۳۸)

کنترل و نظارت بر رفتار ترافیکی رانندگان از بزرگ‌ترین دغدغه مسئولین حمل‌ونقل بوده که آمار بالای تخلفات و منجر شدن آن به تصادفات بیانگر آن بوده که هنوز این امر حاصل نگردیده است. پوشش نیروهای پلیس به‌طور سنتی در سطح معابر با استعداد نیرویی و تجهیزات محدود به منظور شناسایی تخلفات و جریمه نمودن رانندگان متخلف (در جهت اصلاح رفتار رانندگان) قادر به شناسایی کلیه تخلفات رانندگان عبوری نبوده است.

رفتار ترافیکی مجموعه‌ای از کنش‌ها و واکنش‌های انسان در عرصه ترافیک است. رانندگان، مسافران، دوچرخه‌سواران و عابران پیاده از راه‌ها استفاده می‌کنند و رفتار آن‌ها در سیستم ترافیکی غیرقابل پیش‌بینی است که نحوه برخورد با آن‌ها را دشوار کرده است. (پیلارام، ۱۳۹۴: ۲۵)

از این رو به جهت بررسی انواع روش‌های اعمال قانون تخلفات رانندگی در ایران و تأثیر آن در اصلاح رفتار رانندگان، لازم است با استفاده از بهترین شیوه‌های اعمال قانون که در کشور ایران بیشتر اثرپذیری خواهد داشت نسبت به کنترل تخلفات و در نتیجه کاهش تصادفات و تلفات ناشی از آن اقدام نمود و در پایان تحقیق به این نتیجه دست‌یافت که کدام‌یک از شیوه‌های اعمال قانون اثر بهتری جهت اصلاح رفتار رانندگی شهروندان خواهد داشت؟

روش تحقیق:

روش تحقیق حاضر توصیفی و کتابخانه‌ای است که برای این منظور ابتدا با جمع‌آوری اطلاعات بر پایه روش کتابخانه‌ای، مطالعات میدانی و همچنین مصاحبه با کارشناسان و متخصصین در این زمینه به‌ویژه افسران راهنمایی و رانندگی بوده است. پس از جمع‌آوری اطلاعات با دیدگاه‌های کارشناسان به تجزیه و تحلیل، نتیجه‌گیری و ارائه پیشنهادات در این زمینه پرداخته شده است.

پیشینه تحقیق:

نتایج تطبیقی پژوهش صورت گرفته توسط دعاگویان و همکاران (۱۳۹۵) با عنوان "بررسی تطبیقی شیوه‌های فرهنگی اصلاح رفتار ترافیکی کاربران در کشورهای توسعه‌یافته و ارائه راهکارهای اجرایی برای ایران" و با استفاده از دو روش اکتشافی و پیمایشی، نشان می‌دهد که باید از شیوه‌های فرهنگی در جهت جمع‌گرایی در رانندگی و جهت‌دهی کاربران ترافیکی به سمت احترام به هم نوع و توجه به خواست و انتظارات دیگران در قالب آموزش‌های عملی سود جست و البته این نوع از آموزش‌ها حتماً از دوران مدرسه آغاز گردد. اگرچه در ایران شیوه‌های فرهنگی برخلاف سایر کشورها در جهت کنترل پرخاشگری رانندگی و احترام به قانون کاربرد دارد، لیکن افراد به‌راحتی قوانین را با پرداخت جرائم و رانتهای اطلاعاتی دور می‌زنند (دعاگویان و همکاران، ۱۳۹۵)

حق شنو و همکاران (۱۳۹۴) در مقاله‌ای تحت عنوان «بررسی علل قانون‌گریزی رانندگان متخلف» که هدف آن مطالعه علل قانون‌گریزی رانندگان متخلف در ۴ دسته کلی؛ (عوامل فردی، عوامل مهندسی و محیطی، عوامل اجتماعی و عوامل مرتبط با کاهش نظارت و کنترل ترافیک پلیس) می‌باشد که نتایج این مطالعه نشان داد عامل انسانی به‌عنوان اصلی‌ترین، مهم‌ترین و تأثیرگذارترین، چه به‌عنوان عامل منفی در بروز تخلفات و حوادث ترافیکی و چه به‌عنوان عامل مثبت در تعدیل و پیشگیری از تخلفات و حوادث؛ همچنین اهمیت عامل انسانی در نقش عامل کنترلی و نظارت (عوامل پلیس) مورد تأیید و تأکید می‌باشد و این عامل با ۴۱ درصد میزان حساسیت برآورد شده است و دیگر عوامل با ۲۸ درصد عوامل اجتماعی و ۱۹ درصد عوامل نظارت و کنترل ترافیک پلیس و ۱۲ درصد عوامل مهندسی و محیطی در قانون‌گریزی رانندگان

سهم بسزایی دارد.

نتایج پژوهش یاری (۱۳۹۴) تحت عنوان " فرهنگ‌سازی و اصلاح رفتار رانندگی " حاکی از آن است که آموزش می‌تواند بین ساختارهای مرتبط با ترافیک هماهنگی و انسجام لازم را در جهت اصلاح و بهبود رفتار ترافیکی ایجاد کند، برای دست یافتن به چنین اقداماتی، باید تغییرات و اصلاحاتی در زمینه آموزش ترافیک ایجاد کرد؛ بر این اساس ترغیب و متقاعدسازی از طریق برنامه‌های کوتاه و بلندمدت، اشاعه و خلق دستاوردهای جدید و نوآوری در طرز شیوه‌های اجرایی و طراحی برنامه‌های فرهنگی ترافیک، خود سرآمد کارکردهای آموزش در اصلاح و فرهنگ‌سازی رفتارهای ترافیکی است. هر قدر روش‌ها و فنون آموزش نیروی انسانی متنوع و متعدد باشد سبب ارتقا سطح فرهنگ رانندگی شده و در رانندگان بیشتری مؤثر واقع می‌شود.

قنبری حسین زاده و همکاران (۱۳۹۲) در تحقیق خود تحت عنوان «تأثیر اجرای قانون جدید راهنمایی و رانندگی بر میزان تخلفات رانندگی در جاده‌های برون‌شهری استان خراسان شمالی» که هدف آن بررسی تأثیر اجرای قانون جدید راهنمایی و رانندگی بر میزان تخلفات رانندگی در راه‌های برون‌شهری استان خراسان شمالی در یک بازه زمانی ۶ ماه قبل و بعد از اجرای قانون جدید راهنمایی و رانندگی می‌باشد.

روش تحقیق به کار گرفته شده در این پژوهش، توصیفی تحلیلی می‌باشد. که نتایج این پژوهش نشان می‌دهد تخلفات ثبت شده در زمستان (۱۳۹۰) بعد از اجرای قانون جدید راهنمایی و رانندگی (نسبت به زمستان ۱۳۸۹) قبل از اجرای قانون جدید راهنمایی و رانندگی (با کاهش ۲۰ درصدی مواجه بوده است و تخلفات ثبت شده بهار (۱۳۹۱) بعد از اجرای قانون جدید راهنمایی و رانندگی (نسبت به بهار ۱۳۹۰) قبل از اجرای قانون جدید راهنمایی و رانندگی از کاهش ۲۵ درصدی برخوردار بوده است و این به معنی تأثیر مثبت قانون جدید راهنمایی و رانندگی در بخش تخلفات می‌باشد و به این مهم اشاره دارد که فرهنگ‌سازی نحوه رانندگی و رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی به زمان نیاز دارد و در کوتاه‌مدت نمی‌توان انتظار داشت که اثرات آن خیلی عینی و ملموس باشد.

محمودی موسی (۱۳۹۲) در تحقیق خود تحت عنوان " بررسی تأثیر تجهیزات ثبت

تخلفات جدید در میزان تخلفات اتوبان قم - تهران " به این نتیجه دست یافته است که با توجه به تأثیر سیستم کنترل سرعت متوسط در آزادراه تهران - قم به نظر می رسد که استفاده از این سیستم ها تا حد زیادی باعث کاهش تخلفات حادثه ساز همچون سرعت غیرمجاز و عدم رعایت فاصله طولی می باشد. بنابراین نصب و به کارگیری این سیستم در جاده های مختلف کشور می تواند تا حد قابل توجهی آمار تخلفات حادثه ساز و تصادفات را کاهش دهد.

سوری و همکاران (۱۳۹۱) در مقاله ای به بررسی ارزیابی قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی کشور از نظر کاربران حوزه ترافیک پرداخته است. این مقاله باهدف تعیین نظرات ذینفعان مربوطه از جمله رانندگان، پلیس حاضر در صحنه، کارشناسان و خبرگان مرتبط در مورد قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی کشور انجام شد. مطالعه حاضر از نظر نوع تحقیق، کاربردی و از نظر روش توصیفی از نوع پیمایشی است. یافته های این تحقیق نشان داد که به نظر افراد مورد مطالعه مهم ترین برتری قانون جدید و بالاترین تأثیر به ترتیب مربوط به افزایش مبلغ جریمه، درج امتیاز منفی و توقیف خودرو به علت دو تخلف همزمان حادثه ساز است. در خصوص سازگاری میزان جریمه با درآمد ۷۰/۹ درصد از کارشناسان و خبرگان آن را ناسازگار عنوان کرده اند ۷۵/۹ درصد از کارشناسان و خبرگان و ۶۶/۸ درصد از رانندگان رضایت بالا و متوسط از قوانین جدید راهنمایی و رانندگی داشتند.

بین میزان جریمه با سطح درآمد جامعه و میزان رضایت از قوانین جدید راهنمایی و رانندگی ارتباط معناداری منفی مشاهده شد. بین کاهش تخلف رانندگی و میزان رضایت از قوانین جدید ارتباط معناداری منفی مشاهده شد. نتایج این تحقیق نشان می دهد که قوانین جدید راهنمایی و رانندگی کشور فرصت های ارزشمندی را برای کاهش تخلف و جرح و فوت ناشی از سوانح ترافیکی ایجاد کرده است و نظر مثبت اکثر رانندگان، کارشناسان و متخصصان عرصه ترافیک از قانون جدید که می تواند حامی مناسبی برای اثربخشی بیش تر این قانون در کشور باشد. اعمال جدی، کامل و مستمر اجرای قوانین جدید توسط پلیس، به روز کردن مستمر قانون و افزایش رضایت مندی کاربران، نکته ای اساسی در افزایش موفقیت این قانون در پیشگیری از تخلف و جرح و فوت ناشی از سوانح ترافیکی کشور است.

مبانی و چهارچوب نظری:

الف) مستندات قانونی:

ماده ۲ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹:

به افسران کادر و پیمانی مورد وثوق راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران که برای تشخیص تخلفات مربوط به حمل‌ونقل و عبور و مرور تعیین‌شده و آموزش لازم را دیده‌اند، اجازه داده می‌شود تخلفات مربوطه را وفق قانون تشخیص داده و قبض جرمه صادر نمایند.

تبصره ۱: نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران برای مدت حداکثر ده سال می‌تواند به درجه‌داران کادر مورد وثوق راهنمایی و رانندگی که دارای دیپلم کامل متوسطه و گواهینامه رانندگی و نیز ده سال سابقه خدمت متوالی در راهنمایی و رانندگی بوده و آموزش لازم را دیده باشند اختیارات و وظایف مندرج در این ماده را از لحاظ تشخیص تخلف و صدور قبض جرمه تفویض نماید و در موارد خاص و ضروری از افسران کادر و پیمانی سایر بخش‌های نیروی انتظامی که آموزش لازم را دیده‌اند استفاده نماید.

تبصره ۲: به نیروی انتظامی اجازه داده می‌شود حداکثر ده سال پس از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این قانون تا جایگزینی افسران کادر و پیمانی از افسران وظیفه‌مورد وثوق آموزش‌دیده جهت اجرای این ماده بهره‌گیری کند.

تبصره ۳: راهنمایی و رانندگی مجاز است از گزارش داوطلبان مورد وثوق آموزش‌دیده که دارای حداقل مدرک تحصیلی کارشناسی بوده و دوره آموزشی لازم را دیده باشند به‌صورت رایگان در تشخیص تخلف و صدور قبض جرمه توسط مأموران این ماده استفاده نماید.

ماده ۴: به مأموران موضوع ماده (۲) این قانون اجازه داده می‌شود متخلفین از قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی را پس از تشخیص تخلف و انطباق آن با میزان جرائم، متوقف نمایند و مشخصات وسیله نقلیه و راننده، زمان و محل وقوع تخلف و نوع آن و نیز مشخصات خود را در قبض جرمه درج و به راننده متخلف تسلیم نمایند.

در صورتی که متخلف از دریافت قبض جریمه خودداری نماید قبض صادر شده به منزله ابلاغ قانونی تلقی شده و ضمیمه سوابق متخلف نزد اداره راهنمایی و رانندگی مربوطه نگهداری می شود. چنانچه وسیله نقلیه در محل غیرمجاز متوقف باشد یا در صورت عدم حضور متخلف، قبض جریمه به بدنه خودرو الصاق می شود. در صورتی که متوقف ساختن وسیله نقلیه مقدور نباشد یا تخلف توسط تجهیزات الکترونیکی ثبت شده باشد مراتب به نحو مقتضی به اطلاع دارنده وسیله نقلیه می رسد. (قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی ۱۳۸۹).

ب) روش های ابلاغ قبض جریمه:

قبوض جریمه به برگ اخطاری گفته می شود که توسط مأمورین صلاحیت دار راهنمایی و رانندگی که دارای کد مشخص هستند با مشاهده تخلف از قوانین و مقررات رانندگی صادر می شود. در مفهوم عملیاتی قبوض جریمه همان قبض جریمه هایی است که مأمور راهنمایی و رانندگی به راننده متخلف از قوانین و مقررات ارائه می دهد که در آن نوع تخلف، مکان و زمان تخلف، نوع ابلاغ و مشخصات مالک و کد مأمور ذکر شده است و به طور کلی قبوض جریمه به چهار صورت تنظیم می گردد:

۱- جریمه تسلیمی:

طبق ماده ۴ آیین نامه قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگی مصوب ۱۳۵۰: در مواردی که وصول جریمه به علت همراهی نداشتن وجه یا هر علت دیگری از متخلف در محل مقدور نباشد افسر مربوطه یک نسخه از برگ جریمه را به راننده تسلیم می نماید. بنابراین جریمه تسلیمی یکی از روش های ابلاغ قبض جریمه به راننده متخلف است که در دو نسخه تنظیم و نسخه ای از جریمه به صورت حضوری تحویل وی می شود و نسخه دیگر جهت درج در سوابق نگهداری می شود. در تعریف عملیاتی آن دسته از جرائم رانندگی که در ستون مربوطه به نحوه تحویل تسلیمی قید شده باشد.

۲- جریمه الصاقی:

در لغت به معنای نصب کردن است. در صورتی که به علت عدم دسترسی به متخلف امکان تسلیم قبض جریمه به وی میسر نباشد ولی دسترسی به وسیله نقلیه امکان پذیر باشد، قبض

جریمه به‌وسیله نقلیه الصاق می‌شود. به عبارتی قبض جریمه‌هایی که به علت عدم حضور راننده خاطی به‌وسیله نقلیه الصاق می‌شود. در تعریف عملیاتی به آن دسته از جرائمی گفته می‌شود که با قید الصاقی بودن به‌وسیله نقلیه نصب می‌شود. اغلب این تخلفات از نوع تخلف ساکن مثل توقف در محل ممنوع و یا خوانا نبودن پلاک و ... می‌باشند.

۳- جریمه خودداری:

شیوه‌ای از ابلاغ قبض جریمه است که مأمور با خودداری و استتکاف راننده خاطی از گرفتن قبض جریمه مواجه می‌شود. طبق ماده ۴ آیین‌نامه اجرایی قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگی مصوب سال ۱۳۵۰ «چنانچه متخلف از دریافت برگ جریمه خودداری نماید افسر استتکاف متخلف را در برگه ثانی جریمه قید و نسخه اول را به‌وسیله نقلیه الصاق می‌نماید» و تعریف عملیاتی، ابلاغ خودداری آن دسته از قبوض جریمه است که به هر دلیل در سیستم اجرائیات نوع ابلاغ آن خودداری مشخص شده است.

۴- جریمه دوبرگی:

چنانچه متوقف کردن راننده خاطی به هر دلیلی در محل ممکن نباشد، مأمور مجاز راهنمایی و رانندگی با ورود کامل اطلاعات تخلف، هر دو برگ جریمه را به ذکر دوبرگی بودن آن به مرکز عودت می‌دهد تا در سوابق رانندگی وی درج شود. در اینجا منظور از جریمه دوبرگی آن دسته از قبوض جریمه‌ای است که به‌صورت دوبرگی صادر شده باشند و در ستون مربوط به نحوه تحویل، نام دوبرگی قیدشده باشد. (فرضی ۱۳۸۶: ۹۵)

ج (چارچوب نظری:

در تبیین موضوع اینکه ثبت تخلفات رانندگی با استفاده از دوربین‌های نظارت تصویری بر رفتار ترافیکی تأثیرگذار می‌باشد یا خیر، به بیان نظریه‌هایی که به‌نوعی بیانگر تأثیر عوامل بازدارنده نظیر اعمال مجازات و تنبیه کج‌رفتاری‌ها و همچنین اثربخشی اعمال کنترل و نظارت بر عموم جامعه در جهت قانون‌پذیری و اصلاح رفتار افراد دلالت دارد پرداخته می‌شود.

نظریه انتخاب عقلانی:

نظریه انتخاب عقلانی، همچون نظریه کلاسیک و بازدارندگی، فرض را بر این می‌گذارد که متخلفان افرادی معقول‌اند که به دنبال افزایش حداکثر شادی و لذت و حداقل درد و رنج هستند. درواقع، طرفداران اصلی نظریه انتخاب عقلانی، رونالد، کلارک و بیریک^۱ هستند. طبق گفته کورنیش^۲، نظریه انتخاب عقلانی، بر متخلفان به‌عنوان تصمیم‌گیرندگان عقلانی تمرکز دارد که محاسبه می‌کنند منافعتشان در کجا قرار دارد، و چگونه آن را آن را دنبال کنند (کلان^۳، ۲۰۰۶).

نظریه بازدارندگی^۴:

نظریه بازدارندگی، به‌تمامی انعکاس‌دهنده ایده‌ها و اندیشه‌های نظریه کلاسیک است. نظریه بازدارندگی مدعی است انسان‌ها برخوردار از عقل و شعور بوده و در پی منافع شخصی خود می‌کشند لذات خود را به عالی‌ترین سطح ارتقا داده و رنج و درد خود را به پایین‌ترین سطح برسانند. انسان‌ها به انجام جرم خواهند پرداخت، مشروط بر آنکه به سودمندی آن معتقد باشند. از این‌رو، بهترین شیوه برای پیشگیری از جرم، مجازاتی است که سریع، قاطع و به نسبت شدید باشد. نظریه‌های مشابه با نظریه کلاسیک، بیش از همه بر تأثیر مجازات رسمی پای می‌فشارند.

نظریه بازدارندگی خاص^۵:

بازدارندگی خاص خط افتراقی میان دو گونه بازدارندگی می‌افکند: خاص و عام. بازدارندگی خاص اشاره‌ای است به این ایده که مجازات، از میزان جرم افراد خاصی که مجازات شده‌اند، می‌کاهد. پس، مجازات فرد مجرم، باید احتمال ارتکاب بعدی جرم را از سوی شخص

^۱ Ronald, Clarke and Byryk

^۲ Kornish

^۳ Cullen

^۴ Inhibition Theory

^۵ Special Inhibition Theory

کاهش دهد.

نظریه بازدارندگی عام^۱:

مطالعات انجام‌یافته پیرامون بازدارندگی خاص، در پی فهم این نکته است که مجازات، آیا افراد مجازات شده را از ارتکاب جرم باز می‌دارد یا نه؟ مسئله بازدارندگی عام نیز این است که آیا مجازات ارتکاب جرم را در بین جمعیت کل کاهش می‌دهد یا نه؟ بنابراین استدلال می‌شود که مجازات می‌تواند از ارتکاب جرم میان افراد مجازات نشده جلوگیری کند. برای مثال چند نفری را در نظر بگیرید که بر اثر دزدی از مغازه دستگیر شده و مجازات شوند. مجازات آن‌ها ممکن است دیگران را از دزدی بازدارد به‌رغم عدم مجازات دیگران. دیگران نیز ممکن است احساس کنند که در صورت دزدی از مغازه، ممکن است گیر بیفتند و کیفر شوند (کلان، ۲۰۰۶).

نظریه‌های کنترل اجتماعی:

نظریه کنترل هم در تحلیل و تبیین کج‌رفتاری‌های اجتماعی مورد استفاده قرار گرفته و از نظریه‌های بانفوذ حوزه جامعه‌شناسی انحرافات اجتماعی و جرم بوده است. فرض اصلی در این نظریه این است که همان‌طور که فروید گفته است، افراد به‌طور طبیعی تمایل به کج‌رفتاری دارند، و اگر تحت کنترل قرار نگیرند چنین می‌کنند. بنابراین فقدان یا ضعف کنترل اجتماعی علت اصلی کج‌رفتاری است.

نظریه شرم‌نده سازی:

جان بریتویت هم مثل هرشی علت وجود هم‌نوابی در جامعه را کنترل رفتار افراد توسط عوامل مختلف می‌داند، اما هرشی شیوه این کنترل را ((پیوند)) فرد با جامعه می‌داند در حالی که بریتویت از کنترل افراد توسط جامعه از طریق شرم‌نده سازی متخلف بحث می‌کند. به نظر وی شرم‌نده سازی نوعی ابزار عدم تأیید اجتماعی نسبت به رفتاری خاص برای تحریک ندامت در شخص خلاف‌کار است.

^۱ General Inhibition Theory

رویکرد رفتاری:

زمینه قانون‌گرایی از طریق قوانین یادگیری و فرایندهای تنبیه و تقویت (مثبت و منفی) ایجاد می‌شود. اگر جامعه تمامی رفتارهای افراد را در چارچوب مشخص و منسجمی تعیین کند و زمینه کسب قانون‌گرایی فراهم شود، آنگاه می‌توان بر اساس نظام کنترل رفتار به‌خصوص فرایند تقویت رفتارهای مطلوب را افزایش داد.

نظریه یادگیری اجتماعی:

بندورا معتقد است نوعی یادگیری انسان از طریق مشاهده پیامدهای رفتار سرمشق یا الگو به دست می‌آید. این‌گونه یادگیری جانشینی توسط استعداد آدمی در نمادسازی و ذخیره‌سازی اطلاعات و بعد عمل کردن بر روی اطلاعات امکان‌پذیر است. وی معتقد است بین رفتار، محیط و شخص یک تعامل متقابل وجود دارد.

نظریه شناختی:

در نظریه‌های شناختی عوامل اصلی نگه‌دارنده رفتار فرایندهای شناختی فرض می‌شود. افراد بر اساس ادراکی که از امور و رویدادها دارند به آن‌ها واکنش نشان می‌دهند.

نظریه کارکردگرایی:

از نظر کارکردگرایان بی‌قانونی و اعمال خلاف مقررات، برای خلاف‌کاران و قانون‌گريزان کارکرد مثبت و سازنده دارد و منافع آن‌ها را برآورده می‌سازد. بنابراین آن‌ها حاضر نیستند از منافع خود چشم‌پوشند و از اعمال خلاف قانون دست‌بردارند. به‌زعم پیروان این مکتب، کج روی محصولی از زندگی جمعی انسان است (یعقوبی، ۱۳۸۱: ۲۳).

جایگاه مراکز کنترل ترافیک در مدیریت کنترل ترافیک و اعمال قانون:

امروزه ارائه راه‌حل‌هایی نظیر توسعه معابر باوجود هزینه‌های کلان به دلیل افزایش بی‌رویه وسایل نقلیه موتوری و درنهایت فقدان مکانیسم‌های مؤثر در اعمال محدودیت استفاده از وسایل نقلیه شخصی، به‌تنهایی نتوانسته است به‌عنوان راه‌حل قطعی و مناسب در جهت حل معضل ترافیک کلان‌شهرها تلقی گردد و به‌عبارت‌دیگر عدم توانایی حل اصولی مشکلات ترافیک به

روش‌های سنتی و در غیاب سیستم‌های هوشمند مشخص شده است. لذا با رشد چشمگیر فناوری اطلاعات (IT)^۱ و ارتباطات و تکنولوژی کامپیوتر در دهه‌های اخیر، استفاده از سیستم‌های هوشمند حمل‌ونقل ITS در مدیریت ترافیک کلان‌شهرها جایگاه ویژه و خاصی یافته و به‌عنوان یکی از شاخص‌ترین روش‌های مقابله با معضل ترافیک شهری و کنترل عملکرد رانندگان تلقی می‌گردد. این سیستم با بهره‌گیری از شیوه‌های نوین علم مدیریت و برنامه‌ریزی سیستم‌ها، عملکرد سیستم حمل‌ونقل را بهبود می‌بخشد.

یکی از ارکان اصلی در سیستم‌های ترافیکی پیشرفته امروزی و از جمله ITS وجود مدیریت یکپارچه و هماهنگ در بخش‌های مختلف سیستم و ایجاد مرکز مدیریت و کنترل ترافیک می‌باشد به‌طوری‌که از جمله اقداماتی که لازم است در پیاده‌سازی سیستم‌های هوشمند حمل‌ونقل مورد توجه قرار گیرد تثبیت جایگاه مراکز مدیریت و کنترل ترافیک می‌باشد. این مراکز با بهره‌گیری از تکنولوژی ارتباطات، کامپیوتر و الکترونیک در عرصه حمل‌ونقل، امکان جمع‌آوری و پردازش اطلاعات ترافیکی را با استفاده از تجهیزات و سیستم‌های پیشرفته کنترل و نظارت ترافیک و تلفیق آن با اصول مدیریت و مهندسی ترافیک، باهدف کنترل و مدیریت بهنگام ترافیک و اعمال قانون غیرحضور رانندگان فراهم نموده است.

از جمله تسهیلاتی که در حال حاضر این مراکز در اختیار می‌گذارد می‌توان به ایجاد بستر لازم جهت دستیابی به اطلاعات ترافیکی و ارزیابی وضعیت عبور و مرور در شبکه معابر شهری، جهت کنترل هوشمند و بهینه‌سازی زمان‌بندی چراغ‌های راهنمایی با توجه به شرایط متغیر ترافیک و نوسانات آن در زمان‌های مختلف، اطلاع‌رسانی راهبردی ترافیک در اعلام مسیر مناسب به رانندگان، مدیریت تعمیر و نگهداری تجهیزات ترافیکی در سطح شهر و نظارت بر رفتار ترافیکی رانندگان و اعمال قانون رانندگان متخلف اشاره کرد (طحانیان، ۱۳۸۵: ۳۶).

رفتار و ناهنجاری های ترافیکی:

شهر مکانی است که انسان نیازهای حیاتی خود را به گونه ای مطلوب، نظام مند و تکامل یافته در کالبد فضایی-مکانی آن تأمین می کند آنجایی که شهر قادر نباشد به این نیازها پاسخی کارآمد و بالنده بدهد، جایی است که شهر از انجام رسالت اصلی و اساسی خود بازمی ماند. در این حالت رفتار انسان در بسیاری از عرصه ها، از جمله رفتار ترافیکی، رفتاری مبتنی بر نظام هنجار نخواهد بود. به مجموعه ای از کنش ها و واکنش های انسان که نسبتاً پایدار، قابل مشاهده، قابل ارزیابی و بالطبع قابل پیش بینی باشد، رفتار میگویند و رفتار ترافیکی مجموعه کنش ها و واکنش های انسان در عرصه ترافیک و استفاده از سیستم حمل و نقل می باشد.

رفتار ترافیکی به عنوان بخشی از فرهنگ عمومی، بیان کننده میزان تبعیت یا عدم تبعیت افراد یک جامعه از قوانین راهنمایی و رانندگی، هنجارهای ترافیکی و معیارهای ضروری برای تردد و جابجایی افراد وسایل نقلیه است. در بررسی رفتارهای ترافیکی، ایران از حیث تلفات رانندگی، رتبه دوم را در بین ۱۹۰ کشور جهان داراست. در کشور ژاپن به ازای هر ۱۰ هزار خودرو، سالانه ۵/۱ نفر جان خود را بر اثر تصادف رانندگی از دست می دهند، این در حالی است که این میزان در ایران به ۲۳ نفر در ۱۰ هزار خودرو می رسد. نکته جالب این است که در این میان، کشورهایی نظیر سوئد برنامه ای را دنبال می کنند تا میزان تلفات انسانی در تصادفات رانندگی شان را تا سال ۲۰۲۰ به صفر برسانند. از طرف دیگر، در کشورهای توسعه یافته در مقابل هر ۱۰۰ نفر مجروح سوانح رانندگی، فقط یک نفر جان خود را از دست می دهد، در حالی که این آمار در ایران یک کشته به ازای هر ۱۰ نفر مجروح است. متأسفانه قانون شکنی و قانون گریزی در رانندگی ما بیداد می کند و مقاومت ها برای اجرای قوانین بالاست.

مقایسه میزان جریمه ها و مجازات تخلفات رانندگی در کشور ما با سایر کشورها نشان می دهد که بالاترین میزان جریمه مجازات مالی حتی در قانون جدید هنوز هم بسیار کمتر از کشورهایی است که آمار پایین تصادفات و تخلفات رانندگی را دارند. برای مثال جریمه سرعت غیرمجاز در کشور ما ۲۰ هزار تومان بوده است که این رقم در مصوبه جدید حداکثر ۱۰۰ هزار تومان در نظر گرفته شده شد، در حالی که میزان جریمه سرعت غیرمجاز در کشور انگلستان یک هزار پوند معادل یک میلیون و ۷۰۰ هزار تومان است، سرعت غیرمجاز در کشور نیوزلند ۶۴۰

هزار تومان است و ۲۸ روز توقیف گواهینامه توسط پلیس را به دنبال دارد و در نیویورک رانندگان با سرعت غیرمجاز بیش از ۶۰۰ هزار تومان جریمه می‌پردازند و اگر این تخلف را در اطراف مدارس صورت گیرد راننده متخلف یک‌میلیون و ۲۰۰ هزار تومان جریمه می‌شود. همچنین جریمه سرعت غیرمجاز در کشور امارات ۱۰۸ هزار تومان است (سیری، ۱۳۸۹: ۲۸).

در کشور آلمان وقتی پلیس، راننده‌ای را شناسایی می‌کند که با سرعت غیرمجاز می‌راند، نه تنها وی را جریمه می‌کند بلکه اعتبار گواهی‌نامه‌اش را نیز به مدت یک سال لغو می‌کند. در این کشور، فقط کافی است راننده‌ای طی ۲ سال یک‌بار مرتکب هر کدام از سه تخلف عبور از چراغ قرمز، سرعت غیرمجاز رعایت نکردن فاصله مناسب با خودروی جلویی شود تا گواهینامه وی باطل می‌شود. در کشور سوئیس که یکی از موفق‌ترین کشورها در زمینه کنترل تخلفات حادثه‌ساز و کاهش تصادفات است، اگر تعداد تخلف رانندگی فردی از حد مجاز تعیین شده در سال بیشتر باشد به‌عنوان یک بیمار روانی از رانندگی محروم می‌شود. (رمضانی، ۱۳۸۹: ۶۳).

اجرای قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی به‌عنوان یک فعالیت هدف‌دار در کنترل رفتارهای رانندگی با پیشگیری، تشویق و تنبیه در نحوه حرکت ترافیک، مؤثر خواهد بود. اهمیت این امر به‌عنوان یک طرح اصلاحی در همه کشورها به‌وضوح به اثبات رسیده و نشان می‌دهد که حذف و از بین بردن تخلفات رانندگی در کاهش ۲۰ الی ۲۵ درصدی میزان خسارات ناشی از تصادفات مؤثر بوده است. حتی در سال ۱۹۹۱ این میزان در کشور نروژ تا ۴۰ درصد رسیده است (اسماعیلی، ۱۳۸۴: ۸۹).

قانون‌گرایی و قانون‌گرایی:

یافته‌های تحقیقی در «نظرسنجی از مردم تهران درباره مقررات راهنمایی و رانندگی» به‌قرار زیر است: ۳۲ درصد از پاسخ‌گویان عنوان کردن تا حدی می‌توان مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت کرد. ۴۲ درصد از پاسخ‌گویان معتقدند به دلیل جمعیت زیاد در تهران نمی‌توان مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت کرد. ۳۵ درصد از پاسخ‌گویان مقررات راهنمایی و رانندگی را در حد زیاد رعایت می‌کنند (گایکانی، ۱۳۸۷: ۵۱).

«بررسی ارتباط فقر با قانون‌گرایی و شکل‌گیری آسیب اجتماعی» نشان داد که بر اساس

مدل رگرسیونی به ترتیب فقر اقتصادی، اجتماعی، فقر نگرشی به قانون، فقر دینی، فقر فرهنگی، فقر شهروندی و عدم اعتماد بسترهای مساعدی را برای قانون‌گریزی و توجیه اعمال قانون‌گریزانه فراهم می‌کند (کلانتری، ۱۳۸۴: ۶۵)

در تحقیقی که به بررسی «موانع قانون‌گرایی و قانون‌پذیری و راهکارهای مقابله با آن» پرداخته شد نتایج به‌دست‌آمده عبارت‌اند از: مردان بیشتر از زنان از پذیرش قانون سرباز می‌زنند. گروه سنی ۳۰ تا ۴۰ ساله کمتر از سایر گروه‌های سنی پذیرای قانون بوده‌اند. ۵۵/۳ درصد افراد نمونه خود را پایبند به قوانین و مقررات راهنمایی قلمداد کرده‌اند. حدود ۶۲/۳ درصد افراد نمونه بر این نظر بودند که قوانین راهنمایی و رانندگی و دیگر قوانین و مقررات جامعه برای همگان یکسان اجرا نمی‌شود.

تحقیقی با عنوان «بررسی پدیده قانون‌گرایی از منظر شهروندان تبریز» از سوی مرکز افکار سنجی دانشجویان ایران (ایسپا) در شهر تبریز در تیرماه ۱۳۸۱ به اجرا گذاشته شد که نتایج این نظرسنجی نشان داد که حدود ۵۶ درصد مردم قوانین کشور را با خواست عمومی چندان سازگاری نداشته‌اند.

در پژوهشی با عنوان «بررسی تخلفات رانندگی در جاده‌ها» مشاهده شد که دو ویژگی عمده خودروها یعنی نوع خودرو و عمر خودرو می‌توانند بر بروز تخلفات رانندگی تأثیرگذار باشند (گلندون^۱، ۲۰۰۷).

یافته‌های مقاله "تخلفات رانندگی: یک مطالعه اپیدمیولوژی" از این‌قرارند: رانندگان مرد نمره بالاتری را در میزان ارتکاب جرائم رانندگی نشان دادند، بین تخلفات رانندگی و سن، تحصیلات، طول دوره آموزش رانندگی (آگاهی از قوانین) و عمر وسیله نقلیه رابطه وجود دارد

^۱ Glenden

(وکیبامب ایساک^۱، ۲۰۰۴). (رضا علی، ۱۳۸۲: ۶۹).

علل تخلفات رانندگی:

شهرهای بزرگ، یکی از نتایج تمدن بشری است و وجود فرصت‌های شغلی، امکانات و انواع تسهیلات، نابرابری درآمد شهرهای بزرگ با شهرهای کوچک‌تر و روستاها و ... باعث مهاجرت مردم به این‌گونه شهرها می‌شود. با بزرگ شدن شهرها، جابه‌جایی و حمل‌ونقل داخل شهر به صورتی معضلی بزرگ خود را نمایان می‌ساخت. ترافیک، تأخیرهای طولانی‌مدت، آلودگی، سروصدا و تصادفات، از جمله پیامدهای بالای تردد در شهرهای بزرگ هستند. حجم بالای مهاجرت به این‌گونه شهرها (انواع مردم با فرهنگ‌های متفاوت)، ورود وسایل نقلیه با شرایط عملکردی متفاوت و فناوری بالا (مانند سرعت‌بالا)، ضرورت آموزش‌های ارتقای فرهنگ آموشد را به صورت مستمر، مداوم و فراگیر، اجتناب‌ناپذیر می‌نماید و اگر در این زمینه اقدامات لازم صورت نگیرد، معضلات و مشکلات حمل‌ونقل به شکل فزاینده وارد این‌گونه شهرها خواهند شد. اکنون به بررسی علل تخلفات رانندگی و عدول استفاده‌کنندگان وسایل نقلیه از قوانین در شهرهای پرجمعیت می‌پردازیم:

۱- از بین رفتن قبح تخلفات رانندگی در فرهنگ جامعه:

متأسفانه امروزه در فرهنگ جامعه ما تخلف رانندگی نوعی ناپهنجاری قلمداد نمی‌شود؛ به‌گونه‌ای که حتی بسیاری از افراد مبادی‌آداب و اصولگرا نیز تخلفات رانندگی را عملی خلاف شئون جامعه نمی‌دانند. حتی در بسیاری از مواقع، بیشتر اقشار جامعه، تخلفات رانندگی را عملی معمولی به‌منظور تسهیل حرکت خود در معابر تصور می‌کنند؛ درحالی‌که این افراد در سایر امور زندگی خود کمتر تخلف می‌کنند و تخلف را منافعی باکرامت انسانی خویش قلمداد می‌کنند. بدیهی است درباره یکی از علل وجود چنین معضل در جامعه ما، فراوانی تخلفات و کمبود آموزش برای اقشار مختلف مردم در مورد تبعات منفی تخلفات رانندگی در جامعه است.

^۱ Vukayibambe Isanc

۲- در نظر گرفتن سود لحظه‌ای خویش:

افراد معمولاً هنگام انجام تخلف و زیر پا گذاشتن قوانین رانندگی، در پی هدفی خاص و ترجیح منافع خویش بر منافع سایرین و کل استفاده‌کنندگان از تسهیلات حمل‌ونقل هستند. برای مثال، کسی که از چراغ قرمز عبور می‌کند باهدف سریع‌تر عبور کردن از تقاطع، باعث آشفته‌گی جریان ترافیک می‌شود و جان خود و دیگران را به مخاطره می‌اندازد.

۳- عدم آگاهی از پیامدهای منفی تخلفات (مانند تصادفات):

تصادفات رانندگی، یکی از نتایج یا کيفرها و البته، مصیبت‌بارترین نتیجه و مستقیم‌ترین کیفر تخلف رانندگی است که به علت تجاوز کاربر یا استفاده‌کننده سامانه حمل‌ونقل و ترافیک از حدود مقررات راهنمایی و رانندگی، اصل "ایمنی" در بهره‌برداری از سامانه حمل‌ونقل و ترافیک مورد تجاوز قرار گرفته است.

پرواضح است که "تصادف"، نتیجه غایی تخلفی است که به حریم "ایمنی" در استفاده از تسهیلات حمل‌ونقل صورت گرفته است. اما، تصادفات تنها نتیجه تخلفات محسوب نمی‌شوند، بلکه تنها نتیجه آن دسته از تخلفاتی است که در حدود اصل ایمنی صورت گرفته است. تخلفات دیگری در قلمرو بهره‌برداری از تسهیلات حمل‌ونقلی وجود دارد که از طریق آن‌ها به حریم "سرعت"، "هزینه"، "راحتی"، و بالاتر از همه، "محیط زیست" امروز و فردا تجاوز می‌شود و اگرچه این تخلف‌ها و تجاوزها به تصادف (فوتی، جرحی و خسارتی) در رانندگی منجر نمی‌شود، به علت تجاوز به سرعت یا هزینه یا راحتی جابه‌جایی‌ها و نقل‌وانتقال یا تعادل و تعادل و سلامت محیط زیست، مستوجب کیفر هستند. با این تعبیر، "تخلف در رانندگی"، اقدام مختلف به تجاوز از حریم مقررات محسوب می‌شود و "تصادفات رانندگی"، یکی از نتایج و البته، شدیدترین و دردناک‌ترین و فردی‌ترین نتیجه تخلف است که مستقیماً دامن عامل تخلف یا درگیر با تخلف را می‌گیرد و بخشی از کیفر متخلف را بلافاصله متوجه متخلف یا شخص درگیر با تخلف می‌کند.

۴- جریمه کردن وسیله نقلیه به جای انسان:

با توجه به این که در سامانه فعلی ثبت تخلفات رانندگی، فقط وسیله نقلیه که تحت کنترل انسان آگاه قرار دارد، جریمه می‌شود، نه راننده متخلف به‌جز تخلفات حادثه‌ساز موضوع ماده ۷

قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی که در آنجا علاوه بر جریمه، به راننده خاطی نیز نمره منفی تعلق گرفته و در سوابق وی درج می‌گردد لیکن در سایر تخلفات سوابق تخلف صرفاً در سابقه پلاک خودرو درج می‌گردد که همان فاعل تخلف می‌تواند همان تخلف را با وسیله نقلیه دیگری به سامانه حمل‌ونقل تحمیل کند و تخلفات دیگری را بارها مرتکب شود بدون اینکه در سوابق فرد متخلف ثبت گردد. بنابراین، یکی از اهداف اساسی در سامانه ثبت تخلفات رانندگی باید تغییر ثبت تخلف از حالت خودرو محوری به حالت فرد محوری و ثبت تمام تخلفات فرد خاطی در دوران رانندگی وی باشد؛ یقیناً آگاهی افراد نسبت به سابقه منفی خود در طول رانندگی و احساس خطر ایشان نسبت به سلب مجوز رانندگی و سایر جریمه‌های مقرر، روحیه تخلفات رانندگی را به شدت کاهش خواهد داد.

در سامانه خودرو محوری، فرد متخلف هیچ‌گاه نام خود را در پرونده‌های متخلفان نمی‌یابد و از این حیث، هیچ‌گاه در جامعه به‌عنوان فردی خطاکار، بازخواست نمی‌شود. از این جهت، افراد به راحتی، مقررات مربوط به رانندگی را نقض می‌کنند و نقض مقررات راهنمایی و رانندگی به صورت عادت و عرف جامعه درمی‌آید.

۵- فقدان آموزش کافی برای استفاده‌کنندگان از تسهیلات حمل‌ونقل:

در کشور ما آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و در کل، انجام آموزش برای ارتقای فرهنگ امور و مرور، فاقد متولی خاص است. برخی از فعالیت‌ها از سوی وزارتخانه‌های آموزش و پرورش، وزارت کشور، وزارت راه و شهرسازی، سازمان صداوسیما، شهرداری‌ها، راهنمایی و رانندگی و دیگر سازمان‌ها و نهادها صورت می‌پذیرد، اما به علت ناهماهنگی این سازمان‌ها و نیز نامتناسب بودن مطالب آموزشی و همچنین روش‌های آموزشی و...، این آموزش‌ها کارایی چندانی ندارد.

تجربیات کشورهای موفق در زمینه ارتقاء فرهنگ ترافیک نشان داده است آموزش، مفیدترین و مؤثرترین راهکار به‌منظور دستیابی به هدف فوق‌الذکر است و برخلاف برخی روش‌ها که ممکن است تأثیر آن‌ها کوتاه‌مدت باشد، در صورتی که امر خطیر آموزش، جامع، مداوم و فراگیر صورت گیرد، تأثیر آن طولانی‌مدت خواهد بود و رعایت قوانین و مقررات ترافیکی، جزو

فرهنگ مردم خواهد بود. می توان با دادن انواع آموزش های لازم به تمام اقشار جامعه، به آنان یادآوری کرد که رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، همردیف با سایر قوانین اجتماعی است و افراد جامعه به منظور حفظ موقعیت اجتماعی خود، باید احترام به مقررات راهنمایی و رانندگی را جزئی از رفتار اجتماعی خود بدانند و در رعایت و عدم نقض آن تلاش و تأکید کنند.

۶- عدم آموزش از دوران کودکی:

یکی از اصول پذیرفته شده در دنیا برای ارتقاء فرهنگ عبور و مرور، آموزش اصولی، منظم، فراگیر و مداوم کودکان است. مجموعه اندوخته های شناختی و تجربه های احساسی کودکان و نوجوانان در حوزه رانندگی، طی سالیان طولانی در شرایط و موقعیت های گوناگون در ارتباط با رفتارهای کلامی و غیرکلامی الگوهای رفتاری پشت فرمان نشین در شهرها و جاده ها شکل می گیرد.

کودکان و نوجوانان سال ها پیش از آن که واجد شرایط قانونی رانندگی شوند، به تدریج با رفتارهای کلامی و غیرکلامی الگوهای مختلف بزرگسالان هنگام رانندگی آشنا می شوند. آنان تا پیش از رسیدن به سن قانونی رانندگی، هزاران بار شاهد رفتار کلامی و غیرکلامی پشت فرمان نشینان خواهند بود و رفتارهای کلامی و غیرکلامی پدران و مادران، نزدیکان و آشنایان، رانندگان تاکسی، رانندگان سواری، رانندگان مینی بوس، رانندگان اتوبوس، رانندگان سرویس مهدکودکها و کودکانها و مدارس، رانندگان نیروی انتظامی، رانندگان امدادی و خدماتی، رانندگان دولتی و شرکتی، رانندگان مسابقات و اتومبیلرانی، رانندگان بازی های رایانه ای، رانندگان فیلم های تلویزیونی و سینمایی را مشاهده می کنند و نسبت به چنین رفتارهایی، احساس پیدا می کنند و هر قدر شخصیت رانندگانی که مشاهده می کنند، برایشان محبوب تر باشند، بیشتر تأثیر می پذیرند.

۷- نامناسب بودن شیوه های کنترل ترافیک:

امروزه کنترل ترافیک با استفاده از شیوه های نوین و تجهیزات پیشرفته صورت می گیرد. برای مثال، اصطلاح ((پلیس در حال گشت)) به عنوان یکی از شعارها و استراتژی های کنترل ترافیک، پذیرفته شده است و ابزارهایی مانند انواع دوربین های ثبت سرعت، پلیس را در انجام

وظایف خویش یاری می‌رساند. در کشور ما پلیس ساکن است و بیشتر، تخلفات ساکن را اعمال قانون می‌کند و این تخلفات را از طریق برگه‌های جریمه، شناسایی، احراز، اثبات و ثبت می‌کند و تخلفات جاری که حدود ۹۰ تا ۹۵ درصد تخلفات را در برمی‌گیرند، از دایره عمل پلیس کنار می‌ماند؛ بخشی که بیشترین تصادفات یا عوارض و خسارات وارده پرسرعت حرکات، هزینه سفرها، راحتی رفت‌وآمد و نقل‌وانتقالات و سلامتی محیط زیست را در پی دارد، اما در هیچ کجا، شناسایی احراز، اثبات و ثبت نمی‌شود.

علاوه بر تخلفات ثبت‌نشده که از دایره جریمه پلیس خارج می‌مانند، خیل عظیمی از تخلفات نامرئی وجود دارند که نه تنها ثبت نمی‌شوند، بلکه اساساً از دید پلیس‌راهنمایی و رانندگی به دور می‌مانند، اما به واسطه تصادفات و سایر نتایج ملموس تخلف، حریم ایمنی، سرعت، صرفه اقتصادی، راحتی سفرها، و سلامتی و تعادل محیط زیست را به خطر می‌اندازند.

۸- ناتوانی پلیس در نظارت بر ترافیک جاری به علت مجهز نبودن به تجهیزات

پیشرفته:

یکی از علل اصلی بالا بودن تعداد تخلفات رانندگی (به‌ویژه تخلفات مربوط به ترافیک جاری) در کشور ما مجهز نبودن پلیس به تجهیزات پیشرفته است برای مثال تجهیزات لازم و کافی برای کنترل سرعت وجود ندارد به کارگیری دستگاه‌ها و ابزار پیشرفته کنترل ترافیک در وسایل نقلیه و در مسیرهای پرترافیک خطای انسانی را تا حد زیادی کاهش می‌دهد تمام سازمان‌ها و نهادهای مسئول باید از توسعه و کاربرد این فناوری حمایت کنند. همچنین به‌منظور سازگاری و انطباق پیوسته استانداردها و مقررات موجود با آخرین دستاوردهای فناوری در زمینه ثبت و کنترل تخلفات در سامانه جدید فرد محور باید اقداماتی صورت بگیرد.

امروزه فناوری و تجهیزات پیشرفته کنترلی از نظام پیچیده ((انسان، راه و وسیله نقلیه)) حمایت می‌کند و با کمک معیارهای مهندسی ترافیک که به کاهش موقعیت‌های خطرناک می‌انجامد به میزان شایان توجهی ایمنی راه‌ها را افزایش داده و زمینه‌های ارتکاب تخلفات رانندگی را کاهش می‌دهد.

۹-میل به قانون‌گریزی در میان برخی از افراد جامعه به‌ویژه جوانان:

مجموعه اندوخته‌های شناختی انسان‌ها از سال‌های اول تولد تا هنگامی که قادر می‌شود پشت فرمان اتومبیل قرار گیرند و احساسات خوشایند و ناخوشایندی که نسبت به موقعیت‌های شناختی در وجود ایشان ریشه می‌دواند بستر اصلی پدیداری رفتارهای مشکوک یا نامطلوب در رانندگی است؛ مجموعه‌ای از چنین شناخت و چنین احساسی باورهای جوانان را در زندگی رقم می‌زند احساسات و هیجانات، آزرده‌گی‌های هیجانی، احساس ناشکیبایی، احساس بی‌قراری، احساس بی‌توجهی، احساس بی‌قیدی، یا احساس قدرت‌طلبی، احساس برتری‌جویی، احساس بی‌پروایی، احساس یاغی‌گری، احساس قانون‌گریزی، احساس ضعیف‌پنداری پلیس، احساس تبعیض در جامعه و... .

به زبان آوردن واژه‌های ناخوشایند هنگام رانندگی، واکنش نشان دادن حرکتی به رفتارهای دیگران در رانندگی، عبور از چراغ‌قرمز و بی‌اعتنایی به مقررات راهنمایی و رانندگی در مقابل گوش‌های شنوا و چشم‌های نظاره‌گر کودکان و نوجوانان، زمینه‌های اولیه رانندگی در مقابل گوش‌های شنوا و چشم‌های نظاره‌گر کودکان و نوجوانان، زمینه‌های اولیه رانندگی‌های تهاجمی را فراهم می‌کنند؛ همین است که فرهنگ رانندگی و رفتارهای تهاجمی در رانندگی، ریشه در اعماق وجود انسان دارد. (احدی، ۱۳۹۰: ۹۸).

سیاست‌ها و روش‌های اعمال قانون در ایران:

سیاست و روش‌های اعمال قانون در کشور، سنتی و قدیمی است و از روش‌های نوین به‌منظور تشخیص و ثبت تخلفات استفاده نمی‌گردد. تخلفات رانندگی را معمولاً از طریق برکه‌های جریمه، شناسایی، احراز، اثبات و ثبت می‌کنند، اما باید توجه کرد که در شرایط کنونی، پلیس‌راهنمایی و رانندگی بیشتر جرائم و تخلفات ترافیک ساکن را جریمه، شناسایی، اثبات و ثبت می‌کند و تخلفات جاری که حدود ۹۰ تا ۹۵ درصد تخلفات را در برمی‌گیرد، از دایره عمل پلیس برکنار می‌ماند؛ بخشی که بیشترین تصادفات یا عوارض و خسارات وارد بر سرعت حرکات، هزینه سفرها، راحتی رفت‌وآمد و نقل‌وانتقالات و سلامتی محیط زیست را در بردارد، اما هیچ کجا

شناسایی، احراز، اثبات و ثبت نمی‌شود.

در زمینه تخلفات ترافیک ساکن نیز که بخش اندک تخلفات رانندگی را تشکیل می‌دهند، باید گفت در شرایط فعلی کشور، بیشتر تخلفات ثبت نمی‌شوند که این امر، تصادفات و تجاوز به حریم ایمن، سرعت و صرفه اقتصادی و محیط زیست را در پی دارد و طبعاً در شناسایی تخلفات و ریشه‌یابی آن‌ها نیز از حوزه عمل و کار کارشناسی به دور می‌ماند (احدی، ۱۳۹۰: ۴۱).

جریمه در راستای قانون‌پذیری:

به‌منظور مدیریت و کنترل و همچنین حصول اطمینان از به‌کارگیری و استفاده صحیح و قانونی از هر فن‌آوری و جهت جلوگیری و یا حتی‌الامکان به حداقل رساندن اثرات سوء ناشی از آن معمولاً یک سری قوانین و مقررات خاص وضع می‌شود. تا از یک‌طرف با آموزش چنین قوانین و مقرراتی زمینه استفاده صحیح و قانونی برای استفاده‌کنندگان فراهم گردد و از طرف دیگر اجرا و نظارت دقیق از طرف مجریان صورت بگیرد. ضمن اینکه وجود قوانین و مقررات علمی و قانونی حق و حقوق افرادی که ممکن است در صورت استفاده غیر صحیح دیگران و یا خود متحمل خسارت‌هایی شوند را تعیین می‌نماید. به همین دلیل امروزه شاهد وضع قوانین و مقررات معین و مشخص به همراه هر فن‌آوری و همچنین استانداردهای جهانی بازرنگری و اصلاح می‌گردند. مسلماً تنها ارائه قوانین و مقررات تضمین‌کننده استفاده صحیح نمی‌تواند باشد و یک ابزار کنترلی تضمین و حصول اطمینان غیر اجتناب می‌نماید.

یکی از ابزار کنترلی که بیشتر مورد استفاده مجریان قرار می‌گیرد جریمه می‌باشد؛ جریمه رانندگی یکی از روش‌های کاهش رفتار نامطلوب می‌باشد. آیا جریمه کردن در جلوگیری از تخلفات رانندگی مؤثر است و یا خیر؟ جواب این سؤال قطعاً مثبت است چراکه یکی از روش‌های کاهش و حذف رفتارهای نامطلوب می‌باشد. اما فاکتورهایی وجود دارند که بر میزان اثرگذاری جریمه‌های رانندگی تأثیرگذار می‌باشد مانند شدت تنبیه، فاصله زمانی تنبیه از رفتار و ... (خاکساری، ۱۳۹۰: ۵۵).

در جریمه رانندگی با نوع دوبرگی راننده در اغلب موارد از جریمه شدن خود مطلع نمی‌شود و به همین عامل باعث می‌شود که جریمه شدن هیچ‌گونه اثری در جلوگیری از تخلف

وی نداشته باشد. شاید این سؤال پیش آید که در بسیاری از کشورهای دنیا که از لحاظ قوانین ترافیکی در وضعیت مطلوبی می‌باشند، بسیاری از کنترل‌ها پنهانی و یا بدون متوقف کردن وسیله نقلیه از طریق دوربین و وسایل کنترل ترافیک، راننده متخلف در یک فاصله زمانی مشخص و محدودی از طریق ارسال قبض جریمه به درب منزل وی از جریمه شدن خود مطلع می‌شود. راننده متخلف اولاً این اطمینان را پیدا کرده که اگر چنانچه تخلف کند از دید سیستم‌های پیشرفته پنهان نخواهد بود و از سوی دیگر از تخلف و اعمال جریمه خود مطلع شده و تنبیه می‌شود (فرضی، ۱۳۸۶: ۶۴).

بین خطر جریمه و مجازات و میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی همبستگی معناداری وجود دارد، یعنی افزایش خطر جریمه و مجازات، میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی بیشتر و با کاهش حس خطر جریمه و مجازات، میزان رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی کمتر می‌شود (عباس زاده، ۱۳۹۱: ۳۷).

هم‌اکنون جریمه به‌عنوان راهکاری مناسب جهت کاهش تخلفات در جوامع پیشرفته نیز بکار گرفته شده است. لیکن علت موفقیت بیشتر دیگر کشورها در این امر چیست؟ جریمه زمانی موفق به ایفای نقش می‌باشد که بتواند ریسک‌پذیری بالایی را در پی تخلفات ایجاد نماید و رانندگان را به‌سوی دوری از تخلف حتی در شرایط سخت وادارد. با توجه به این مطالب می‌توان پاسخ سؤال فوق را بدین گونه عنوان کرد که تعرفه جرائم رانندگی نسبت به درآمد متوسط در کشور ما فاصله زیادی با این نسبت در سایر کشورهای موفق در این امر دارد.

گاهی متخلفین در دیگر کشورها بر اثر ارتکاب به بعضی تخلفات حتی مجبور به پرداخت پولی معادل چند ماه حقوق خود هستند لیکن در کشور ما بالاترین جرائم رانندگی هم، تنها معادل درصد کمی از درآمد یک فرد با درآمد متوسط می‌باشد در نتیجه پرواضح است که میزان ریسک‌پذیری تخلفات در کشور ما در مقایسه با کشورهای پیشرفته به‌مراتب کمتر است (فهیمی، ۱۳۸۶: ۶۷).

فرایند کنونی اجرائیات در ایران (نحوه اعمال قانون):

متخلفین از قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی پس از تشخیص تخلف توسط مأموران

مورد وثوق راهنمایی و رانندگی با انطباق آن با میزان جرائم متوقف و مشخصات وسیله نقلیه و راننده، زمان و محل وقوع تخلف و نوع آن و نیز مشخصات خود را در قبض جریمه درج و به راننده متخلف تسلیم می‌نمایند. در صورتی که متخلف از دریافت قبض جریمه خودداری نماید قبض صادرشده به منزله ابلاغ قانونی تلقی شده و ضمیمه سوابق نزد راهنمایی و رانندگی مربوطه نگهداری می‌شود، چنانچه وسیله نقلیه در محل غیرمجاز متوقف باشد یا در صورت عدم حضور متخلف قبض جریمه به بدنه خودرو الصاق می‌شود. در صورتی که متوقف ساختن وسیله نقلیه مقدور نباشد یا متخلف توسط تجهیزات الکترونیکی ثبت شده باشد به نحو مقتضی به اطلاع دارنده وسیله نقلیه می‌رسد (قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی ۱۳۸۹).

در حال حاضر در مراکز کنترل ترافیک، تصاویر تخلف خودروها توسط کاربر پلیس گرفته و قبض جریمه به‌عنوان نامحسوس "نظارتی" اعمال قانون می‌گردد و از طریق اداره پست، نامه حاوی برگ اخطاریه بافرم تنظیمی مرکز مانیتورینگ به آدرس مربوطه ارسال می‌گردد

نتیجه‌گیری:

الف: کنترل تخلفات رانندگی به روش سنتی با حضور فیزیکی پلیس، علاوه بر این که وقت و انرژی زیادی را از مأموران می‌گیرد امکان کنترل و نظارت دقیق از یک سو و شناسایی و اعمال قانون برای برخورد هم‌زمان با چندین راننده متخلف را با دشواری بسیاری مواجه می‌کند

ب: استفاده از سیستم‌های نظارت تصویری همانند چشم الکترونیکی قابلیت ثبت و تصویربرداری بخش اعظمی از تخلفات رانندگی را در محل نصب در تقاطع‌ها و میادین دارا می‌باشند.

ج: کاهش چشمگیر تخلفات رانندگی با استفاده از دوربین‌های نظارت تصویری بخصوص در کاهش تخلفات در جریان ترافیک و ساکن ملبوس‌تر بوده که دستاورد آن انضباط عبور و مرور و ارتقاء فرهنگ ترافیک می‌باشد.

د: تأثیر استفاده از دوربین‌های نظارت تصویری در کاهش تصادفات و تخلفات رانندگی در محل‌های نصب آن‌ها و ساعات فعالیت مرکز کنترل ترافیک به‌مراتب بیشتر می‌باشد.

ه: آموزش می‌تواند بین ساختارهای مرتبط با ترافیک هماهنگی و انسجام لازم را در جهت اصلاح و بهبود رفتار ترافیکی ایجاد کند، برای دست یافتن به چنین اقداماتی، باید تغییرات و اصلاحاتی در زمینه آموزش ترافیک ایجاد کرد؛ بر این اساس ترغیب و متقاعدسازی از طریق برنامه‌های کوتاه و بلندمدت، اشاعه و خلق دستاوردهای جدید و نوآوری در طرز شیوه‌های اجرایی و طراحی برنامه‌های فرهنگی ترافیک، خود سرآمد کارکردهای آموزش در اصلاح و فرهنگ‌سازی رفتارهای ترافیکی است. هر قدر روش‌ها و فنون آموزش نیروی انسانی متنوع و متعدد باشد سبب ارتقا سطح فرهنگ رانندگی شده و در رانندگان بیشتری مؤثر واقع می‌شود.

پیشنهادات:

الف: به منظور مدیریت ترافیک و افزایش سطح ایمنی معابر، نسبت به ارتقای سطح تکنولوژی تجهیزات و سطح کیفی دوربین‌ها جهت رصد تخلف در شب و فعالیت مراکز به‌طور شبانه‌روزی در کلیه شهرها اقدام لازم صورت پذیرد.

ب: جهت کاهش زمان اطلاع راننده از اعمال قانون به‌منظور افزایش میزان اثرگذاری جریمه‌ها؛ با راه‌اندازی سیستم تشخیص پلاک و پرنیت هم‌زمان برگ‌های اخطاریه با مشخصات خودرو و مالک می‌توان از هدر رفتن زمان تلف‌شده فعلی که صرف نوشتن دستی برگه جریمه توسط افسر اخطاریه نویس و زمان سیکل ارجاع قبوض برگه جریمه به مرکز شماره‌گذاری پلیس‌راهور جهت استعلام آدرس مالک خودرو جلوگیری گردد

ج: توسعه فعالیت مراکز کنترل ترافیک؛ با افزایش تعداد دوربین‌ها و افزودن تعداد اندکی کاربر، می‌توان از به‌کارگیری تعداد زیادی از نیروی انسانی در سطح معابر جلوگیری به عمل آورد.

د: توسعه فناوری اطلاعات با استفاده از تجهیزات هوشمند و حسگرها و شناساگرها در شناسایی تخلفات نظیر دوربین‌های کنترل سرعت غیرمجاز و تشخیص عبور از چراغ‌قرمز در کنار سیستم‌های نظارت تصویری سبب تسریع در روند کاهش و حذف رفتارهای نامطلوب و اصلاح رفتار ترافیکی رانندگان خواهد گردید.

منابع:

- احدی، محمدرضا. (۱۳۹۰)، مهندسی ترافیک و ایمنی، تهران: دانشگاه علوم انتظامی ناجا-معاونت آموزش.
- اسماعیلی، علیرضا. (۱۳۸۴)، مطالعه تطبیقی چگونگی اجرای قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در کشورهای همسایه و جهان، تهران: مرکز تحقیقات کاربردی راهور.
- پیلارام، مهدی (۱۳۹۴)، بررسی تأثیر استفاده از دوربین‌های نظارت تصویری در ثبت تخلفات رانندگی بر رفتار ترافیکی رانندگان، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه علوم انتظامی امین، دانشکده علوم و فنون راهنمایی و رانندگی.
- فهیمی، فرزاد و فیاضی، مستانه (۱۳۸۶)، مقاله نقش جریمه در کاهش تخلفات رانندگی درون‌شهری، منتشرشده در سومین کنگره ملی مهندسی عمران.
- قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ مجلس شورای اسلامی.
- فرضی، الهام (۱۳۸۶)، بررسی نقش قبوض جریمه در جلوگیری از تکرار تخلف رانندگی رانندگان خودروهای سواری (شخصی و عمومی) دارای پلاک کشوری، پایان‌نامه کارشناسی ارشد - دانشگاه علوم انتظامی
- طحانیان، احمدرضا، مینا پور حیدر، (۱۳۸۵)، جایگاه مراکز مدیریت و کنترل ترافیک شهری در نظم و انضباط اجتماعی، مجموعه مقالات همایش ملی ترافیک شهری، دانشگاه خوراسگان اصفهان.
- سیری، غلامرضا. (۱۳۸۹)، نقش تأثیرگذاری رسانه در تغییر رفتار رانندگان. بازیابی شده از: <http://www.tinn.ir>
- رضانی، علی. (۱۳۸۹)، میزان جریمه‌های رانندگی در سایر کشورها. بازیابی شده از:

<http://titronline.ir>

- گایکانی، سمیه. (۱۳۸۷)، نظرسنجی از مردم تهران درباره مقررات راهنمایی و رانندگی، تهران: مرکز مطالعات و تحقیقات رسانه‌ای روزنامه همشهری.

- کلانتری، صمد. رسول ربانی. کامران صداقت. (۱۳۸۴)، ارتباط فقر با قانون‌گریزی و شکل‌گیری آسیب اجتماعی، فصلنامه رفاه اجتماعی، ۱۸ ص ۶۵-۹۰

- رضا علی، محسن. (۱۳۸۲)، موانع قانون‌گرایی و قانون‌گریزی و راهکارهای مقابله با آن - مطالعه موردی استان مازندران، مجموعه مقالات قوه قضاییه و پیشگیری از وقوع جرم، مازندران: بی نا.

- خاکساری رفسنجانی، علی. (۱۳۷۸). جریمه و نقش آن در مدیریت و کنترل ترافیک، تهران: پنجمین کنفرانس مهندسی ترافیک و حمل‌ونقل ایران.

- عباس زاده، محمد. اصحاب حبیب زاده، عیسی عابدینی. (۱۳۹۱)، بررسی ارتباط بین عوامل بازدارنده و میزان رعایت قوانین و مقررات رانندگی، تهران: فصلنامه علمی و ترویجی راهور، سال اول، شماره دوم، پاییز ۹۱.

- یعقوبی، صمد. (۱۳۸۱)، بررسی پدیده قانون‌گرایی و قانون‌گریزی در بین شهروندان تبریزی، تبریز: مرکز افکار سنجی دانشجویان.

