

A Perspective on the Criminalization of Vehicle Alteration and the Confiscation of Vehicles Lacking Contraband from the Viewpoint of Citizenship Rights

Alireza Saybani¹, Reza Jorjandi Moghadam^{2}, Sareh Edalati³*

1. Assistant Professor, Law Department, Bandar Abbas Branch, Islamic Azad University, Bandar Abbas, Iran.

Email: saybani.a@gmail.com

2. PhD Student in Criminal Law and Criminology, Bandar Abbas Branch, Islamic Azad University, Bandar Abbas, Iran.

*Corresponding Author: Email: Jorjandi.reza@gmail.com

3. M.A Student in Criminal Law and Criminology, Meybod Branch, Islamic Azad University, Meybod, Iran.

Email: edalati.sare1400@gmail.com

ABSTRACT

One of the most important and daily concerns of citizens is securing livelihood and providing for their families. In securing livelihood, the incapacity of individuals and the negligence of the government in supportive economic policies will confront citizens with numerous problems. The government is obliged to establish social justice, create employment, and eliminate unemployment. Economic problems and poverty cause individuals to lean towards delinquency. Nowadays, especially in the border regions of Iran, one of the ways of evading the law and committing crime for securing livelihood and family economy is the tendency of many youths towards smuggling goods and fuel. This act has also been criminalized by the legislator, and legal punishment, including the confiscation of the vehicle carrying contraband goods, has been prescribed for the perpetrators, while one of the causes of individuals' tendency



S.D.I.L.
The SD Institute of Law
Research & Study



Publisher:
Shahr-e- Danesh
Research And Study
Institute of Law

Article Type:
Original Research

DOI:
10.48300/jlr.2024.389443.2306

Received:
8 November 2023

Accepted:
7 February 2024

Published:
7 October 2025



Copyright & Creative Commons:

© The Author(s). 2021 Open Access. This article is licensed under a Creative Commons Attribution Non-Commercial License 4.0, which permits use, distribution and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited. To view a copy of this licence, visit <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>.



towards the offense of smuggling is the government's lack of commitment to securing the economy and welfare of citizens. Recently, pursuant to Note 7 of Article 21 of the Law Amending the Law on Combating the Smuggling of Goods and Currency, the unconventional alteration of a vehicle for the purpose of smuggling goods or transporting contraband goods- with the attribute that it may or may not have contraband goods at the time of use or storage- has been considered a crime, and it has been stipulated that on the second instance, the vehicle will be confiscated in favor of the government. This article, using a descriptive-analytical method and relying on library resources and penal regulations, has examined this criminalization and its harms from the perspective of citizenship rights with an emphasis on the science of victimology. Findings indicate that although the punishment of perpetrators has relatively reduced the amount of fuel and goods smuggling on a macro level, it has not had the necessary deterrent effect. It seems that the confiscation of a vehicle lacking contraband goods, solely due to its alteration, lacks religious and moral legitimacy and is contrary to citizenship rights. Such an action constitutes an unfair punishment against citizens and can deal a fatal blow to the foundation of the family economy; therefore, it is incumbent on the legislator to take action to reform this punishment.

Keywords: Unconventional Alteration, Criminalization, Contraband Goods, Citizenship Rights, Vehicle Confiscation.

Funding:

The author(s) received no financial support (funding, grants, and sponsorship) for the research, authorship, and/or publication of this article.

Author contributions:

Alireza Saybani: Methodology, Validation, Formal Analysis, Data Curation, Supervision, Project Administration.

Reza Jorjandi Moghadam: Conceptualization, Investigation, Resources, Visualization.

Sareh Edalati: Software, Writing - Original Draft, Writing - Review & Editing.

Competing interests: The authors declare that they have no competing interests.

Citation:

Saybani, Alireza, Reza Jorjandi Moghadam & Sareh Edalati. "A Perspective on the Criminalization of Vehicle Alteration and the Confiscation of Vehicles Lacking Contraband from the Viewpoint of Citizenship Rights". *Journal of Legal Research*, 24, no. 63 (October7, 2025), 117-142.

Extended Abstract

Currently, in the border regions of Iran, one of the ways of evading the law and committing crime for securing livelihood and family economy is the tendency of many youths towards smuggling goods and fuel. This act has been criminalized by the legislator, and legal punishment, including the confiscation of the vehicle carrying contraband goods, has been prescribed for the perpetrators, while one of the causes of individuals' tendency towards the offense of smuggling is the government's lack of commitment in securing the economy and welfare of citizens. Recently, pursuant to Note 7 of Article 21 of the Law Amending the Law on Combating the Smuggling of Goods and Currency, the unconventional alteration of a vehicle for the purpose of smuggling goods or transporting contraband goods- with the attribute that it may or may not have contraband goods at the time of use or storage- has been considered a crime, and it has been stipulated that on the second instance, the vehicle will be confiscated in favor of the government. The research findings indicate that although the punishment of perpetrators has relatively reduced the amount of fuel and goods smuggling on a macro level, it has not had the necessary deterrent effect. It seems that the confiscation of a vehicle lacking contraband goods, solely due to its alteration, is contrary to citizenship rights and is an unfair punishment against citizens, and it requires the legislator to take action to reform this punishment. In the border provinces, we are witnessing the tendency of many citizens towards the illegitimate occupation of smuggling goods and fuel; the transportation and movement of contraband goods and fuel on the country's transit routes is carried out by ordinary individuals and small-scale smugglers, and in case of the crime's discovery, it is these individuals who are subjected to criminal prosecution. Numerous factors, including; the government's incorrect economic and welfare policies towards citizens, the lack of national resolve regarding preventive confrontation with goods and fuel smuggling, low income and general poverty in border regions and villages, the lack of an effective program for eliminating poverty and unemployment, the lack of appropriate, legal, and deterrent action against the main and large-scale smugglers, the existence of a suitable environment and the welcoming market for fuel purchase in neighboring countries including Pakistan, Afghanistan, and the countries of the Persian Gulf, discrimination and social injustice, the existence of limitations for investment and the development of industry and economy in villages and border regions, managerial weakness and inefficiency of the government in the economic sphere, and the marginalization of economic elites from the sphere of management and decision-making have caused the continuation of economic deprivation and, consequently, the welcoming of youths towards the smuggling

of goods and fuel. In order to facilitate and expedite the transportation of goods and fuel and to ensure the crime is not discovered, the transportation of contraband goods and fuel is often carried out through passenger cars and personal pickup trucks, which are colloquially called 'shooti' vehicles, with high frequency of traffic in border regions. The transportation of contraband goods and fuel has been criminalized and punishment has been determined by the legislator. One of the prescribed punishments is the confiscation of the vehicle carrying contraband goods. The legislator in the Law Amending the Law on Combating the Smuggling of Goods and Currency (2022), pursuant to the stipulation in Note 7 of Article 21 of this law, has deemed the alteration of a vehicle for the purpose of transporting contraband goods for the second time, as warranting confiscation in favor of the government. In fact, we address the subject of vehicle confiscation under this Article in this research. Based on the Law on Combating Smuggling of Goods and Currency (2013), the vehicle carrying contraband goods was confiscated. In Article 20 of the Law Amending the Law on Combating the Smuggling of Goods and Currency (2022), initially the vehicle is not confiscated but rather impounded, and a cash fine equivalent to the value of the vehicle is added to the carrier's fine. Pursuant to Note 1 of the same Article, "If the convicted person does not pay the cash fine subject of this law within ten days from the date of notification of the writ of execution, the vehicle will be confiscated and the cash fine will be deducted from the proceeds of the vehicle's sale and the remainder will be returned to the owner." This is while the determination of a cash fine equivalent to the vehicle's value or the confiscation of the vehicle in case of non-compliance with the mentioned Note is applicable in a situation where contraband goods are discovered from a vehicle. However, Note 7 of Article 21 of this Law, contrary to the previous Article, refers to a vehicle that lacks contraband goods but has been altered for the purpose of transporting contraband goods. Although punishing smugglers of goods, currency, and fuel is important for maintaining the economic order and security of the country, and in case of crime commission, applying punishment, even confiscation of the vehicle, becomes necessary provided the legal conditions are present, however, punishing an individual from whose vehicle no contraband goods have been discovered and merely his altered vehicle is impounded and at the second stage confiscated, the execution of such punishment is stringent and worthy of contemplation. Weakness and lack of coordination in legislation, failure to observe justice and fairness, inattention to economic inequalities and citizenship rights, the legislator's focus on criminalization without considering the consequences and repercussions, inattention to the conditions and economic exigencies and social

pathology of society, failure to involve the opinions of experts in the fields of economics, sociology, criminology, and psychology in the process of criminal legislative policy leads to the formulation of laws with prescribed punishments that, in addition to being disproportionate and unfair, cause and intensify social and economic harms for citizens. Criminalization must be utilitarian and in accordance with the fundamental principles of citizenship and proportionate with the standards and criteria accepted by society and human values and dignities. It seems that the criminalization of certain behaviors and acts such as the alteration of the vehicle's appearance and the increase or decrease of the vehicle's height- where the intent and motive of the perpetrator for this act is not proven- and the punishment of vehicle confiscation prescribed for it, is a hasty action and a disproportionate punishment by the legislator. Restricting certain rights and freedoms of individuals on the presumption of committing the criminal act of smuggling is contrary to the principle of innocence and causes the violation of the fundamental rights of citizens, and from the perspective of victimology, this subject will also have effects and consequences, and there is room for examination and contemplation. Of course, it should be noted that the mere alteration of the vehicle and the increase or decrease of its height is not a conclusive indication of the intent of the vehicle's owner or driver to commit the crime of smuggling. The quality and physical conditions and structure of some vehicles and the unsuitable road and traffic conditions often cause such changes to be made in vehicles for transporting goods and services for intra-city or inter-city transportation.

پروژه گاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

This Page Intentionally Left Blank



نگرشی بر جرم‌انگاری تغییر وضعیت و ضبط خودروی فاقد کالای قاچاق از منظر حقوق شهروندی

علیرضا سایبانی^۱، رضا جرجندی مقدم^۲، ساره عدالتی^۳

۱. استادیار، گروه حقوق، واحد بندرعباس، دانشگاه آزاد اسلامی، بندرعباس، ایران.

saybani.a@gmail.com

۲. دانشجوی دکتری حقوق جزا و جرم‌شناسی، واحد بندرعباس، دانشگاه آزاد اسلامی، بندرعباس، ایران.

*نویسنده مسئول: Jorjandi.reza@gmail.com

۳. دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق جزا و جرم‌شناسی، واحد میبد، دانشگاه آزاد اسلامی، میبد، ایران.

edalati.sare1400@gmail.com

چکیده:

یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های اساسی و روزمره شهروندان در طول زندگی تأمین معیشت و گذران زندگی خانواده است. دولت‌ها در فراهم نمودن بستر معیشت شهروندان وظیفه‌ای خطیر را بر عهده دارند. در جهت تأمین معیشت، ناتوانی افراد و کوتاهی دولت در سیاست‌های حمایتی اقتصادی، شهروندان را با مشکلات عدیده‌ای مواجه خواهد نمود. دولت موظف به برقراری عدالت اجتماعی، ایجاد اشتغال و رفع بیکاری است. مشکلات اقتصادی و فقر باعث گرایش افراد به بزهکاری می‌گردد. امروزه به‌ویژه در مناطق مرزی کشور یکی از راه‌های قانون‌گریزی و ارتکاب جرم برای تأمین معیشت و اقتصاد خانواده، روی آوردن بسیاری از جوانان به قاچاق کالا و سوخت است. این عمل توسط قانونگذار هم جرم‌انگاری شده و برای مرتکبین مجازات قانونی از جمله ضبط خودروی حامل کالای قاچاق مقرر شده است، در حالی که یکی از علل گرایش افراد به بزه قاچاق، عدم اهتمام دولت در تأمین اقتصاد و رفاه شهروندان است. به‌تازگی حسب تبصره ۷ ماده



پژوهش‌کده حقوق



نوع مقاله:

پژوهشی

DOI:

10.48300/jlr.2024.389443.2306

تاریخ دریافت:

۱۷ آبان ۱۴۰۲

تاریخ پذیرش:

۱۸ بهمن ۱۴۰۲

تاریخ انتشار:

۱۵ مهر ۱۴۰۴

کپی‌رایت و مجوز دسترسی آزاد:



کپی‌رایت مقاله در مجله پژوهشهای حقوقی نزد نویسنده (ها) حفظ می‌شود. کلیه مقالاتی که در مجله پژوهشهای حقوقی منتشر می‌شوند با دسترسی آزاد هستند. مقالات تحت شرایط مجوز 4.0 Creative Commons Attribution Non-Commercial License منتشر می‌شوند که اجازه استفاده، توزیع و تولید مثل در هر رسانه‌ای را می‌دهد، به شرط آنکه به مقاله استناد شود. جهت اطلاعات بیشتر می‌توانید به صفحه سیاست‌های دسترسی آزاد [نشریه](#) مراجعه کنید.



۲۱ قانون اصلاح قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، تغییر وضعیت وسیله نقلیه به صورت نامتعارف جهت قاچاق کالا یا حمل کالای قاچاق را با وصف اینکه در زمان استفاده و یا نگهداری دارای کالای قاچاق باشد یا نباشد، جرم انگاشته شده و مقرر گردیده در مرتبه دوم خودرو به نفع دولت ضبط خواهد شد. این مقاله با روش توصیفی - تحلیلی و با تکیه بر منابع کتابخانه‌ای و مقررات جزایی به بررسی این جرم‌انگاری و آسیب‌های آن از منظر حقوق شهروندی با تأکید بر علم بزه‌دیده‌شناسی پرداخته است. یافته‌های پژوهشی حکایت از آن دارد که هرچند مجازات مرتکبین از میزان قاچاق سوخت و کالا به صورت کلان تا حدودی کاسته است، لیکن بازدارندگی لازم را نداشته است. به نظر می‌رسد ضبط خودروی فاقد کالای قاچاق، تنها به دلیل تغییر وضعیت، فاقد وجاهت شرعی و اخلاقی و مغایر با حقوق شهروندی است. چنین اقدامی، مجازاتی غیرمنصفانه در حق شهروندان به شمار می‌آید و می‌تواند ضربه‌ای مهلک به بنیان اقتصاد خانواده وارد سازد؛ از این رو شایسته است قانونگذار در جهت اصلاح این مجازات اقدام نماید.

کلیدواژه‌ها:

تغییر وضعیت نامتعارف، جرم‌انگاری، کالای قاچاق، حقوق شهروندی، ضبط خودرو.

حامی مالی:

این مقاله هیچ حامی مالی ندارد.

مشارکت نویسندگان:

علیرضا سایبانی: روش‌شناسی، اعتبارسنجی، تحلیل، نظارت بر داده‌ها، نظارت، مدیریت پروژه.
رضا جرجندی مقدم: مفهوم‌سازی، تحقیق و بررسی، منابع، تصویرسازی.
ساره عدالتی: استفاده از نرم‌افزار، نوشتن - پیش‌نویس اصلی، نوشتن - بررسی و ویرایش.

تعارض منافع:

بنابر اظهار نویسندگان این مقاله تعارض منافع ندارد.

استناددهی:

سایبانی، علیرضا، رضا جرجندی مقدم و ساره عدالتی. «نگرشی بر جرم‌انگاری تغییر وضعیت و ضبط خودروی فاقد کالای قاچاق از منظر حقوق شهروندی». مجله پژوهشهای حقوقی، ۲۴، ش. ۶۳ (۱۵ مهر ۱۴۰۴)، ۱۱۷-۱۴۲.

مقدمه

امروزه در بسیاری از نقاط کشور به‌ویژه استان‌های مرزی شاهد روی آوردن بسیاری از شهروندان به شغل کاذب قاچاق کالا و سوخت هستیم. هدایت قاچاق سوخت ممکن است از تمامی نقاط کشور به سمت شهرهای مرزی و توسط قاچاقچیان حرفه‌ای و کلان هدایت شود. بر کسی پوشیده نیست که حمل و جابه‌جایی کالا و سوخت قاچاق در مسیرهای مواصلاتی کشور توسط افراد عادی و قاچاقچیان خردپا انجام می‌شود و در صورت کشف جرم، این افراد هستند که تحت تعقیب کیفری قرار می‌گیرند. عوامل زیادی از جمله سیاست‌های نادرست اقتصادی و رفاهی دولت در قبال شهروندان، نبود عزم ملی در خصوص مقابله پیشگیرانه با پدیده قاچاق کالا و سوخت، درآمد پایین و فقر عمومی در مناطق مرزی و روستاها، نبود برنامه مؤثر برای از بین بردن فقر و بیکاری، نبود برخورد مناسب قانونی و بازدارنده با قاچاقچیان اصلی و کلان، وجود فضای مناسب و استقبال بازار خرید سوخت در کشورهای همسایه از جمله پاکستان، افغانستان، کشورهای حاشیه خلیج فارس، تبعیض و بی‌عدالتی اجتماعی، وجود محدودیت‌ها برای سرمایه‌گذاری و توسعه صنعت و اقتصاد در روستاها و مناطق مرزی، ضعف مدیریتی و ناکارآمدی دولت در عرصه اقتصادی و به حاشیه رانده شدن نخبگان اقتصادی از عرصه مدیریت و تصمیم‌گیری باعث استمرار محرومیت اقتصادی و به تبع آن استقبال جوانان به قاچاق کالا و سوخت شده است. در جهت تسهیل و تسریع در حمل کالا و سوخت و حصول اطمینان از عدم کشف جرم، حمل کالا و سوخت قاچاق در اغلب موارد از طریق خودروهای سواری و وانت‌های شخصی که به اصطلاح خودروی شوتی نامیده می‌شوند، با فراوانی تردد در مناطق مرزی انجام می‌شود.

حمل کالا و سوخت قاچاق از سوی قانونگذار جرم‌انگاری و تعیین مجازات شده است. یکی از مجازات‌های تعیین‌شده، ضبط خودروی حامل کالای قاچاق است. قانونگذار در قانون اصلاح قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز مصوب ۱۴۰۰ حسب تصریح در تبصره ۷ ماده ۲۱ این قانون، تغییر وضعیت خودرو را به منظور حمل کالای قاچاق برای مرتبه دوم، مستوجب ضبط به نفع دولت دانسته است. در این پژوهش، تنها به مبحث ضبط خودروی موضوع این ماده پرداخته می‌شود و به مقوله ضبط کالای قاچاق که خارج از موضوع بحث است، ورود نخواهد شد.

۱. «تغییر وسیله نقلیه به صورت نامتعارف جهت قاچاق کالا یا حمل کالای قاچاق مانند افزایش ارتفاع یا تعبیه جاساز و همچنین استفاده و یا نگهداری وسایل نقلیه مذکور به هر نحو، صرف‌نظر از اینکه در زمان استفاده و یا نگهداری، محتوی کالای قاچاق باشد یا نباشد، مستوجب جزای نقدی درجه پنج موضوع ماده (۱۹) قانون مجازات اسلامی خواهد بود. علاوه بر آن، مرتکب در مرتبه اول به اصلاح وسیله نقلیه و در صورت تکرار، به ضبط وسیله نقلیه محکوم خواهد شد».

مهم‌ترین دلیل قاچاق کالاهای داخلی به خارج، وجود اختلاف بین قیمت این کالا در بازارهای داخلی و خارجی (به‌ویژه کشورهای همسایه) است. قیمت بعضی از کالاهای داخلی (مانند بنزین، گازوئیل، آرد، دارو و...) به علت اختصاص یارانه به آنها از طرف دولت، در بازار داخلی به مراتب کمتر از بازار کشورهای همسایه است، این امر موجب خروج کالاهای توسط قاچاقچیان و حتی افراد عادی، به منظور تأمین نیازهای ارزی آنان در خارج از کشور می‌شود.^۲

در راستای بیان مسئله، پس از ضبط خودرو، آسیب‌ها و چالش‌هایی از منظر اقتصادی پدید می‌آید که شایسته است در تعیین و اجرای این مجازات، مورد توجه قانونگذار و مجریان قانون قرار گیرد. از این جهت سؤالی به ذهن خطور می‌کند که آیا قانونگذار در زمان تصویب این قانون به آسیب‌ها و برآمد ناشی از تصویب و اجرای قانون و ضرورت اقتضائی آن توجه داشته یا خیر؟ بر اساس تحقیقات صورت گرفته و با لحاظ شرایط زمانی، به نظر می‌رسد که قانونگذار در این فرایند از توجه کافی به وضعیت اقتصادی و معیشتی روز جامعه غافل مانده است.

از حیث پیشینه تحقیق بر اساس یافته‌های پژوهشی در رابطه با قاچاق کالا و سوخت، پژوهش‌های فراوانی از سوی جامعه حقوقی کشور انجام شده است، اما آنچه این پژوهش را از سایر پژوهش‌ها متمایز می‌سازد، پرداختن به موضوع ضبط خودروی تغییر وضعیت یافته فاقد کالای قاچاق بر مبنای جرم‌انگاری اخیر قانونگذار است، امری که به عنوان موضوعی نوظهور، بسترهای لازم برای انجام پژوهش را مهیا ساخته است. در فرایند تعقیب و محاکمه قاچاقچیان، ضبط اموال دخیل در حمل قاچاق البته با رعایت میزان و تناسب جرم و مجازات با رعایت عدالت منصفانه، مهم‌ترین و تأثیرگذارترین مجازات برای قاچاق کالا و سوخت خواهد بود. در این تحقیق ضبط خودروی تغییر وضعیت یافته که فاقد کالای قاچاق است و توسط مراجع ذی ربط توقیف می‌گردد، بر اساس قوانین مرتبط با موضوع و همچنین آثاری که در حق متهم دارد از منظر حقوق شهروندی مورد بررسی قرار می‌گیرد. هدف از تحقیق پیش رو، علاوه بر انجام پژوهشی کاربردی مورد نیاز جامعه حقوقی و قضایی و دانشجویان رشته حقوق، بررسی فرایند جرم‌انگاری نامتناسب مجازات تعیین شده قانونگذار و عدم رعایت حقوق شهروندی از حیث معیشتی و اقتصادی ناشی از ناکارآمدی و ضعف اتخاذ سیاست‌های اقتصادی از جانب دولت در قبال شهروندان است که به عنوان یکی از دلایل ارتکاب چنین جرمی از ناحیه رانندگان خودروها است. با مذاقه و تحلیل جزئی موضوع عیان است که در جرم‌انگاری موضوع ضبط خودروی تغییر وضعیت یافته ضرورت دارد که

۲. قاسم کریمی و جاوید صلاحی، «پیشگیری از جرایم قاچاق کالا و ارز بر مبنای قوانین موضوعه»، مطالعات حقوقی، ۲ (۱۳۹۵)، ۴۱.

قانونگذار این مسئله و خلأ را با بهره‌گیری از نظر متخصصان حوزه اقتصاد، جرم‌شناسی و جامعه‌شناسی به‌صورت سنجیده با رویکرد ترمیمی حمایت از حقوق بزه‌دیده و نه صرفاً اجرای عدالت کیفری مدنظر قرار دهد.

امروزه حسب اقتضائات روز جامعه و شرایط مختلف اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و فرهنگی و مشکلات و موانع، محدودیت‌ها و محرومیت‌های موجود، قوانین کیفری سابق جوابگو، مؤثر و بازدارنده نبوده و چاره‌ای جز این نیست که قوانین جدیدی تدوین شود. نباید صرفاً تأکید بر اقدام یک‌طرفه و تنبیه بزه‌کار با رویکرد عدالت کیفری باشد و بلکه باید رویکرد عدالت ترمیمی و توجه به حقوق طرفین به نحو دقیق مورد توجه قانونگذار قرار گیرد.^۳

۱- مفاهیم

به‌منظور درک صحیح مفاهیم، معنای لغوی و تعریف اصطلاحی واژه‌های کلیدی مطرح‌شده در تحقیق را به شرح ذیل مورد بررسی قرار می‌دهیم.

۱-۱- جرم‌انگاری

جرم‌انگاری یا جرم تلقی کردن قانونی یک فعل یا ترک فعل، فرایندی است که به‌وسیله آن، رفتارهای جدیدی به‌موجب قوانین کیفری مشمول قانون جزا واقع می‌شود.^۴ جرم‌انگاری فرایندی است که به‌موجب آن قانونگذار با در نظر گرفتن هنجارها و ارزش‌های اساسی جامعه و با تکیه بر مبانی نظری مورد قبول خود، فعل یا ترک فعلی را ممنوع و برای آن ضمانت اجرای کیفری وضع می‌کند.^۵ در سال‌های اخیر در عرصه قانونگذاری متأسفانه شاهد هستیم که قانونگذار در زمینه جرم انگاشتن برخی رفتارهای ناشی از فعل شهروندان نسنجیده و بدون اعمال برخی فرایندهای کارشناسانه و کسب نظر متخصصین چنان گام برداشته که به‌ضرورت و عواقب این فرایند چندان اهمیت و توجهی نداشته است.

۱-۲- قاجاق

۳. رضا جرجندی مقدم، «تأثیر عدم حضور متهم در فرایند تحقیق و دادرسی کیفری، از منظر حقوق دفاعی»، دادبان، ۱۶، (۱۴۰۱)، ۳۱.

۴. حمید درخشان، «انگاره‌های اقتصاد در قوانین»، در: مجموعه مقالات کنفرانس مدیریت یارانه‌ها (تهران: دانشگاه امام صادق (ع)، ۱۳۸۶)، ۲۴.

۵. حسین آقابابایی، «گفتمان فقهی و جرم‌انگاری در حوزه جرایم علیه امنیت ملت و دولت»، حقوق اسلامی، ۲، ۵ (۱۳۸۴)، ۱۲.

در لغت‌نامه و فرهنگ‌نامه‌های فارسی، تعاریف متعددی از قاچاق ارائه شده است که به شرح زیر به آن اشاره می‌شود:

کاری که پنهانی و با تردستی انجام می‌شود، خرید و فروش کالایی که در انحصار دولت و یا معامله آنها ممنوع باشد، وارد کردن یا صادر کردن کالایی که ورود و صدور آنها ممنوع است. قاچاق در ترکی به معنی فراری است.^۶ در قوانین جاری از قاچاق کالا تعریفی ارائه نشده است. در شرایط فعلی تعریف قاچاق ناظر به مبادی و ورودی و خروجی و مرزهای جغرافیایی نمی‌گردد، زیرا به موجب بند ۲ ماده ۱۲ قانون الحاق موادی به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت مصوب ۱۳۸۴ و ماده ۶۲ قانون نظام صنفی مصوب ۱۳۸۲، نگهداری و توزیع کالایی که بدون مجوز وارد شده باشد، در سراسر کشور جرم بوده و مشمول مقررات مربوط به قاچاق کالا می‌گردد؛ بنابراین نگهداری، توزیع و حمل کالای فاقد مجوز قانونی در داخل کشور نیز قاچاق محسوب می‌شود.^۷

۱-۳- قاچاق کالا و سوخت

بر اساس ماده ۱ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، قاچاق کالا و ارز عبارت است از هر فعل یا ترک فعلی که موجب نقض تشریفات قانونی مربوط به ورود یا خروج کالا و ارز شود و طبق این قانون یا سایر قوانین، قاچاق محسوب گردد و برای آن مجازات تعیین شده باشد. کشف این امر ممکن است در مبادی ورودی یا هر نقطه‌ای از کشور، حتی محل عرضه در بازار داخلی، صورت گیرد.

قانونگذار ایران در قوانین متعدد و پراکنده‌ای که در زمینه قاچاق وجود دارد، به تعریف این جرم نپرداخته بلکه به تبیین مصادیق و مجازات‌های آن اکتفا نموده است. اما بر اساس همین قوانین و مقررات و به‌رغم اینکه انواع مختلفی از جرم اقتصادی قاچاق وجود دارد به‌عنوان یک تعریف عام می‌توان گفت: «قاچاق عبارت است از واردات یا صادرات کالا یا هر چیزی که به موجب قانون، واردات یا صادرات آن ممنوع یا در انحصار دولت است یا بدون تشریفات و مقررات قانونی و پرداخت عوارض و حقوق گمرکی وارد یا صادر شده باشد».^۸ در ادبیات امروز پدیده قاچاق منحصر به کالای خاصی نیست و طیف کالای قاچاق بسیار گسترده است. قاچاق انسان، مواد مخدر، نفت، گازوئیل، اسلحه، دارو و مشروبات الکلی از مصادیق قاچاق هستند؛ بنابراین در جامعه انواع مختلف قاچاق وجود دارد که یکی از انواع پراهمیت آن،

۶. حسن عمید، فرهنگ عمید، جلد دوم (تهران: امیرکبیر، ۱۳۹۲)، ۱۵۶۳.

۷. کریمی و صالحی، پیشین، ۳۴.

۸. عبدالله احمدی، جرم قاچاق (تهران: نشر میزان، ۱۳۸۵)، ۱۷.

که امروزه در برخی نقاط کشور ما دیده می‌شود، قاچاق سوخت است. پدیده قاچاق سوخت به دلیل شرایط جغرافیایی تقریباً در تمام مرزهای کشور وجود دارد.^۹

۱-۴- ضبط خودرو

ضبط در لغت به معنای حفظ کردن، نگاه داشتن، تصرف کردن و در قبضه آوردن است.^{۱۰} بررسی مجازات ضبط و مصادره در قوانین قاچاق اعم از قاچاق کالا، اشیا و ارز ضروری است. این امر بیشتر به علت ماهیت این نوع از جرایم و شیوع آن در جامعه و همچنین استفاده فراوان مقنن از ضمانت اجرایی با عنوان ضبط و مصادره اموال برای تنبیه و مجازات مرتکبین قاچاق است.^{۱۱}

بر اساس قانون مبارزه با کالا و قاچاق مصوب ۱۳۹۲ که خودروی حامل کالای قاچاق ضبط می‌گردد، در ماده ۲۰ قانون اصلاح مبارزه با قاچاق کالا و ارز مصوب ۱۴۰۰، در ابتدا خودرو ضبط نمی‌گردد بلکه توقیف می‌شود و معادل ارزش وسیله نقلیه به جریمه نقدی حامل اضافه می‌شود. حسب تبصره ۱ همین ماده، «در صورتی که محکوم علیه ظرف ده روز از تاریخ ابلاغ احضاریه اجرای احکام، جریمه نقدی مورد حکم موضوع این قانون را نپردازد، وسیله نقلیه ضبط و جریمه نقدی از محل فروش وسیله نقلیه برداشت و مابقی به مالک مسترد می‌شود». این در حالی است که تعیین مجازات نقدی معادل ارزش خودرو و یا ضبط خودرو در صورت عدم رعایت تبصره ذکر شده و در جایی قابلیت اعمال دارد که از خودرویی کالای قاچاق کشف گردد؛ اما تبصره ۷ ماده ۲۱ این قانون بر خلاف ماده قبل اشاره به خودرویی دارد که فاقد کالای قاچاق است و به منظور حمل کالای قاچاق تغییر وضعیت داده شده است. هرچند که مجازات قاچاقچیان کالا، ارز و سوخت به منظور حفظ نظم و امنیت اقتصادی کشور اهمیت دارد و در صورت ارتکاب جرم اعمال مجازات حتی ضبط خودرو با وجود شرایط مقرر قانونی ضرورت پیدا می‌کند، لیکن در مورد فردی که از خودروی او کالای قاچاق کشف نشده و صرفاً خودروی تغییر وضعیت یافته‌اش توقیف و در مرحله دوم ضبط می‌گردد، اجرای چنین مجازاتی سخت‌گیرانه بوده و قابل تأمل است.

ضبط اختصاصی یا خاص که تنها نسبت به بخشی از اموال مجرم اعمال می‌شود، را می‌توان چنین

۹. اسعد خضرزاده، منصور سلیمانی و محمدتقی رضویان، «بررسی قاچاق کالا از مرزهای دریایی جنوب ایران»، نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، ۱۰، ۱۸ (۱۳۸۹)، ۶۹.

۱۰. محمد معین، فرهنگ فارسی معین (تهران: انتشارات راه رشد، ۱۳۸۴)، ۷۹۰.

۱۱. میرزاعلی ادابی، «ضبط و مصادره اموال در جرایم مربوط به قاچاق از منظر قوانین کشور»، فصلنامه کارآگاه، ۵، ۱۸ (۱۳۹۱)، ۱۴۳.

تعریف کرد: «ضبط بخشی از دارایی مجرم از سوی دادگاه که مؤثر در وقوع جرم بوده است، برابر قانون ضبط خاص اصولاً یک نوع مجازات تکمیلی است که در کنار مجازات اصلی تعیین و به مورد اجرا گذاشته می‌شود». همچنین در تعریف ضبط اقتصادی چنین آورده شده است: «این مجازات عبارت از آن است که مالکیت برخی اشیاء که با جرم ارتباط داشته‌اند، به دولت اختصاص می‌یابد».^{۱۲}

۱-۵- تعبیه جاساز

تعبیه در لغت به معنای ساختن، آراستن و آماده کردن است.^{۱۳} تعبیه جاساز در واقع ساختن و آماده کردن جاساز در خودرو برای ارتکاب جرم است که در جرایم قاچاق کالا و سوخت و جرایم مواد مخدر بیشترین کاربرد را دارد. در قوانین کیفری ایران به موضوع ساخت یا تعبیه جاساز در تبصره ماده ۳۰ قانون اصلاح قانون مبارزه با مواد مخدر و تبصره ۷ ماده ۲۱ قانون اصلاح قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز تصریح شده است.

۱-۶- تغییر وضعیت خودرو

هرگونه دست‌کاری غیرقانونی در ساختار فنی خودرو اعم از افزایش یا کاهش ارتفاع را می‌توان تغییر وضعیت خودرو نام برد. این تغییر وضعیت، اصولاً با هدف افزایش ارتفاع خودرو به‌منظور ایجاد جاساز و افزایش ظرفیت آن، در جهت تسهیل و تسریع حمل کالا و سوخت قاچاق، مواد مخدر، اتباع بیگانه غیرمجاز و موارد مشابه انجام می‌شود؛ امری که موجب افزایش چشمگیر تردد این‌گونه خودروها در مناطق مرزی کشور شده است.

۱-۷- خودروی شوتی

شوتی پدیده‌ای است که در آن افراد با استفاده از خودروی سواری با سرعت غیرمجاز و مخاطره‌آفرین در جاده‌های مواصلاتی به قاچاق سوخت، کالا یا انسان می‌پردازند. خودروهای سواری که از آنها برای قاچاق استفاده می‌شود، ماشین شوتی نام دارند. اصطلاح شوتی برای مردم استان‌های جنوبی، جنوب غربی و شرق کشور، استان‌هایی مانند بوشهر، خوزستان، لرستان، سیستان و بلوچستان، هرمزگان، کرمان و خراسان جنوبی و دیگر نقاط مرزی اصطلاحی آشنا است.

۱۲. فاطمه عامری، صادق صادقی و مهران صادقی، تحلیل و ارزیابی سیاست جنایی ایران در حوزه ضبط و مصادره اموال (تهران: انتشارات مجد، ۱۳۹۴)، ۲۸.

۱۳. عمید، پیشین، ۵۸۷.

۱-۸- جرم‌زدایی

اصطلاح «جرم‌زدایی» مرکب از دو واژه «جرم» و «زدایی» است. جرم از نظر لغوی به معنای گناه، خطا و بزه^{۱۴} است. از منظر قانون، مطابق ماده ۲ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ «هر رفتاری اعم از فعل یا ترک فعل که در قانون برای آن مجازات تعیین شده است، جرم محسوب می‌شود». واژه «زدایی»، از زداییدن در لغت به معنای زدودن، پاکیزه ساختن، جلا دادن^{۱۵} آمده است؛ بنابراین در تعریف جرم‌زدایی می‌توان گفت «جرم‌زدایی شامل آن فرایندهایی است که از طریق آن صلاحیت نظام کیفری برای اعمال ضمانت اجراها به‌عنوان واکنشی نسبت به بعضی از رفتارها یعنی برای رفتارهای مجرمانه خاص سلب می‌شود».^{۱۶}

۲- لزوم رعایت اصول بنیادین حقوق شهروندان در جرم‌انگاری‌های اقتصادی

از لحاظ بزه‌دیده‌شناسی و حقوق شهروندی ضبط خودروی تغییر وضعیت‌یافته‌ای که افزایش ارتفاع یا تعبیه جاساز داشته و معلوم نیست برای چه منظوری چنین تغییراتی به وجود آمده و چه‌بسا تغییر ارتفاع برای تسهیل انجام امور شخصی و غیرمجرمانه صورت گرفته باشد، غیرمنصفانه بوده و با حقوق شهروندی مغایرت دارد و نوعی مجازات سخت و ضربه‌ای شکننده بر اقتصاد و معیشت خانواده خواهد بود. ضبط خودرو به لحاظ جرمی که واقع نشده و در شرف وقوع هم نیست، مجازاتی است که مغایر با اصل برائت بوده و تعرض به اموال شهروندان است. قانونگذار با تصویب تبصره ۷ ماده ۲۱ قانون اصلاح قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز مصوب ۱۴۰۰ در واقع تعرض به حقوق اشخاص را تجویز نموده است. با این اقدام قانونگذار، اصل برائت را نقض کرده است. امروزه جرم‌انگاری، عملی سنجیده و برخاسته از خرد جمعی است که شکل‌گیری آن نیازمند اصول و ضوابطی است. این ضوابط، برخاسته از فضای فکری، فرهنگی جوامع خود هستند و از دل آنها سرچشمه می‌گیرند؛ زیرا همان‌گونه که آشکار است، حقوق کیفری به‌ویژه جرم‌انگاری متأثر از دین، عقیده، اخلاق و در یک کلمه، فرهنگ، اقتصاد و... جامعه است و قانونگذار به‌عنوان فردی از آن جامعه و هم به‌عنوان نهادی که مسئولیت دارد، خواه‌ناخواه ناگزیر است بر شالوده و در فضای این امور دست به جرم‌انگاری بزند و نگاهی نیز به مصلحت مردم داشته باشد.^{۱۷}

۱۴. همان، ۶۸۶.

۱۵. همان، ۱۰۹۹.

۱۶. نسرين مهر، «درآمدی بر جرم‌زدایی، کیفرزدایی و قضازدایی»، تحقیقات حقوقی، ۱، ۲۱-۲۲ (۱۳۷۷)، ۳۰۱.

۱۷. سعید قماش، کرامت انسانی و نقش آن در جرم‌انگاری (تهران: نشر میزان، ۱۳۹۳)، ۱۰۹.

مطابق اصل ۴۳ قانون اساسی ایران، ریشه‌کن کردن فقر و محرومیت و برآوردن نیازهای انسان از طریق تأمین نیازهای اساسی همچون مسکن، خوراک، پوشاک، اشتغال، امکانات لازم برای تشکیل خانواده و تأمین شرایط و امکانات کار برای همه از وظایف دولت است. حال در شرایطی که از سوی دولت شاهد رعایت عدالت اجتماعی نیستیم و فقر و محرومیت ناشی از شرایط نابسامان معیشتی و اقتصادی در جامعه بر زندگی افراد سایه افکنده است، با جرم‌انگاری برخی اعمال عادی و روزمره اشخاص و محدود کردن آنها اقدامی خلاف اصل برائت و آزادی‌های اساسی برداشته شده است.

از دلایل عقب‌ماندگی روستاهای مناطق مرزی، محدود بودن گزینه‌های معیشتی آنهاست. امرار معاش و درآمد آنها نیز به‌وسیله روش‌های سنتی فراهم می‌گردد. سیاست‌های جامع توسعه روستایی و اجرای برنامه‌های توسعه روستایی در این مناطق به‌منظور توانمندسازی خانوارها نیز چندان مساعد نبوده است؛ لذا ایجاد تنوع در معیشت خانوارهای مناطق مرزی از طریق تنوع‌بخشی راهبرد معیشتی خارج از مزرعه و غیرکشاورزی نیازمند توجه است. این مناطق که با محدودیت‌های معیشتی زیادی روبه‌رو هستند، برای تأمین معاش و مقابله با فقر و تنوع درآمد مجبورند خود را درگیر فعالیت‌های غیرکشاورزی خطرناک مانند قاچاق کالا و سوخت کنند و یا معیشت روزمره خود را که بهره‌وری چندانانی ندارد، تغییر دهند.^{۱۸} امروزه در نظام کیفری، دلایل موجهی برای توسعه جرم‌انگاری به‌ویژه در زمینه جرایم اقتصادی مورد نیاز است. علاوه بر این سیاست جنایی، جرم‌شناسی پیشگیری را در قبال جرایم بسیار کارآمد توصیف کرده است. به دنبال تشویق به مشارکت حداکثری افراد جامعه در پیشگیری از جرایم اقتصادی، احتیاط در توسعه جرم‌انگاری در این حوزه لازم است. بر همین مبنا قوانین جدیدی در خصوص جرایم اقتصادی به تصویب رسیده‌اند.^{۱۹}

۳- لزوم رعایت مصلحت و حفظ کرامت انسانی شهروندان

ضرورت ایجاب می‌کند که قانونگذار جرم‌انگاری حمایتی را در زمینه اقتصاد و معیشت شهروندان مدنظر قرار دهد. اصل ۴۳ قانون اساسی اشاره به تنظیم برنامه اقتصادی برای رفع نیازهای اساسی شهروندان دارد؛ بنابراین در فرایند جرم‌انگاری، تعیین و اعمال مجازات، کرامت و شأن انسانی مردم باید رعایت

۱۸. جواد بذرافشان، مهرشاد طولایی‌نژاد و نجمه حملی، «بررسی عوامل و محرک‌های تغییر الگوی معیشت روستاهای مناطق مرزی (مورد مطالعه: دهستان مینان، شهرستان سرباز)»، نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، ۱۸، ۴۹ (۱۳۹۷)، ۱۴۶.

۱۹. علی نجفی‌توانا و محمدسعید ابراهیم‌پور، «جلوه‌های توسعه جرم‌انگاری در حوزه جرایم اقتصادی»، مطالعات فقه اقتصادی، ۳، ۱ (۱۴۰۰)، ۱۰۳.

شود. چه بسا ارتکاب جرم ناشی از رفتار نامناسب دولت در فراهم نمودن بستر مناسب اقتصادی، شغل و نیازهای اساسی شهروندان باشد. در جهت اعمال هرگونه رفتار و محدودیت برای افراد در نظر گرفتن اقدام دولت در این زمینه تأثیر بسزایی خواهد داشت.

کرامت انسانی از ارزش‌های فراگیر این جهان است که در فرایند جرم‌انگاری و دادرسی کیفری، از مداخله غیرضروری حقوق جزا نیز جلوگیری می‌کند و در واقع با ارائه معیارها و ضوابطی مثل منع مجازات‌های ظالمانه و نامتناسب و همچنین منع مجازات مضاعف، شکنجه و استفاده ابزاری از انسان، حاکمیت کیفری دولت‌ها را محدود کرده است. در یک سیاست کیفری کرامت‌مدار، تعامل کرامت ذاتی انسان با مقررات سیاست کیفری در کلیه مراحل از مرحله جرم‌انگاری تا اجرای مجازات و اعاده حیثیت مشهود و نمایان است.^{۲۰} محدوده و قلمرو جرم‌انگاری یکی از مباحث مهم در حقوق کیفری است. امروزه نظام‌های کیفری پیشرفته در جهان از جرم‌انگاری حداکثری و تورم کیفری فاصله گرفته و به جرم‌زدایی و کیفرزدایی روی آورده‌اند. این نظام‌ها در کنار جرم‌انگاری حداقلی، برای مقابله با جرم و بزهکاری از راهکارهای اصلاحی و تربیتی و اقدامات تأمینی و پیشگیرانه بهره می‌گیرند.^{۲۱}

در این میان یکی از راهکارهای حفظ کرامت، جرم‌انگاری رفتارهای ناقض حق کرامت انسانی است که مبتنی بر مبانی چندگانه اصل ضرر، اخلاق‌گرایی، پدرسالاری و قاعده‌ای بسیار مهم تحت عنوان قاعده فقهی کرامت است. این اصول و مبانی قانونگذاران را از جرم‌انگاری دلبخواه و گسترده رفتارها منع و آنان را ملزم می‌کند تا جرم‌انگاری را به مواردی محدود سازند که یک رفتار، صدمه و سرزنشی شدید و یا قبح اخلاقی شدید در پی دارد.^{۲۲}

مصلحت، عنوانی آشنا و پرکاربرد در فقه و اصول است. مفهوم خیر، صلاح و منفعت که از واژه مصلحت فهمیده می‌شود، می‌تواند همه خواسته‌ها و آرزوهای انسان را پوشش دهد؛ هرچند در مصادیق آن اختلاف و اشتباه فراوان است. ادیان الهی به‌طور عام و دین اسلام به‌طور خاص مدعی خیر و صلاح بشر هستند که از طریق آن، سعادت و رستگاری انسان رقم می‌خورد.^{۲۳} رعایت اصل مصلحت نیز ایجاب

۲۰. فاطمه مسرور، محمدتقی فخلعی و حسین ناصری مقدم، «تبیین جایگاه رفتار ناقض حق کرامت در جرم‌انگاری»، پژوهش‌های اخلاقی، ۱۱، ۴۳ (۱۴۰۰)، ۲۳۸.

۲۱. مهدی مهریزی و وهاب دانش‌پژوه، «قرآن و جرم‌انگاری حداقلی»، مطالعات حقوق تطبیقی معاصر، ۷، ۱۲ (۱۳۹۵)، ۱۰۵.

۲۲. مسرور، فخلعی و ناصری مقدم، پیشین، ۲۶۱.

۲۳. سید محمدتقی علوی و سیده مهشید میری بالاجورشری، «مقاصد شریعت و نقش و جایگاه مصلحت در قانونگذاری»، آموزه‌های فقه و حقوق جزا، ۱، ۳ (۱۴۰۱)، ۶۷.

می‌کند تا جرم‌انگاری برخی از رفتارها با رعایت جوانب امر صورت بگیرد و قانونگذار در این باره بسیار سنجیده عمل نماید؛ زیرا رعایت مقتضای عنصر مصلحت آن است که به پدیده تورم کیفری به عنوان یک مفسده نگاه شود و تا حد امکان از آن پرهیز گردد؛ بنابراین رعایت این اصل در عمل به محدودیت استفاده از حقوق کیفری و گرایش به جرم‌انگاری حداقلی منجر خواهد شد.^{۲۴} با توجه به اینکه کرامت انسانی امروزه به عنوان یک ارزش دینی و انسانی پذیرفته شده است، بهره‌گیری از ابزار کیفری برای پیشرفت شخصیت اخلاقی فرد ناسازگار با کرامت انسانی است؛ زیرا موجب نادیده گرفتن عقل و اختیار آدمی که دو رکن کرامت انسانی است، می‌شود؛ بدین رو می‌توان از کرامت انسانی به عنوان امری یاد کرد که مانع گسترش جرم‌انگاری می‌گردد.^{۲۵}

۴- لزوم رعایت آزادی‌های فردی و جرم‌زدایی از ضبط خودروی تغییر وضعیت یافته

عدم موفقیت نظام کیفری در پیشگیری از بزهکاری و لزوم خروج از بحران ناشی از عدم حصول تعادل حقوقی در روابط اجتماعی، اندیشمندان حقوق را به فکر اتخاذ سیاست‌های عدم مداخله یا محدودسازی مداخله انداخت که یکی از رویکردهای آن «جرم‌زدایی» است که به مفهوم سلب عناوین مجرمانه از اعمال خاص است.^{۲۶} قانونگذار می‌تواند در کنار استفاده از جرم‌انگاری و حربه کیفر از سایر شاخه‌های حقوق و نیز سایر ابزارها و نهادهای رسمی برای مهار رفتارهای ناهنجار شهروندان و ایجاد نظم و امنیت مطلوب اجتماعی بهره گیرد. علاوه بر این استفاده از مداخله کیفری باید به حداقل ممکن کاهش یابد و تنها در موارد ضروری و مرتبط با شدیدترین انواع تعدیات نسبت به منافع و مصالح فردی و اجتماعی به کار گرفته شود. در نتیجه سایر رفتارهای نامطلوب و زیان‌بار باید مشمول واکنش‌های مدنی و اداری قرار گیرند و قانونگذار از دو ابزار مسئولیت مدنی و مسئولیت اداری نیز استفاده نماید.^{۲۷}

در راستای لزوم رعایت حقوق و آزادی‌های فردی شهروندان، مداخله کیفری دولت از طریق جرم‌انگاری برخی رفتارها موجبات تضییع حقوق اساسی آنها فراهم می‌گردد. بر همین مبنا ضرورت اقتضا می‌کند که ایجاد هرگونه مانع و محدودیت در حقوق افراد با مداخله سخت‌گیرانه کیفری به منظور تحدید حقوق آنها بر اساس معیارها و ضوابطی صورت گیرد که تضییع حقوق و ایجاد تزلزل در زندگی

۲۴. مهریزی و دانش‌پژوه، پیشین، ۱۳۰.

۲۵. سعید قماش، «کرامت انسانی مانع گسترش جرم‌انگاری»، فصلنامه پژوهش حقوق کیفری، ۱، ۱۳۹۱، ۱۳۷.

۲۶. محمد غفاری، «عوامل توجیه‌کننده جرم‌زدایی»، عدالت آرا، ۸، ۱۳۸۶، ۱۳۶.

۲۷. حسین غلامی، «اصل حداقل بودن حقوق جزا»، فصلنامه پژوهش حقوق کیفری، ۱، ۱۳۹۱، ۴۵.

اقتصادی را به هر بهانه‌ای فراهم نمایند. حق برخورداری مردم از امنیت و مصونیت از جهت حیثیت، جان، مال، حقوق، مسکن و شغل در قانون اساسی ایران به صراحت پیش‌بینی شده است. در مداخلات جرم‌انگارانه رعایت این موازین و حقوق شهروندان بسیار اهمیت دارد و تعدیل و تحدید آنها به هر بهانه‌ای پذیرفته نیست. همان‌گونه که تعقیب و محاکمه باید بر اساس اصول دادرسی منصفانه باشد، تعیین و اعمال مجازات نیز ضرورت دارد که عادلانه و متناسب با نوع رفتار ارتكابی باشد. اغلب مجازاتی که برای شهروندان در نظر گرفته می‌شود، مجازاتی است که مستحق تحمل آن نیستند. احراز عنصر معنوی از ضروریات در فرایند تعقیب و دادرسی است؛ خودرویی که برای امور غیر مجرمانه تغییر وضعیت یا افزایش ارتفاع داشته، موجهی برای تعقیب به قصد ضبط آن وجود ندارد؛ بنابراین تعیین مجازات ضبط برای خودروی فاقد کالای قاچاق ضرورتی ندارد.

در این راستا به عنصر اعتدال و میانه‌روی علیه جرم‌انگاری استدلال می‌شود. عنصر اعتدال الهام‌بخش آن است که با هرگونه عمل ناشایست نباید به‌طور شدید برخورد کرد. اصل تناسب، مجازات شدید را نفی می‌کند ولی اصل اعتدال که ناظر به جرم‌انگاری است، یک بار دیگر همچون اصل نیاز قانونگذار را وامی‌دارد که تا مرز امکان در برابر پدیده‌های نابهنجار، بردبار باشد و گزینش شدیدترین راه‌ها را به آخرین مرحله واگذار نماید.^{۲۸} ضبط خودرو طبق تبصره ۷ ماده ۲۱ قانون اصلاح قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، از هر زاویه‌ای که مورد بررسی قرار گیرد، مجازاتی منصفانه و متناسب در حق مرتکب محسوب نمی‌شود. از جهت مقایسه با قوانین دیگر نیز چنین عدم تناسبی به‌خوبی آشکار است. تعیین مجازات‌های نامتناسب و عدم توجه کافی به عواملان اصلی قاچاق کالا و سوخت و بی‌توجهی قانونگذار به شرایط فرهنگی، منطقه‌ای و اقتصادی شهروندان به‌ویژه در مناطق مرزی کشور تبعات و آسیب‌های اجتماعی و اقتصادی بی‌شماری را متوجه شهروندان می‌کند. این نقد، همسو با دیدگاه بکاریا است که بر عقلانی‌سازی و عدالت در نظام کیفری تأکید دارد و معتقد است مجازات باید متناسب با شدت جرم و خطری باشد که برای جامعه ایجاد می‌کند.^{۲۹}

۵- لزوم رعایت ضابطه‌های تعیین مجازات متناسب با نوع تخلف یا عمل مجرمانه

در چهارچوب جرم‌انگاری‌های متناسب و ضابطه‌مند، منطبق با ماده ۲ قانون مجازات اسلامی و فارغ از آنکه عمل «تغییر وضعیت نامتعارف خودرو» را جرم بدانیم یا تخلف، باید توجه داشت که قانونگذار این

۲۸. رحیم نوبهار، «اصل کاربرد کمینه حقوق کیفری»، آموزه‌های حقوق کیفری، ۸، ۱ (۱۳۹۰)، ۹۶.

۲۹. علی صفاری، کیفرشناسی (تهران: انتشارات جنگل، ۱۳۸۶)، ۶۳.

عمل را در بار نخست، قابل اعاده به حالت اولیه دانسته و در بار دوم، حتی بدون ارتکاب جرم قاچاق کالا، مشمول ضبط به نفع دولت کرده است. اگر این رفتار را نه در زمره تخلفات بلکه در قلمرو جرایم قرار دهیم، رعایت حقوق شهروندی ایجاب می‌کند که حتی در صورت اقتضای جرم‌انگاری، مجازات مقرر نباید به گونه‌ای باشد که آن را به جرایم قاچاق کالا مرتبط سازد و ضبط خودرو را در پی داشته باشد. وجود برخی قوانین احتمال بزه‌دیده شدن فرد را افزایش می‌دهد و برخی جرم‌انگاری‌ها مغایر با حقوق و نیازهای بزه‌دیدگان است.^{۳۰} گاهی زمان و مکان موجب می‌گردند دایره برخی از عناوین ممنوعه محدود گردد و از مصادیق آن کاسته شود، به این معنا که هرگاه ملاک حکم در مورد برخی از مصادیق منتفی شود، حکم نسبت به آن منتفی می‌شود.^{۳۱}

توسعه دایره شمول عناوین متخلفانه یا مجرمانه به‌ویژه در موضوعاتی که جنبه اقتصادی دارد، تبعات ناخوشایندی را برای شهروندان و جامعه در پی دارد. علاوه بر اینکه بازدارندگی ندارد و مجازات بی‌فایده می‌گردد، انگیزه ارتکاب مجدد جرم را در فرد ایجاد می‌کند و تضییق مصادیق برخی عناوین مجرمانه ضرورت پیدا می‌کند. برخی رفتارها که در ظاهر ماهیت مجرمانه دارند، در واقع ممکن است صرفاً در زمره تخلفات از جمله تخلفات رانندگی قرار گیرند. با توجه به ضرورت پرهیز از تحدید بی‌مورد حقوق و آزادی‌های افراد، شایسته است این قبیل رفتارها به‌عنوان تخلف شناسایی شده و از جرم‌انگاری آنها اجتناب شود. برخی مواد قانون مجازات اسلامی، قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی و قانون اصلاح قانون مبارزه با مواد مخدر که در ارتباط با توقیف و برخورد قانونی در ارتباط با خودرو هستند، به شرح آتی مورد بررسی قرار خواهند گرفت.

۵-۱- بررسی ماده ۷۲۰ قانون مجازات اسلامی و ماده ۳۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی

در صورتی که تغییر وضعیت خودرو از طریق افزایش ارتفاع و تعبیه جاساز، با استناد به مقایسه ماده ۷۲۰ قانون مجازات اسلامی و ماده ۳۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، قابل تسری به جرایم قاچاق سوخت، کالا و ارز تلقی شود، این امر نمونه‌ای روشن از عدم تناسب میان رفتار ارتكابی و مجازات پیش‌بینی شده به شمار می‌آید. ماده ۷۲۰ قانون مجازات اسلامی بیان می‌دارد «هر کس در ارقام و مشخصات پلاک وسایل نقلیه موتوری زمینی، آبی یا کشاورزی تغییر دهد و یا پلاک وسیله نقلیه موتوری

۳۰. مریم فرحی، «جرم‌انگاری در بستر مکاتب حقوق کیفری و نظریه‌های جرم‌شناسی، با نگاهی به حقوق کیفری ایران و آمریکا»، مطالعات علوم سیاسی، حقوق و فقه، ۴، ۲-۱ (۱۳۹۷)، ۸۲.

۳۱. سیدمصطفی محقق داماد، قواعد فقه (تهران: انتشارات سمت، ۱۳۸۶)، ۶۷.

دیگری را به آن الصاق نماید یا برای آن پلاک تقلبی به کار برد یا چنین وسایلی را با علم به تغییر و یا تعویض پلاک تقلبی مورد استفاده قرار دهد و همچنین هر کس به نحوی از انحاء در شماره شاسی، موتور یا پلاک وسیله نقلیه موتوری و یا پلاک‌های موتور و شاسی که از طرف کارخانه سازنده حک یا نصب شده، بدون تحصیل مجوز از راهنمایی و رانندگی تغییر دهد و آن را از صورت اصلی کارخانه خارج کند، به حبس از شش ماه تا یک سال محکوم خواهد شد».

ماده ۳۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی نیز مقرر می‌دارد «تعویض قطعات اصلی وسایل نقلیه شامل موتور، شاسی، اتاق و نیز رنگ بدون مجوز راهنمایی و رانندگی ممنوع است. در صورتی که بدون مجوز اقدام به تعویض موارد فوق شود، بنا به تشخیص واحد رسیدگی به اعتراضات مندرج در ماده (۵)، متخلف ملزم به پرداخت جریمه به مبلغ (یک چهارم تا یک هشتم) قیمت قطعه و یا رنگ تغییر یافته خواهد شد و در صورت عدم کشف فساد در احراز اصالت قطعه تعویض شده و خودرو نسبت به اصلاح سند اقدام لازم به عمل می‌آید. چنانچه قطعه تغییر یافته فاقد استانداردهای لازم و مقررات فنی باشد، نسبت به اوراق نمودن خودرو اقدام خواهد شد».

۵-۲- بررسی مجازات از حیث ارتباط با تبصره ماده ۳۰ قانون مبارزه با مواد مخدر

ضبط خودرو به علت ساخت و تعبیه جاساز در جرایم مواد مخدر به صراحت قانون در صورت وقوع جرم به عنوان معاون در جرم ارتكابی قابل اعمال است؛ بنابراین چنانچه مواد مخدری از خودرو کشف نگردد و خودرو حامل مواد مخدر شناخته نشود، ضبط نخواهد شد. در حالی که تبصره ۷ ماده قانون اصلاح قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز به صرف تغییر وضعیت، افزایش ارتفاع یا تعبیه جاساز برای مرتبه دوم حتی بدون حمل کالای قاچاق ضبط خودرو را مطرح کرده است. از این حیث به نظر می‌رسد مصوبه موضوع تبصره ۷ ماده ۲۱ قانون اخیرالذکر مجازاتی سبعانه را در حق اشخاص روا داشته و منصفانه نیست. ضعف و ناهماهنگی قانونگذاری در مقایسه این دو قانون از حیث تناسب مجازات‌های تعیین شده به وضوح قابل درک است. عدم تناسب عمل تعبیه جاساز و افزایش ارتفاع خودرو با مجازات شروع به جرم نیز به خوبی محرز است. در موضوع ضبط خودروی دارای تغییر وضعیت، صرف تعبیه جاساز یا افزایش ارتفاع خودرو حتی مصداق «شروع به جرم» نیز محسوب نمی‌شود. مطابق ماده ۱۲۳ قانون مجازات اسلامی، اقداماتی که ارتباط مستقیم با وقوع جرم ندارند و حتی ممکن است مقدمه‌ای برای ارتکاب آن نیز نباشند، نمی‌توانند دلیل احراز قصد مجرمانه باشند؛ بنابراین صرف این تغییرات فنی در خودرو، مجوزی برای اعمال ماده ۱۲۲ همان قانون و مجازات اشخاص به عنوان «شروع کننده جرم» فراهم نمی‌آورد.

۶- سیاست جنایی مناسب در قبال مجازات ضبط خودرو

به نظر می‌رسد سیاست‌های مقابله‌گرایانه نظام عدالت کیفری بدون اتخاذ رویکرد پیشگیرانه در زمینه قاچاق کالا و سوخت ناکافی است. مجازاتی همچون ضبط خودرو بازدارندگی لازم در پیشگیری از ارتکاب جرم یا کاهش آن را نخواهد داشت. سیاست و هدف دولت برای مجازات قاچاقچیان کالا و سوخت، پیشگیری و مقابله با پدیده قاچاق کالا و ارز است. با این حال در امر پیشگیری، کاهش و مقابله با پدیده قاچاق با خلأها و آسیب‌هایی در زمینه اقتصادی مواجه بوده است. مهم‌ترین هدف حقوق کیفری از جرم‌انگاری و اعمال مجازات بر مرتکبین اعمال ممنوعه، اصلاح مجرمین و بازگشت موفقیت‌آمیز آنها به آغوش جامعه است. ولی گذشت زمان خلاف این امر را به اثبات رسانیده، به‌طوری که بررسی آمارهای موجود، مهر تأییدی بر ادعای عدم موفقیت حقوق کیفری بر پیشگیری از بزهکاری است.^{۳۲} در عرصه سیاست جنایی و سیاست جنایی قضایی صرف‌نظر از نتیجه حاصل از این سیاست‌ها در فرایند کیفری، اغلب شاهد هستیم که مرتکبین قاچاق، پس از مجازات با ارتکاب مجدد جرم درصدد جبران زیان وارده ناشی از محکومیت ضبط خودرو برآمده‌اند. این امر بیانگر آن است که اعمال چنین مجازاتی فاقد بازدارندگی لازم بوده و بلکه انگیزه مضاعف برای ارتکاب مجدد جرم برای جبران بزه‌دیدگی را در فرد به وجود خواهد آورد.

میزان قاچاق کالا در جمهوری اسلامی ایران با وجود پیگیری‌ها و توجهات مسئولین عالی‌رتبه اجرایی از سال‌ها پیش، اگرچه با نوساناتی روبه‌رو بوده و در مقاطعی هم کاهش داشته، اما هنوز به‌گونه‌ای به بنیان‌های اقتصاد و تولید کشور آسیب وارد می‌کند که امروزه از جمله مهم‌ترین معضلات کشور در حوزه اقتصادی به شمار می‌رود. با وجود تلاش‌ها و اقدامات گوناگونی که در این سال‌ها در زمینه مبارزه با قاچاق کالا انجام شده، نتیجه مطلوب و مورد انتظار از این سیاست‌های مقابله‌گرایانه حاصل نشده است.^{۳۳} برخی سیاست‌های جنایی باعث بی‌اعتمادی شهروندان نسبت به جامعه اسلامی و نظام عدالت کیفری می‌گردد و در جهت نیل به اهداف اقتصادی و جبران مال از دست‌رفته، چاره‌ای جز ارتکاب مجدد همان جرم را برای آنها در پی ندارد. لازم است سیاست‌های جنایی توأم با سیاست‌های اقتصادی اتخاذ گردد تا نتیجه مطلوب و ثمربخشی را برای دولت و شهروندان داشته باشد. اگر در برهه‌ای از زمان جرم انگاشتن و اجرای برخی از حدود و مجازات‌ها، موجبات تنفر افکار عمومی از اسلام و در نتیجه تضعیف

۳۲. غفاری، پیشین، ۱۳۷.

۳۳. قادر زارع مهدوی و محمد سهرابی، «آسیب‌شناسی سیاست‌های تقنینی جمهوری اسلامی ایران در مبارزه با قاچاق کالا»، فصلنامه مطالعات سیاسی، ۱۰، ۳۷ (۱۳۹۶)، ۷۵.

اساس دین گردد «می‌توان با استناد به قاعده حرمت تنفر از دین» از آن خودداری یا به اقدامات جایگزین روی آورد.^{۳۴}

بررسی سیاست‌های مبارزه با قاچاق کالا در ایران نشان می‌دهد که بخش قابل توجهی از اقدامات و سیاست‌های اتخاذشده در این حوزه موجب واگرایی میان سازمان‌ها و نیروهای اجرایی شده و در نهایت به اتلاف منابع مالی و انسانی انجامیده است. لذا اصلاح و بهینه‌سازی سیاست‌ها و عملکردها اولین کاری است که باید در برنامه سیاست‌گذاران و تصمیم‌گیرندگان این حوزه قرار گیرد.^{۳۵} بدیهی است طرح بحث درباره موانع جرم‌انگاری زمانی معنا دارد که مقتضی آن وجود داشته باشد. از جمله عواملی که می‌توان آنها را به‌عنوان مقتضی جرم‌انگاری برشمرد، یکی ارزش‌های اخلاقی و دیگری احکام دینی است. این دو دسته در ذات خود الزام‌آورند و مقتضی برای جرم‌انگاری را فراهم می‌کنند. به لحاظ بافت جامعه‌ای ایران و بنیان‌های قانونی آن، مقتضی جرم‌انگاری این دو دسته در نظام حقوقی ایران نیز وجود دارد.^{۳۶} اغلب سیاست بر این است که با تحدید برخی رفتارهای شهروندان، علاوه بر پیشگیری از وقوع جرم با جرم‌انگاری‌های نامتناسب و غیرضروری، دولت بر شهروندان خود اعمال قدرت و نظارت کیفی بیشتری داشته باشد. حامیان این‌گونه جرم‌انگاری‌ها معتقدند که به لحاظ حجم گسترده قاچاق سوخت و تبعات اقتصادی ناشی از آن و در راستای کاهش قاچاق و تحدید این‌گونه اعمال، ناگزیر از ایجاد چنین جرم‌انگاری‌هایی هستند. اصل برائت و قاعده تسلیط نیز که از آموزه‌های اسلامی هستند، با کاربرد کمینه حقوق کیفری و جرم‌انگاری حداقلی همسویی دارند. معنای رعایت اصل برائت در قلمرو جرم‌انگاری آن است که از وضع هرگونه تکلیف الزامی که نقض آن قابل کیفر باشد، خودداری شود و تنها در صورت وجود دلایل و مقتضیات کافی، چنین تکلیفی وضع گردد. قاعده فقهی تسلیط نیز بر سلطه و آزادی افراد نسبت به جان و مال و خویش تأکید دارد. در اسلام، اعمال و هرگونه سلطه و ولایت بر دیگری نیازمند دلیل است و بدون دلیل کافی نمی‌توان برای دیگران محدودیتی ایجاد کرد و آنها را بر انجام کاری ملزم نمود یا بر ترک کاری مجبور کرد؛ بنابراین تحدید آزادی مردم در قالب جرم‌انگاری، تنها در صورت وجود دلایل کافی جایز است و باید به قدر متیقن و حداقلی اکتفا کرد و از حد ضرورت فراتر نرفت.^{۳۷} حق برخورداری از امنیت و مصونیت قضایی و برائت از حقوق بنیادین افراد جامعه و رعایت این

۳۴. حسین میرمحمدصادقی و محمد احمدی، «قلمرو جرم‌انگاری و جرم‌زدایی»، مجله گفتمان حقوقی، ۳۱ (۱۳۹۶)، ۷.

۳۵. زارع مهدوی و سهرابی، پیشین، ۹۷.

۳۶. قماش، کرامت انسانی و نقش آن در جرم‌انگاری، پیشین، ۲۰۹.

۳۷. مهریزی و دانش‌پژوه، پیشین، ۱۲۹.

حقوق، تکلیفی برای دولت، قانونگذاران و مجریان عدالت کیفری است و رعایت اصل برائت و اصل لاضرر ایجاب می‌کند که این حقوق تحت هیچ شرایطی نباید محدود یا نقض شود.

نتیجه‌گیری

هدف پژوهش حاضر، بررسی وضعیت جرم‌انگاری ضبط خودروی دارای تغییر وضعیت با هدف قاچاق کالا و سوخت، تبیین ایرادات وارد بر این رویکرد و تحلیل پیامدها و آسیب‌های اجتماعی و اقتصادی آن برای شهروندان است. ضعف و ناهماهنگی در قانونگذاری، عدم رعایت عدالت و انصاف و بی‌توجهی به نابرابری‌های اقتصادی و حقوق شهروندی، تمرکز قانونگذار به جرم‌انگاری بدون در نظر گرفتن عواقب و پیامدها، عدم توجه به شرایط و اقتضائات اقتصادی و آسیب اجتماعی‌شناسی جامعه، دخالت ندادن نظر کارشناسان حوزه‌های اقتصادی، جامعه‌شناسی، جرم‌شناسی و روان‌شناسی در فرایند سیاست جنایی باعث تدوین قوانینی با تعیین مجازاتی می‌گردد که علاوه بر نامتناسب و غیرمنصفانه بودن، باعث ایجاد و تشدید آسیب‌های اجتماعی و اقتصادی برای شهروندان می‌گردد. جرم‌انگاری باید فایده‌گرایانه و مطابق اصول بنیادین شهروندان و متناسب با ضوابط و معیارهای مورد قبول جامعه و ارزش‌ها و کرامات انسانی باشد.

به نظرمی رسد جرم‌انگاری برخی رفتارها و اعمال همچون تغییر وضعیت ظاهری و افزایش یا کاهش ارتفاع خودرو که قصد و انگیزه مرتکب در آنها محرز نیست و مجازات ضبط خودرو برای آن پیش‌بینی شده است، اقدامی عجولانه و مجازاتی نامتناسب از سوی قانونگذار است. تحدید برخی حقوق و آزادی‌های افراد بر اساس تصور ارتکاب عمل مجرمانه قاچاق، مغایر با اصل برائت است و موجب تضییع حقوق بنیادین شهروندان می‌شود. از منظر بزه‌دیده‌شناسی نیز این موضوع آثار و پیامدهایی به دنبال دارد که شایسته بررسی و تأمل است. لازم به ذکر است که صرف تغییر وضعیت خودرو و افزایش یا کاهش ارتفاع آن، قرینه‌ای قطعی بر قصد مالک یا راننده برای ارتکاب جرم قاچاق محسوب نمی‌شود. شرایط فیزیکی و ساختاری برخی خودروها و همچنین وضعیت نامناسب جاده‌ها و ترافیک، اغلب موجب می‌شود تا برای تسهیل حمل کالا یا ارائه خدمات حمل‌ونقل درون‌شهری یا برون‌شهری، چنین تغییراتی در خودروها ایجاد شود.

فهرست منابع

- احمدی موحد، اصغر. اجرای احکام کیفری. تهران: نشر میزان، ۱۳۸۶.
- احمدی، عبدالله. جرم قاچاق. چاپ اول. تهران: نشر میزان، ۱۳۸۵.
- ادابی، میرزاعلی. «ضبط و مصادره اموال در جرایم مربوط به قاچاق از منظر قوانین کشور». فصلنامه کارآگاه، ۵، ۱۸ (۱۳۹۱)، ۱۴۲-۱۶۶.
- ازکیا، مصطفی و یوسف راهنما. «بررسی عوامل اجتماعی مؤثر بر سوخت، مطالعه موردی باغ شایگان مهاباد»، پژوهش‌های جامعه‌شناختی، ۲ (۱۳۸۷)، ۳۵-۴۸.
- آقابابایی، حسین. «گفتمان فقهی و جرم‌انگاری در حوزه جرایم علیه امنیت ملت و دولت». حقوق اسلامی، ۲، ۵ (۱۳۸۴)، ۱۱-۴۲.
- بذرافشان، جواد، مهرشاد طولابی نژاد و نجمه حملی. «بررسی عوامل و محرک‌های تغییر الگوی معیشت روستاهای مناطق مرزی (مورد مطالعه: دهستان مینان، شهرستان سراب)». نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، ۱۸، ۴۹ (۱۳۹۷)، ۱۲۷-۱۵۰.
- جرجندی مقدم، رضا. «تأثیر عدم حضور متهم در فرایند تحقیق و دادرسی کیفری، از منظر حقوق دفاعی». دادبان، ۱۶، ۱ (۱۴۰۱)، ۶-۳۵.
- حسن رئیس، مصطفی و ریحانه خلیلی. «آسیب‌شناسی سیاست‌های نوین مبارزه با قاچاق کالا در قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز مصوب ۱۳۹۲». پژوهش‌های حقوقی، ۱۸، ۳۷ (۱۳۹۸)، ۱۶۷-۱۸۷.
- DOI: 10.48300/jlr.2019.91601
- خضرزاده، اسعد، منصور سلیمانی و محمدتقی رضویان. «بررسی قاچاق کالا از مرزهای دریایی جنوب ایران». نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، ۱۰، ۱۸ (۱۳۸۹)، ۶۷-۸۴.
- درخشان، حمید. «انگاره‌های اقتصاد در قوانین». در: مجموعه مقالات کنفرانس مدیریت یارانه‌ها. تهران: دانشگاه امام صادق (ع)، ۱۳۸۶.
- زارع مهدوی، قادر و محمد سهرابی. «آسیب‌شناسی سیاست‌های تقنینی جمهوری اسلامی ایران در مبارزه با قاچاق کالا». فصلنامه مطالعات سیاسی، ۱۰، ۳۷ (۱۳۹۶)، ۷۵-۹۸.
- ستاری، بهزاد و جلال جعفری. «عوامل مؤثر بر قاچاق سوخت و راهکارهای پیشگیری از آن». دومین کنفرانس بین‌المللی پژوهش‌های دینی، علوم اسلامی، فقه و حقوق در ایران و جهان اسلام. کرج، ۱۳۹۸.
- صفاری، علی. کیفرشناسی. چاپ بیستم. تهران: انتشارات جنگل، ۱۳۸۶.
- ظهیری‌نیا، مصطفی، یاسر رستگار، هدایت‌الله نیکخواه و سمیره بهرامی. «تحلیل کیفی پیامدهای اجتماعی - اقتصادی پدیده قاچاق سوخت در شهر میناب». پژوهش‌های راهبردی مسائل اجتماعی ایران، ۶، ۱۹ (۱۳۹۶)، ۱۹-۳۴.
- علوی، سید محمدتقی و سیده مهشید میری بالاچورشری. «مقاصد شریعت و نقش و جایگاه مصلحت در قانونگذاری». آموزه‌های فقه و حقوق جزا، ۱، ۳ (۱۴۰۱)، ۶۵-۷۸.
- عمید، حسن. فرهنگ عمید (دوجلدی). چاپ بیست و هشتم. تهران: انتشارات امیرکبیر، ۱۳۹۲.
- غفاری، محمد. «عوامل توجیه‌کننده جرم‌زدایی». عدالت آرا، ۸ (۱۳۸۶)، ۱۳۶-۱۷۳.
- غلامی، حسین. «اصل حداقل بودن حقوق جزا». پژوهش حقوق کیفری، ۱، ۲ (۱۳۹۱)، ۴۱-۶۵.
- فاطمه عامری، صادق صادقی و مهران صادقی. تحلیل و ارزیابی سیاست جنایی ایران در حوزه ضبط و مصادره اموال. تهران: انتشارات مجد، ۱۳۹۴.
- فرحی، مریم. «جرم‌انگاری در بستر مکاتب حقوق کیفری و نظریه‌های جرم‌شناسی، با نگاهی به حقوق کیفری

- ایران و آمریکا». مطالعات علوم سیاسی، حقوق و فقه، ۴، ۱-۲ (۱۳۹۷)، ۷۴-۹۰.
- قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران
 - قانون اصلاح قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز مصوب ۱۴۰۰
 - قانون اصلاح قانون مبارزه با مواد مخدر
 - قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۴
 - قماش، سعید. «کرامت انسانی مانع گسترش جرم‌انگاری». پژوهش حقوق کیفری، ۱، ۱ (۱۳۹۱)، ۱۳۷-۱۵۸.
 - قماش، سعید. کرامت انسانی و نقش آن در جرم‌انگاری. چاپ اول. تهران: نشر میزان، ۱۳۹۳.
 - کریمی، قاسم و جاوید صلاحی. «پیشگیری از جرایم قاچاق کالا و ارز بر مبنای قوانین موضوعه». مطالعات حقوقی، ۲ (۱۳۹۵)، ۳۳-۴۸.
 - محقق داماد، سیدمصطفی. قواعد فقه. چاپ دوم. تهران: انتشارات سمت، ۱۳۸۶.
 - مسرور، فاطمه، محمدتقی فخلعی و حسین ناصری مقدم. «تبیین جایگاه رفتار ناقض حق کرامت در جرم‌انگاری». پژوهش‌های اخلاقی، ۱۱، ۴۳ (۱۴۰۰)، ۲۳۷-۲۶۴.
 - معین، محمد. فرهنگ فارسی. چاپ اول. تهران: انتشارات راه رشد، ۱۳۸۴.
 - مهرا، نسرین. «درآمدی بر جرم‌زدایی، کیفرزدایی و قضازدایی». تحقیقات حقوقی، ۱، ۲۱-۲۲ (۱۳۷۷)، ۳۰۱-۳۱۱.
 - مهریزی، مهدی و وهاب دانش‌پژوه. «قرآن و جرم‌انگاری حداقلی». مطالعات حقوق تطبیقی معاصر، ۷، ۱۲ (۱۳۹۵)، ۱۰۵-۱۳۶.
 - میرمحمدصادقی، حسین و محمد احمدی. «قلمرو جرم‌انگاری و جرم‌زدایی». گفت‌وگو، ۳۱ (۱۳۹۶)، ۳۶-۷.
 - نجفی توانا، علی و محمدسعید ابراهیم‌پور. «جلوه‌های توسعه جرم‌انگاری در حوزه جرایم اقتصادی». مطالعات فقه اقتصادی، ۳، ۱ (۱۴۰۰)، ۱۰۳-۱۲۴.
 - نوبهار، رحیم. «اصل کاربرد کمینه حقوق کیفری». آموزه‌های حقوق کیفری، ۸، ۱ (۱۳۹۰)، ۹۱-۱۱۴.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی