

مجازات رانندگان متخلف

مقدمه

با گسترش شهرها و افزایش روزافزون استفاده از اتومبیل و سایر وسائط نقلیه در جوامع مختلف و به‌رغم وضع مقررات گوناگون جهت استفاده صحیح از وسائط نقلیه متأسفانه روزبه روز بر تعداد افرادی که در اثر تصادف با اتومبیل جان خود را از دست می‌دهند و یا دچار ضایعات بدنی غیرقابل درمان میشوند، افزوده می‌شود، علیرغم افزایش آمار تصادفات منجر به فوت و نقص عضو متأسفانه قانونگذار به جای وضع مقررات جامع و مانع برای مجازات رانندگان متخلف و عبرت سایر رانندگان یا تبدیل مجازاتهای حبس مندرج در مواد ۱۴۹ الی ۱۵۵ قانون تعزیرات مصوب ۱۳۶۲ به جزای نقدی براساس تبصره‌های قانون بودجه و «قانون نحوه وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین» دست قضاات محاکم را در مجازات رانندگان متخلف بسته است و این امر علاوه برآنکه

موجب دلسردی خانواده‌های مقتولین و مجروحین تصادفات رانندگی میشود انعکاس نامطلوبی در جامعه داشته و باعث میشود که رانندگان متخلف نیز متنبه نشده و بی‌احتیاطی در رانندگی جزو اخلاق حاکم بر جامعه شود.

برای بررسی موضوع و پیشنهاد راههای مطلوبتر در وضع قوانین مربوط به تخلفات سیر مراحل قانونگذاری را در مورد تخلفات و صدمات بدنی غیرعمدی و قتل غیرعمدی در اثر بی‌احتیاطی در امر رانندگی قبل از پیروزی انقلاب را مورد بررسی قرار داده سپس به بررسی مجازاتهای تعیین شده در قانون تعزیرات میپردازیم و اخرا لامر به بررسی مجازاتهای تعیین شده در قانون نحوه وصول برخی از درآمدهای دولت خواهیم پرداخت. امید است این مختصر فتح بابی باشد برای بحث در این خصوص و همکاران گرامی و حقوقدانان کشور به این مهم بذل عنایت فرموده و با بررسی همه جانبه موضوع، مجلس شورای

اسلامی را در اتخاذ تدابیر شایسته یاری نمایند، چرا که قانونگذار هنگامی موفق خواهد بود که به همه جنبه‌های موضوع احاطه کامل داشته باشد و این امر ممکن نمیشود مگر اینکه بحث و جدل علمی و فنی در اطراف هر موضوع صورت گیرد و بهترین راه حلها مدنظر قرارگیرد.

۱- سیر مراحل قانونگذاری در مورد مجازات جرائم مربوط به تخلفات رانندگی:

اتومبیل بعنوان يك وسیله نقلیه در سالهای آخر حکومت قاجاریه وارد ایران شد و به رسم معمول آن زمان ابتدا مورد استفاده دربار و سفارتخانه‌های خارجی قرار گرفت و کم کم در تهران و چند شهر بزرگ کشور از طرف عموم مردم بتدریج مورد استفاده قرار گرفت. در ابتداء رواج اتومبیل، هنوز درشکه و کالسکه و گاری از وسائط نقلیه‌ای بود که مردم از آنها برای جابجائی از نقطه‌ای به نقطه دیگر استفاده میکردند. در ۲۵ اردیبهشت ماه سال ۱۳۱۷ برای نظم و نسق بخشیدن به طرز کار درشکه‌های عمومی با عنایت بماده ۲۷۶ قانون مجازات عمومی، آئین‌نامه امور خلافی درشکه‌ها یا توافق نظر وزارت عدلیه و وزارت داخله تصویب و از اول تیرماه ۱۳۱۷ هجری شمسی بمورد اجراء گذارده شد. در نظامنامه‌ای که بدین منظور تهیه شده بود و بنام «نظامنامه درشکه‌های عمومی» نامیده شد به راه‌انداختن درشکه در شهرها بدون پروانه شهرداری ممنوع اعلام شد و کسانی که دارای درشکه بودند ملزم شدند که بموجب اظهارنامه قصد

خود را در استفاده از درشکه به اطلاع شهرداری محل برسانند و درشکه و اسب خود را در شهرداری حاضر و با حضور مأمور رانندگی و دامپزشک و متخصصی که شهرداری تعیین مینماید معاینه و چنانچه شرایط مقرر در نظامنامه را داشته باشد پروانه درشکه‌رانی صادر و تسلیم مالک آن میشد. در فصل اول نظامنامه از شرایط بکار انداختن درشکه و وضعیت درشکه و اسب و یراق و در فصل دوم وظایف مالکین درشکه‌ها و در فصل سوم در مورد نحوه رانندگی با درشکه و در فصلهای چهارم و پنجم مقررات مخصوصه و ظرفیت درشکه‌ها درج شده بود. نظامنامه مذکور دارای ۴۸ ماده بوده نظامنامه دیگری شامل سه ماده برای تعیین مجازات افرادی که مرتکب تخلف میشدند تصویب شده بود که همزمان با نظامنامه درشکه‌های عمومی به سورد اجراء گذارده شد، براساس ماده يك نظامنامه ذکر شده اشخاصی که مرتکب تخلفات ذکر شده در نظامنامه میشدند به حبس از يك تا هفت روز یا به تأدیه جریمه از سه ریال تا پنجاه ریال، و در صورت تکرار تخلف به حبس و تأدیه غرامت توأمأ محکوم میشدند این تخلفات عبارت بود از راه‌انداختن درشکه بدون پروانه شهرداری، عدم رعایت مقررات از حیث ساخت و ظرفیت و استحکام و نظافت و نمره‌گذاری و یا کیفیات مربوط به اسبها و یراق و نیز استخدام راننده فاقد گواهینامه معتبر و عدم رعایت مقررات راجع به لباس متحدالشکل و نمره مخصوص رانندگی و امثال آن و در ماده ۲ نظامنامه نیز

برای برخی تخلفات دیگر مجازات حبس از یک روز تا سه روز و غرامت از ۲ الی ۳۰ ریال در نظر گرفته شده بود.^(۱)

این اقدام دولت وقت باعث شد که در امر درشکه‌رانی نظم خاصی ایجاد شود و با متخلفین نیز برخورد قانونی صورت گیرد. در تاریخ ۱۱/۷/۱۳۱۸ آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی مشتمل بر ۱۰۲ ماده توسط وزارت دادگستری و وزارت کشور وضع و به اجراء درآمد. این آئین‌نامه با توجه به کثرت استفاده از اتومبیل در شهرهای بزرگ تهیه شده بود و هدف اصلی از وضع آن این بود که حرکت اتومبیلها در شهرها تابع نظم و قاعده از پیش تعیین شده باشد مقررات مندرج در این آئین‌نامه با تغییراتی که در آن صورت گرفته در حال حاضر نیز اجراء میشود. مسائلی که آئین‌نامه به آن میپردازد شامل مقررات راجع به شماره‌گذاری وسائط نقلیه، نحوه تحصیل گواهینامه رانندگی، نحوه حمل بار و مسافر و مقرراتی در مورد عبور و مرور شبانه، سبقت، رعایت حق تقدم و نظائر آن میباشد^(۲) ماده ۱۰۲ آئین‌نامه درخصوص تخلف از مقررات آئین‌نامه مجازات‌هایی را تعیین نموده که از ۲۴ ساعت تا یک هفته حبس تکدیوری و پرداخت غرامت از ۳ تا ۵۰ ریال و در صورت تکرار تخلف جزای مرتکب هر دو مجازات بطور توأم بود. درخصوص مجازات رانندگان وسائط نقلیه‌ای که بر اثر بی‌احتیاطی موجب مرگ و یا

صدمه بدنی عابران پیاده و یا راننده و سرتشیان سایر وسائط نقلیه میشدند براساس ماده ۱۷۴ و ماده ۱۷۷ قانون مجازات عمومی مصوب ۲۲ دیماه ۱۳۰۴ الی ۷ بهمن ماه ۱۳۰۴ کمیسیون عدلیه مجلس شورای ملی تعیین مجازات شده بود. ماده ۱۷۴ قانون مجازات عمومی مقرر میداشت: «هرگاه کسی به غیر عمد جرح یا ضربی وارد آورد یا سبب وقوع آن گردد به هشت روز الی یکماه حبس تأدیبی و بتأدیه شش الی سی تومات غرامت یا فقط به یکی از این دو مجازات محکوم خواهد شد مگر اینکه جرح یا ضرب غیرعمدی ناشی از بی‌احتیاطی یا مخالفت با نظامات دولتی باشد دراین صورت مرتکب بهر دو مجازات محکوم میشود.

ماده ۱۷۷ قانون مجازات عمومی اعلام می‌نمود: «در صورتی که قتل غیرعمدی بواسطه بی‌مبالاتی یا بی‌احتیاطی یا اقدام به امری که مرتکب‌دران مهارت نداشته یا عدم رعایت نظامات دولتی واقع شود به حبس از یک سال تا سه سال محکوم خواهد شد بعلاوه ممکن است محکمه مرتکب را از پنجاه الی پانصد تومان غرامت نیز محکوم کند» این مجازات‌ها تا زمان تصویب قانون تشدید مجازات رانندگان ملاک کار محاکم در محاکمه رانندگان متخلف بود قانون تشدید مجازات رانندگان مصوب ۱۳۲۸ مشتمل بر ۱۲ ماده و یک تبصره تا زمان تصویب و اجرای قانون تعزیرات در محاکم

(۱) - برای مطالعه کامل نظامنامه درشکه‌های عمومی به مجموعه قوانین سال ۱۳۱۷ صفحات ۱۷۰ الی ۱۷۷ مراجعه شود.

(۲) - برای مطالعه کامل آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی به مجموعه قوانین سال ۱۳۱۸ صفحات ۱۲۶ الی ۱۳۸ مراجعه فرمائید.

افراد می‌شدند، در این ماده برای راننده‌ای که مرتکب قتل غیرعمدی می‌شد و یکی از شرایط مقرر در ماده ۲ را دارا بود حبس از ۲ الی ۵ سال و تأدیه غرامت از ده‌هزار ریال الی پنجاه‌هزار ریال و نیز محرومیت از حق رانندگی و یا تصدی وسائل موتوری برای مدت ۵ الی ده سال مقرر نموده بود و نظر باینکه براساس آئین دادرسی کیفری بازپرس می‌توانست برای افرادی که مرتکب جرم از درجه جنائی می‌شدند قرار بازداشت موقت صادر کند، در برخورد با چنین رانندگانی در دادسراها قرار بازداشت موقت صادر می‌گردید و این برخورد جدی با رانندگان متخلف انعکاس مطلوبی در جامعه داشت و تنبیه مناسبی نیز برای راننده متخلف بشمار می‌آمد. مواد ۲ الی ۵ قانون فوق‌الذکر برای وارد آوردن صدمات بدنی غیرعمدی در اثر تصادف تعیین مجازات نموده بود و در تعیین کیفر توجه خاصی به طول درمان مصدوم و نیز نوع صدمات وارده بر مصدوم شده بود. در ماده یازده قانون مقرر شده بود که در مورد مواد ۲ الی ۵ هرگاه راننده یا متصدی وسائط موتوری در موقع وقوع جرم مست بوده و یا پروانه نداشته و یا زیاده‌تر از سرعت مقرر حرکت می‌کرده و یا آنکه وسیله نقلیه را با وجود نقص و عیب مکانیکی بکار انداخته باشد به حداکثر مجازات مذکور در مواد فوق محکوم خواهد شد. به این ترتیب در تعیین کیفر هم به وضعیت مجنی‌علیه توجه

دادگستری مورد استفاده قرار می‌گرفت. ماده یک این قانون برای راننده‌ای که بر اثر بی‌احتیاطی یا عدم مهارت یا عدم رعایت نظامات دولتی مرتکب قتل غیرعمدی می‌شد از دو تا سه سال حبس تأدیبی و غرامت از پنجاه‌هزار ریال الی پنجاه‌هزار ریال تعیین نموده بود تحمل حبس و پرداخت غرامت توسط مجرم مانع از تقاضای اولیاء دم یا مصدوم برای محکومیت راننده مقصر پرداخت ضرر و زیان‌های مادی و معنوی ناشی از جرم نبود.^(۱) ماده یک قانون تشدید مجازات رانندگان بین راننده وسیله نقلیه زمینی یا آبی و متصدی وسیله موتوری تفاوتی قائل نشده و هرکس بهر نحو مسئول وسیله نقلیه اعم از موتوری و غیرموتوری و یا وسیله نقلیه زمینی یا آبی بود و مرتکب قتل غیرعمد و یا ایراد صدمه بدنی غیرعمدی می‌شد به مجازات مقرر در قانون محکوم می‌شد. ماده ۲ قانون تشدید مجازات رانندگان مصوب ۱۳۲۸ حاصل دقت نظر و فراست قانونگذار در برخورد با تخلفات افرادی بود که با حالت مستی ناشی از شرب خمر به رانندگی می‌پرداختند و باعث مرگ افراد بیگناهی می‌شدند و یا اینکه بدون داشتن پروانه رانندگی و یا با تجاوز از سرعت مقرر و یا با راه‌انداختن وسیله نقلیه دارای عیب و نقص فنی جان انسانی را می‌گرفتند و یا اینکه در محل عبور عابر پیاده و یا محل‌های عبور ممنوع مراعات مقررات را نکرده و باعث مرگ فرد یا

(۱) - ماده ۷ قانون تشدید مجازات رانندگان مقرر نموده بود: دادگاه در مورد مواد قبل بنا به تقاضای مدعی خصوصی مکلف است نسبت به جبران خسارات مادی و معنوی وارده بر متضرر از جرم رسیدگی و حکم دهد.

انسانی راننده پس از وقوع تصادف توجه شده و هم به تعیین کیفر شدید برای راننده‌ای که مقررات را زیر پا نهاده و باعث مرگ و یا صدمه بدنی شده بود. قانون تشدید مجازات رانندگان از هر جهت جامع و مانع بود و تا اندازه زیادی صیانت جان عابریں و رانندگانی که مقررات را رعایت میکردند تضمین مینمود. راننده‌ای که مبادرت به رانندگی می‌نمود میدانست که اگر مشمول مقررات ماده ۲ قانون شود علاوه بر اینکه با صدور قرار بازداشت موقت روانه زندان میگردد به مجازات حبس نسبتاً سنگینی از نوع جنائی محکوم میشود و برای پنج الی ده سال از حق رانندگی محروم میگردد و در مقابل راننده‌ای که تصادف می‌نمود و به مصدوم کمک کرده و وی را به بیمارستان میرساند و یا به هر نحوی رضایت خاطر مصدوم را با کمکهای خود فراهم میکند انتظار تخفیف مجازات از دادگاه را داشت و دادگاه نیز در همه موارد اگر تحقیقات حاکی از این بود که راننده بهر نحوی به مصدوم کمک نموده است در تصمیم‌گیری این امر را مورد توجه قرار داده و مقررات تخفیف را رعایت میکرد.

۲- قانون تعزیرات

قانون تعزیرات مصوب ۱۸ مرداد ماه ۱۳۶۲ در بخش آخر تحت عنوان جرائم ناشی از تخلفات رانندگی در مواد ۱۴۹ الی ۱۵۵ در خصوص قتل غیرعمدی و صدمات بدنی غیرعمدی ناشی از تخلف از مقررات رانندگی

شده بود و هم به حالت راننده و میزان پیروی وی از مقررات، از طرفی به اعلام گذشت مصدوم نیز توجه نموده و چنانچه مدعی خصوصی که معالجه وی کمتر از دو ماه یا بیشتر بطول می‌انجامد ولی دچار مرض جسمی یا دماغی غیرقابل علاج و یا از بین رفتن یکی از حواس ظاهر و یا نقض عضو و یا سقط جنین نمیشد نسبت به راننده مقصر اعلام گذشت می‌نمود تعقیب مجرم موقوف میشد و چنانچه راننده موجب مرض جسمی یا دماغی غیرقابل علاج و یا از بین رفتن یکی از حواس ظاهر و یا نقصان و از کار افتادن دست و یا از کار افتادن عضو دیگری از اعضاء بدن که یکی از وظایف ضروری زندگی انسانی را انجام می‌دهد و یا از بین رفتن قوه تناسلی یا نقصان دائم در نطق و یا تغییر شکل دائم عضو و یا صورت شخصی و یا سقط جنین میشد براساس ماده ۵ قانون به حبس از ۶ ماه تا سه سال و جزای نقدی از سه هزار ریال الی سی هزار ریال محکوم میکردید. در ماده ۸ قانون تشدید مجازات رانندگان پیش‌بینی شده بود که اگر راننده مصدوم را به نقاطی برای معالجه و استراحت برساند و یا مأمورین مربوطه را از واقعه آگاه کند و یا بهر نحوی موجبات معالجه و استراحت و تخفیف آلام مصدوم را فراهم کند دادگاه مقررات تخفیف را در مورد وی رعایت خواهد نمود لذا ملاحظه میشود که در قانون مورد بحث هم به اعمال

قانون مجازات اسلامی در تاریخ ۱۳۷۰/۹/۷ به تصویب رسید در ماده ۲۳۱ و ۲۳۲ و ۲۳۴ الی ۲۳۷ مسائلی را عنوان نموده که قابل تأمل است.

ماده ۲۳۱ قانون مجازات اسلامی اشعار می‌دارد:

هرکس در محلهائی که توقف در آنجا جایز نیست متوقف شده یا شی و یا وسیله‌ای را در این قبیل محله‌ها مستقر سازد و کسی اشتباهاً و بدون قصد با شخص یا شئی و یا وسیله مزبور برخورد کند و بمیرد شخص متوقف یا کسی که شئی یا وسیله مزبور را در محل مستقر ساخته عهده‌دار پرداخت دیه خواهد بود و نیز اگر توقف شخص مزبور با استقرار شئی و وسیله موردنظر موجب لغزش راهگذر و آسیب کسی شود، مسئول پرداخت دیه صدمه یا آسیب وارده است مگر آنکه عابر با وسعت راه و محل عمداً قصد برخورد داشته باشد که در این صورت نه فقط خسارتی به او تعلق نمی‌گیرد بلکه عهده‌دار خسارت وارده نیز می‌باشد.

ماده ۲۳۲ نیز اعلام می‌دارد:

«در مواردی که عبور عابر پیاده ممنوع است اگر عبور نماید و راننده‌ای که با سرعت مجاز و مطمئنانه در حرکت بوده و وسیله نقلیه نقض فنی نداشته است و در عین حال قادر به کنترل نباشد و با عابر برخورد نموده منجر به فوت یا مصدوم شدن وی گردد راننده ضامن

بحث مینماید این مواد تلفیقی است از قانون تشدید مجازات رانندگان مصوب ۱۳۲۸ و قانون دیات. یعنی علاوه بر اینکه برای راننده متخلف مجازات حبس پیش‌بینی شده بود در صورت مطالبه دیه از ناحیه اولیاء دم یا مصدوم دادگاه راننده متخلف را حسب مورد به پرداخت دیه نیز محکوم مینمود، بعبارت دیگر از نقطه نظر حکومتی و تأمین امنیت جانی فرد فرد آحاد جامعه دادگاه هر دو مجازات را در مورد راننده متخلف اعمال مینمود. ماده ۱۵۲ قانون تعزیرات از ماده ۲ قانون تشدید مجازات رانندگان اقتباس شده بود و برای راننده یا متصدی و وسائل موتوری چنانچه در حالت مستی و یا نداشتن پروانه رانندگی و یا حرکت با سرعت بیش از حد مقرر و یا با بکار انداختن دستگاه موتوری دارای عیب و نقص فنی مرتکب قتل غیرعمدی یا ایراد صدمه بدنی میشد تشدید مجازات را در نظر گرفته و دادگاه مرتکب را به بیش از نصف حداکثر مجازات مذکور در مواد ۱۴۹ الی ۱۵۲ میبایست محکوم نماید.

تمهیدات بعمل آمده در قانون تعزیرات برای مجازات راننده متخلف همانند مجازاتهای پیش‌بینی شده در قانون تشدید مجازات رانندگان نیاز جامعه را بطور کامل برآورد می‌کرد و عاملی جهت احتیاط بیشتر در امر رانندگی بود در قانون دیات که بعدها با تغییر عنوان ولی تقریباً با همان مضامین تحت عنوان

کشته شدن سرنشینان گردند در صورت شبه‌عمد راننده هریک از دو وسیله نقلیه ضامن نصف دیه تمام سرنشینان خواهد بود، یعنی هریک از رانندگان مکلف به پرداخت نصف دیه مقتولین هستند و این در حالی ممکن و میسر است که هر دو راننده مقصر باشند و میزان تقصیر نیز مساوی باشد. ماده ۲۲۷ ادامه میدهد: «... و در صورت خطای محض عاقله هرکدام عهده‌دار نصف دیه سرنشینان می‌باشد و اگر برخورد یکی از آن دو شبه‌عمد و دیگری خطای محض باشد ضمان برحسب مورد پرداخت خواهد شد.» پس ملاحظه می‌شود که در قانون مجازات اسلامی در باب پنجم و باب ششم تحت عناوین موجبات ضمان و اشتراك در جنایت هم به مسئولیت عابریین توجه شده و هم به مسئولیت رانندگان وسائط نقلیه، این مسئولیتها سابقاً در قانون مجازات عمومی تحت عناوین قتل و ایراد ضرب و جرح غیرعمدی بیان شده بود که ذکر آن گذشت.

۲- طرح قانونی مربوط به تشدید مجازات

رانندگان متخلف مصوب ۵ دیماه ۱۳۲۵

راننده وسیله نقلیه همانگونه که ممکن است در اثر بی احتیاطی و یا بی‌مبالاتی مرتکب قتل و یا ایراد صدمه بدنی غیرعمدی گردد ممکن است با وسیله نقلیه خود مرتکب جرائم عمدی نیز شده و امنیت جامعه را به خطر اندازد. برای مبارزه با چنین امری قانونگذار ماده واحده‌ای تحت عنوان طرح قانونی مربوط

دیه و خسارات وارده نیست. ماده ۲۲۴ قانون مجازات اسلامی در مورد برخورد دو نفر پیاده با دو نفر سوار و یا یک نفر پیاده و یک نفر سوار که منجر به فوت هر دو شود بحث نموده و اعلام داشته در صورت شبه‌عمد نصف دیه هرکدام از مال دیگری پرداخت می‌شود و در صورت خطای محض نصف دیه هرکدام بر عاقله دیگری است. ماده ۲۲۵ نیز در مورد برخورد دو نفر یا یکدیگر می‌باشد بدون اینکه ذکری از سواره بودن افراد شده باشد، مصداق این ماده در برخورد دو عابر بیشتر عینیت می‌یابد دو نفر که اتفاقاً با یکدیگر برخورد نمایند و یکی از آنها کشته شود. ماده ۲۲۶ قانون مجازات اسلامی در مورد برخورد دو سوار که منجر به وارد آمدن خسارت بر وسیله نقلیه آنها شود تعیین تکلیف نموده است و تبصره ذیل ماده ۲۲۶ قانون مجازات اسلامی در مورد برخورد دوسوار که منجر به وارد آمدن خسارت بر وسیله نقلیه آنها شود تعیین تکلیف نموده است و تبصره ذیل ماده ۲۲۶ در بیان تعریف تقصیر آن را توصیف کرده و تقصیر را اعم از بی احتیاطی، بی‌مبالاتی، عدم مهارت و عدم رعایت نظامات دولتی دانسته است.

قسمت اول ماده ۲۲۷ قانون مجازات

اسلامی حکم خاصی را بیان کرده است که قابل تأمل می‌باشد در این ماده آمده است که هرگاه در وسیله نقلیه در اثر برخورد با هم باعث

به تشدید مجازات رانندگان متخلف را در پنج دیماه ۱۳۲۵ تصویب و به موقع اجراء گذارد که هرچند با بحث حاضر ارتباط مستقیم ندارد ولی از آنجا که اتومبیل بعنوان وسیله‌ای در تسهیل جرم بکار میرود نکران خالی از فایده نمیباشد به موجب ماده واحده فوق‌الذکر: «هر راننده‌ای اعم از آنکه شغل او رانندگی باشد یا نباشد شخصاً و یا با شرکت دیگری به قصد قتل یا سرقت اموال یا هتك ناموس مرتكب ربودن شخص یا اشخاصی که در آن وسیله نقلیه است بشود درصورت وقوع قتل محکوم به اعدام است و دادرسان حق ندارند مجازات را حتی يك درجه تخفیف دهند و درصورت وقوع سرقت و یا هتك ناموس به عتف به حبس دائم و درصورت شروع به قتل یا شروع به سرقت و یا شروع به هتك ناموس به عتف به حبس جنایی درجه يك از پنج سال تا پانزده سال مجازات خواهد شد.»^(۱)

۲- قانون تشدید مجازات موتورسیکلت

سواران مصوب ۱۳۵۵/۱۲/۴

موتورسیکلت بعنوان وسیله‌ای کم مصرف و کارآمد در سالهای اخیر مورد استفاده قرار گرفته است ولی همین وسیله که برای آسایش مردم تهیه شده است وسیله‌ای جهت ارتکاب جرم و خلاقهای گوناگون شده است در سال ۱۳۵۵ برای برخورد قانونی با

موتورسیکلت سواران متخلف ماده واحده‌ای با سه تبصره بتصویب رسید که به افسران و درجه‌داران دیپلمه مأمور راهنمایی و رانندگی شهرداری پایتخت اجازه میداد در محدوده قانونی شهر تهران رانندگان موتورسیکلت یا موتور گازی را که در پیاده‌رو میادرت به رانندگی کرده و یا در جهت مخالف مسیر مجاز حرکت مینمایند و یا بوسیله لوله خروج دود عمدتاً صدای ناهنجاری ایجاد میکنند متوقف نموده و علاوه بر اخذ جرائم ذکر شده در آئین‌نامه اجرایی قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی، موتورسیکلت یا موتور گازی آنان را از سه ماه تا شش ماه بسته به نوع تخلف توقیف نمایند در تبصره يك این قانون اجازه اجرای قانون در سایر شهرها موكول به پیشنهاد وزارت کشور و تصویب هیئت وزیران شده بود و در تبصره ۲ ذکر گردیده که اگر عمل متهم با ماده جزائی دیگری قابل انطباق باشد اجرای این ماده مانع تعقیب کیفری او نخواهد بود. ما معتقدیم که با اجرای مجازات بطور مجرد و بدون آموزش مسائل اجتماعی مانع تخلف نمی‌توان شد ولی تا زمانی که بعضی از افراد دست به تخلف میزنند هرانگیزه‌ای که داشته باشند حفظ نظم جامعه اولی‌تر از هر مسئله‌ای است، لذا تصویب و اجرای قوانینی که براساس آنها نتوان با افراد

(۱) - براساس بند دال ماده ۸۲ قانون مجازات اسلامی زناي به عتف و اكراه موجب قتل زانی اكراه‌کننده است، پس بنابراین آن قسمت از ماده واحده تشدید مجازات رانندگان متخلف که با بند دال ماده ۸۲ مغایر است نسخ ضمنی شده است.

حکم در مورد پرداخت دیه میباشد نکته ای که حائز اهمیت است این است که دادگاه رسیدگی کننده تحت هر شرایطی از شرایط مقرر در مواد ۱۴۹ الی ۱۵۵ قانون تعزیرات مکلف شده است که بجای حبس تعزیری حکم به پرداخت جزای نقدی دهد و این امر در اکثر موارد باعث دلسردی و ناراحتی اولیاء دم و مصدومین تصادفات رانندگی میشود، زیرا اگر راننده ای با سرعت بیش از حد مقرر یا با نداشتن گواهینامه رانندگی و یا با به راه انداختن وسیله نقلیه با عیب و نقص فنی مرتکب قتل غیرعمدی شود مجازات وی جزای نقدی مصرح در بند یک ماده ۲ قانون نحوه وصول برخی از درآمدهای دولت و در صورت مطالبه دیه از ناحیه اولیاء دم پرداخت دیه میباشد و اگر راننده مست باشد علاوه بر جزای نقدی و پرداخت دیه به مجازات شرب خمر (هشتاد تازیانه) محکوم میشود در خصوص صدمات بدنی غیرعمدی ناشی از بی احتیاطی در امر رانندگی نیز چنین است یعنی راننده مقصر فقط به پرداخت جزای نقدی و دیه (در صورت مطالبه) محکوم میشود. مکتب دفاع اجتماعی که یکی از مکاتب پیشرفته حقوق جزا میباشد و اکثر کشورهای جهان از نظریات حقوقدانان پیرو این مکتب در وضع قوانین جزائی خود بهره برده اند علاوه بر ملحوظ داشتن عمل مجرمانه و سپس شخص مجرم توجه خود را معطوف به زیان دیده از جرم مینماید این تحول

متخلف برخوردار جدی نمود باعث خسران جامعه خواهد شد و فرد متخلف را در اجرای جرائم بعدی جری تر خواهد نمود.

۴- قانون نحوه وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین

این قانون در جلسه علنی روز یکشنبه مورخ ۲۸/۱۲/۱۳۷۳ مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۶/۱/۷۴ به تائید شورای نگهبان رسید و در تاریخ ۲۲/۱/۱۳۷۴ برای اجرا به سازمان برنامه و بودجه ارسال گردید و در شماره ۱۴۵۹۷ مورخ ۲۹/۱/۱۳۷۴ روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران برای اطلاع عموم درج گردید. در ماده ۲ این قانون تکالیفی برای قوه قضائیه مقرر گردیده است از جمله در بند یک ماده ۲ قانون نحوه وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین آمده است: «در هر مورد که در قوانین حداکثر مجازات کمتر از نود و یک روز حبس و یا مجازات تعزیری موضوع تخلفات رانندگی میباشد از این پس به جای حبس یا مجازات تعزیری حکم به جزای نقدی از هفتاد هزار و یک (۷۰۰۰۱ ریال) تا یک میلیون ریال (۱,۰۰۰,۰۰۰ ریال) صادر میشود. بند یک ماده ۲ قانون فوق الذکر ناقض مواد ۱۴۹ الی ۱۵۵ قانون تعزیرات در زمینه تعیین مجازات حبس برای رانندگان متخلف میباشد ولی در هر مورد دادگاه در صورت تقاضای اولیاء دم یا مجنی علیه مکلف به صدور

دهد. بدیهی است که منحصر نمودن کیفر به جزای نقدی در بسیاری از موارد نادیده گرفتن حق جامعه در مجازات افسراد خاطی است راننده‌ای که در مسیر غیرمجاز، با سرعت غیرمجاز و با حالت مستی رانندگی میکند باید به مجازاتی شدیدتر از جزای نقدی حداکثر تا سقف یک میلیون ریال محکوم شود تا باعث عبرت سایرین گردد. امروزه مخارج بیمارستانی بقدری افزایش یافته است که دیه تعیین شده در قانون پاسخگوی مخارجی که مصدوم برای معالجه خود میپردازد نمیباشد، علاوه بر آن فرجه زمانی که برای پرداخت دیه به محکوم‌علیه داده میشود باعث میشود که مصدوم در زمانی به دیه مورد حکم دسترسی پیدا کند که مدتها از وقوع تصادف گذشته و مصدوم مخارج زیادی را برای معالجه خود پرداخت نموده است و دیه دریافتی حکم نوشداروی پس از مرگ سهراب را دارد. «حمایت از زیان‌دیده» و مجنی‌علیه‌شناسی، وقتی با یکدیگر منضم میشوند و یا اولی بجای دومی می‌نشینند دورنما به کلی دگرگون میشود. «نتیجه منطقی این افکار در توجه به تضمین هرچه بیشتر حقوق زیان‌دیده از جرم و تأمین مؤثر جبران خسارت از وی، متجلی میشود. چه در واقع شکایت قانونی زیان‌دیده

موجب ایجاد علمی نوین به نام مجنی‌علیه‌شناسی،^(۱) شده است که زیان‌دیده از جرم را همانند مجرم مورد بررسی و تحقیق قرار میدهد. «در حقوق جزای کلاسیک، بعنوان حقوقی صرفاً متکی بر مجازات مجرم، مجنی‌علیه مورد توجه نبود. ترضیه خاطر زیان‌دیده از جرم از لحاظ ذهنی با اعمال مجازات بر مجرم و از نظر عینی با اخذ حکم کیفری مبنی بر پرداخت خسارت عملی میشد، برخی نظامها، مثل حقوق فرانسه برای زیان‌دیده از جرم تسهیلاتی قائل شده و وی را مجاز به طرح مستقیم دعوی جبران خسارت در مقابل دادگاههای کیفری کرده‌اند اما به جز این مورد نظام کلاسیک، زیان‌دیده از جرم را به دست فراموشی سپرده و برای او حق دیگری در جریان دعوی کیفری قائل نبود.^(۲)» در نظام کیفری اسلام توجه ویژه‌ای به حفظ حقوق مجنی‌علیه شده است، قصاص مجنی‌علیه و محکومیت وی بپرداخت دیه ناشی از این توجه ویژه است ولی در موضوع تخلفات رانندگی نکته دیگری مطرح است و آن حفظ حقوق جامعه در قبال تخلفات انجام شده است و در تعیین کیفر برای مقصرین باید دست قاضی صادرکننده حکم باز باشد تا بتواند در هر مورد با توجه به اوضاع و احوال حاکم بر قضیه حکم

(۱) - قربانی‌شناسی، مجنی‌علیه‌شناسی یا بزه‌دیده‌شناسی La Victimologie

(۲) - مارك آنتسل - دفاع اجتماعی ترجمه دکتر محمد آشوری، دکتر علی حسینی نجفی ابرند آبادی تهران ۱۳۷۰ انتشارات

تشخیص می‌دهد مجازات حبس نافع‌تر از مجازات جزای نقدی است در مورد متهم حکم به حبس صادر نماید.

نتیجه:

نظام مقدس کیفری دین میبین اسلام در موارد عیدیه از زمان خود پیشی گرفته است و این امر باید در عمل نیز با سرعت بیشتر توأم شده و حمایت لازم را از زیان دیده از جرم عملی سازد. در مساده ۲۱۲ و ۲۱۳ قانون مجازات اسلامی ایران پیش‌بینی‌های لازم برای حمایت از زیان دیده از جرم صورت گرفته است. در جرائم خطای محض مسئول پرداخت دیه عاقله جانی است و اگر عاقله او نتواند دیه را در مدت سه سال بپردازد دیه از بیت‌المال پرداخت میشود و دیه عمد و شبه‌عمد برعهده جانی است و اگر جانی فرار کند از مال او دیه استیفاء میشود و اگر مالی نداشته باشد از بستگان نزدیک او با رعایت الاقرب فالاقرب گرفته میشود و در نهایت اگر جانی دارای بستگانی نباشد و یا بستگان او تمکن مال برای پرداخت دیه را نداشته باشند دیه از بیت‌المال پرداخت میشود. این نهاد در هیچ سیستم کیفری در جهان وجود ندارد و از جهت حفظ حقوق زیان‌دیدگان از جرم بسیار نافع است ولی در عمل زمان زیادی برای بررسی موضوع

از مجرم، که اغلب اوقات نیز معسر است، آنهم در صورت امکان دست‌یابی به وی برای جبران خسارت کافی نیست.^(۱) انجمن فرانسوی حقوق کیفری در کنگره‌ای که در نوامبر ۱۹۸۳ در مون پلیه تشکیل شد یک پیشنهاد جالب را برای تضمین هرچه بیشتر خسارات وارده به زیان‌دیدگان حوادث رانندگی به دور از مسئله خطای راننده یا زیان دیده از حادثه را مطرح نمود. اصلاحی که از سالها پیش از سوی پرفسور آندره تنک پیشنهاد گردیده هدفش حذف مسئولیت نیست این پروژه در نظر دارد که خسارات وارده بر عابر پیاده، دوچرخه‌سوار و سرنشین اتومبیل در صورت نیاز فوری آنان و بدون توجه به مسأله خطا در این مرحله جبران شود. بیمه اجباری شخص ثالث و بیمه دیه یکی از راههای حمایت از مجنی‌علیه یا بازماندگان وی است. اگر سیاستی اتخاذ شود که بیمه دیه بصورت اجباری درآید و کلیه مالکین وسائط نقلیه ملزم شوند که وسائط نقلیه خود را بیمه نمایند و برای ترک این فعل مجازاتی منظور گردد از زیان دیدگان حمایت لازم و قانونی بعمل آمده است. از طرفی باید در تعیین مجازات قاضی رسیدگی‌کننده از اختیار لازم در هنگام صدور حکم برخوردار بوده و در مواردی که

(۱) - همان منبع صفحه ۱۲۹.

درمورد افرادی که مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت نمی‌کنند و یا پس از حادثه از محل تصادف متواری میشوند و باعث قتل و ضرب و جرح شدید افراد بیگناه میشوند و یا با توسل به انواع شیوه‌های فرار از مسئولیت درصدد جبران خسارات وارده بر نمی‌آیند گام مؤثری در حفظ حقوق فردی و در نهایت ایجاد امنیت بیشتر برای جامعه می‌باشد.

تلف میشود و این زمان تلف شده باعث خسران هرچه بیشتر برای متضرر از جرم میشود. قوه قضائیه اخیراً تلاشهای وسیعی برای رفع این مشکل مبذول داشته که امید است با نهادینه کردن این امر در عمل و نیز با تصویب قوانینی در جهت پیشگیری از تجری مجرمان و نیز با اجباری نمودن بیمه دیه قدمهای مؤثرتر و مفیدتری برداشته شود تا امنیت فردی افراد بیش از پیش تأمین شود. اجرای مجازات