

سنجش دیدگاه ساکنان مناطق شهری درباره جریمه‌های رانندگی



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

تاریخ انتشار:
۱۴۰۴/۱۲/۵

شماره مسلسل:
۲۱۳۸۷



مرکز پژوهش‌های
مجلس شورای اسلامی

عنوان گزارش:

سنجش دیدگاه ساکنان مناطق شهری درباره جریمه‌های رانندگی

نام دفتر:

افکارسنجی ملت

تهیه و تدوین کنندگان:

جیران سرداری
ملیحه سپاسگر شهری
زهراسادات مشکانی فراهانی
سیدچمران موسوی و مهدی صادقیها

مدیر مطالعه:

محمدجواد بادین فکر

همکاران:

شهاب دبیری نژاد، حمیدرضا فوری (دفتر مطالعات زیربنایی)،
لیلا اسدالهی، مهدیه اکبری، فاطمه امیری شاد، زهرا ریاضیات، حورا حیدری دولابی،
زهرا زینلی، ندا زارع (افکارسنجی ملت)

پرسشگران:

نیره عرب رحمتی پور، فرزانه روحی، زهرا کلاهی، حمیده راستاد، شکوه‌سادات حسینی،
ام کلثوم عباسی علائی، زهرا سپندار، شیما یادگاری، کیمیا حاتمی، هانیه برار زیکساری، مریم داوودی،
زهرا عباسی، زینب عباسی، الهام طاووسی، سهیلا مخلصی، محمدکاظم هندی، یاسمن عندالله،
صغری شریفی، حدیث آقایی، سارا شیری، فاطمه شفیقی، زهرا ستوده، محمد نظری، سوده خان بابایی

ناظران علمی:

وحید کشافی‌نیا، علیرضا خوشگویان فرد، سعید آجورلو

صفحه‌آرا و گرافیک:

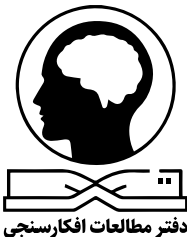
نرجس امیراحمدی

ویراستار ادبی:

زهرا عطاردی

واژه‌های کلیدی:

۱. افکارسنجی، ۲. جریمه‌های رانندگی، ۳. تخلفات رانندگی، ۴. سیاست‌های بازدارنده،
۵. هزینه‌کرد جریمه‌های رانندگی



دفتر مطالعات افکارسنجی



این گزارش صرفاً بازتاب افکار عمومی نسبت به موضوع بوده و نظر کارشناسی مرکز پژوهش‌ها نیست.

فهرست مطالب

۱۵.....	۱-۳-۳. افزایش جریمه‌های رانندگی برای رانندگان متخلف پرتکرار.....	۶.....	چکیده.....
۱۶.....	۱-۳-۴. جریمه ضبط گواهی‌نامه در صورت تعدد تخلفات.....	۷.....	مقدمه.....
۱۷.....	۱-۳-۵. جریمه توقیف وسیله نقلیه در رانندگی خطرناک.....	۸.....	معرفی پیمایش.....
۱۸.....	۱-۳-۶. جریمه الزام انجام خدمات عمومی برای رانندگان بدون گواهی‌نامه.....	۹.....	ویژگی‌های جمعیت شناختی نمونه.....
۱۹.....	۱-۳-۷. جریمه الزام انجام خدمات عمومی برای رانندگان مست.....	۱۱.....	۱. بخش اول: جریمه‌های رانندگی.....
۲۰.....	۱-۳-۸. مقایسه سیاست‌های بازدارنده از انجام تخلفات رانندگی.....	۱۱.....	۱-۱. میزان بازدارندگی مجازات رانندگی در کاهش تخلفات.....
۲۱.....	۲. بخش دوم: نحوه هزینه‌کرد در آمد حاصل از جریمه‌های رانندگی.....	۱۲.....	۱-۲. تأثیر مبلغ جریمه‌های فعلی در کاهش تخلفات.....
۲۱.....	۲-۱. تخصیص جریمه‌های رانندگی به ایمن‌سازی راه‌ها.....	۱۳.....	۱-۳. مقبولیت سیاست‌های بازدارنده در جهت کاهش تخلفات رانندگی.....
۲۲.....	۲-۲. تخصیص جریمه‌های رانندگی به هزینه‌های عمومی دولت.....	۱۳.....	۱-۳-۱. افزایش مبلغ جریمه‌های رانندگی.....
۲۴.....	سؤال‌های پرسش‌نامه.....	۱۴.....	۱-۳-۲. افزایش جریمه‌های رانندگی، مشروط به تعیین نحوه هزینه‌کرد آن.....

فهرست شکل‌ها

۹.....	شکل ۱. نمودار ویژگی‌های جمعیت‌شناختی نمونه.....
۱۰.....	شکل ۲. نمودار متوسط درآمد ماهیانه خانوار پاسخ‌گویان.....
۱۰.....	شکل ۳. نمودار وضعیت شغلی پاسخ‌گویان.....
۱۱.....	شکل ۴. نمودار نظر شهرنشینان درباره بازدارندگی مجازات رانندگی در کاهش تخلفات.....
۱۲.....	شکل ۵. نمودار نظر شهرنشینان درباره تأثیر مبلغ جریمه‌های فعلی در کاهش تخلفات خطرناک.....
۱۳.....	شکل ۶. نمودار میزان موافقت شهرنشینان با افزایش مبلغ جریمه‌های رانندگی.....
۱۴.....	شکل ۷. نمودار میزان موافقت شهرنشینان با افزایش جریمه‌های رانندگی به شرط تعیین محل هزینه‌کرد آن توسط فرد.....
۱۵.....	شکل ۸. نمودار میزان موافقت شهرنشینان با افزایش جریمه‌های رانندگی برای رانندگان متخلف پرتکرار.....
۱۶.....	شکل ۹. نمودار میزان موافقت شهرنشینان با جریمه ضبط گواهی‌نامه برای رانندگان پرتخلف.....
۱۷.....	شکل ۱۰. نمودار میزان موافقت شهرنشینان با جریمه توقیف وسیله نقلیه در رانندگی خطرناک.....
۱۸.....	شکل ۱۱. نمودار میزان موافقت شهرنشینان با الزام جریمه انجام خدمات عمومی برای رانندگان بدون گواهی‌نامه.....
۱۹.....	شکل ۱۲. نمودار میزان موافقت شهرنشینان با جریمه الزام انجام خدمات عمومی برای رانندگان مست.....
۲۰.....	شکل ۱۳. نمودار مقایسه سیاست‌های بازدارنده در جهت کاهش تخلفات رانندگی.....
۲۱.....	شکل ۱۴. نمودار نظر شهرنشینان درباره ایمن‌سازی راه‌ها با عواید حاصل از جرایم رانندگی.....
۲۲.....	شکل ۱۵. نمودار نظر شهرنشینان درباره تأمین هزینه‌های عمومی دولت با عواید حاصل از جرایم رانندگی.....

فهرست جداول

۱۴.....	جدول ۱. میزان موافقت هم‌زمان شهرنشینان با افزایش مبلغ جریمه‌های رانندگی به صورت کلی و در صورت تعیین محل هزینه‌کرد آن توسط فرد.....
۲۲.....	جدول ۲. نظر هم‌زمان شهرنشینان درباره تخصیص جریمه‌های رانندگی به هزینه‌های عمومی دولت و ایمن‌سازی راه‌ها.....



سنجش دیدگاه ساکنان مناطق شهری درباره جریمه‌های رانندگی

Doi: [10.22034/mrc.report.21387](https://doi.org/10.22034/mrc.report.21387)

چکیده



مرکز افکارسنجی ملت، نظرسنجی حاضر را در مهرماه سال ۱۴۰۴ انجام داده است. جامعه آماری پیمایش، همه افراد ۱۸ سال و بیشتر در همه شهرهای کشور بوده‌اند. در این پیمایش تعداد ۱۰۰۰ پرسش‌نامه به روش تلفنی از این جامعه آماری گردآوری شده و هدف از اجرای آن، سنجش دیدگاه مردم درباره برخی جریمه‌های رانندگی است. مهم‌ترین نظرات پاسخ‌گویان به شرح زیر است:

✳️ اغلب ساکنان شهرها (۸۲/۶ درصد) به میزان «زیاد» یا «خیلی زیادی» با توقیف و ضبط گواهی‌نامه برای رانندگانی که تخلفات زیادی دارند موافق هستند.

✳️ اغلب ساکنان مناطق شهری (۸۰/۳ درصد) به میزان «زیاد» یا «خیلی زیادی» با توقیف و انتقال وسیله نقلیه به پارکینگ توسط پلیس به دلیل رانندگی خطرناک موافق هستند.

✳️ با رویکرد کاهش تخلفات رانندگی، ۶۵/۸ درصد از پاسخ‌گویان با انجام خدمات عمومی مانند نظافت بیمارستان‌ها به‌عنوان جریمه برای رانندگان بدون گواهی‌نامه به‌میزان «زیاد» یا «خیلی زیادی» موافق هستند.

✳️ ۷۳/۵ درصد از پاسخ‌گویان با تعیین جریمه انجام خدمات عمومی مانند نظافت بیمارستان‌ها برای رانندگان مست به‌میزان «زیاد» یا «خیلی زیادی» موافق هستند.

✳️ نحوه هزینه‌کرد در آمد حاصل از جریمه‌های رانندگی

✳️ اغلب شهرنشینان (۹۵/۶ درصد) «موافق» یا «کاملاً موافق» آن هستند که مبلغ حاصل از جرایم رانندگی، خرج ایمن‌سازی خیابان‌ها و جاده‌ها شود. حال آنکه نزدیک به دوسوم از شهرنشینان (۶۲/۲ درصد) مخالف تأمین هزینه‌های عمومی دولت به کمک عواید حاصل از جرایم رانندگی هستند.

✳️ دیدگاه جمعیت شهری نسبت به جریمه‌های رانندگی

✳️ ۶۲/۹ درصد از ساکنان شهرها معتقدند مجازات‌های رانندگی مثل جریمه نقدی و توقیف خودرو یا گواهی‌نامه، به‌میزان «زیاد» یا «خیلی زیادی» در کاهش تخلفات رانندگی مؤثر است.

✳️ بیش از نیمی از جمعیت شهری (۵۹/۳ درصد) تأثیر مبلغ جریمه‌های فعلی در کاهش تخلفات رانندگی را «زیاد» یا «خیلی زیاد» ارزیابی کرده‌اند.

✳️ مقبولیت سیاست‌های بازدارنده در جهت کاهش تخلفات رانندگی

✳️ به‌منظور کاهش تخلفات رانندگی، ۴۶/۹ درصد از شهرنشینان با افزایش مبلغ فعلی جریمه‌های رانندگی به‌میزان «زیاد» یا «خیلی زیادی» موافق هستند.

✳️ حدود دوسوم (۶۷/۷ درصد) از جمعیت شهری به‌میزان «زیاد» یا «خیلی زیادی» موافق افزایش مبلغ جریمه‌ها در ازای تعیین هزینه‌کرد مبالغ آن هستند.

✳️ ۷۹/۷ درصد از شهرنشینان به‌میزان «زیاد» یا «خیلی زیادی» با افزایش مبلغ جریمه‌های رانندگی برای رانندگانی که تخلفات رانندگی را تکرار می‌کنند، موافق هستند.

مقدمه

ایمنی جاده‌ای یکی از مهم‌ترین ابعاد نظام حمل‌ونقل و از چالش‌های اساسی جوامع امروزی به‌شمار می‌رود که تأثیر مستقیمی بر سلامت عمومی، هزینه‌های اجتماعی و پایداری اقتصادی کشور دارد. سوانح رانندگی علاوه بر تلفات انسانی، خسارات مالی زیادی را به خانوارها و دولت تحمیل کرده و احساس امنیت شهروندان در استفاده از شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای را کاهش می‌دهد. از این رو، مدیریت رفتار رانندگان و کاهش تخلفات رانندگی یکی از اولویت‌های اصلی سیاستگذاری در حوزه حمل‌ونقل محسوب می‌شود. تخلفات و رفتارهای پرخطر رانندگی، از جمله سرعت و سبقت غیرمجاز، عدم رعایت قوانین حق تقدم، استفاده از تلفن همراه هنگام رانندگی و رانندگی در حالت مستی، از عوامل اصلی بروز حوادث جاده‌ای و افزایش شدت تصادفات هستند. مقابله مؤثر با این تخلفات مستلزم اجرای سیاست‌های بازدارنده‌ای است که نه تنها از نظر قانونی سخت‌گیرانه باشند، بلکه از منظر اجتماعی نیز مورد پذیرش رانندگان قرار گیرند. تجربه نشان می‌دهد که صرف افزایش میزان جریمه بدون توجه به نگرش و واکنش شهروندان، لزوماً به کاهش تخلفات منجر نمی‌شود.

در این میان، اثربخشی جریمه و مجازات‌های رانندگی تا حد زیادی به عواملی همچون تناسب نوع و شدت جرمه‌ها با میزان خطر تخلف، قطعیت اجرای قانون و اعتماد عمومی به نهادهای مسئول بستگی دارد. همچنین، نحوه برخورد با تخلفات پرخطر و شفافیت در هزینه‌کرد درآمدهای حاصل از جرمه‌ها می‌تواند نقش مهمی در افزایش احساس عدالت و تقویت پذیرش اجتماعی این سیاست‌ها ایفا کند. بررسی دیدگاه‌ها و ترجیحات شهروندان در این زمینه، امکان شناسایی نقاط ضعف و قوت سیاست‌های موجود را فراهم می‌سازد.

بنابراین، بررسی نظرات شهروندان نسبت به بازدارندگی جریمه رانندگی، نحوه اعمال مجازات‌ها و اولویت‌های آنها در خصوص تخصیص منابع حاصل از جرمه‌ها، می‌تواند مبنای مناسبی برای اصلاح سیاست‌ها، طراحی برنامه‌های آموزشی و فرهنگ‌سازی و در نهایت ارتقای ایمنی جاده‌ها و کاهش سوانح رانندگی فراهم آورد.

سؤالات اصلی پژوهش:

۱. نگرش جامعه به مجازات‌های رانندگی چگونه است؟
۲. مجازات‌ها تا چه حد از دید مردم بازدارنده تلقی می‌شوند؟
۳. نظر مردم درباره نحوه تخصیص منابع حاصل از جرمه‌های رانندگی چیست؟



زمان گردآوری داده‌ها: ۵ تا ۱۳ مهرماه سال ۱۴۰۴.
جامعه آماری پیمایش: همه افراد ۱۸ سال و بیشتر در همه شهرهای کشور.

شیوه نمونه‌گیری: نمونه‌گیری تصادفی ساده متناسب با جمعیت به نحوی که جمعیت شهرهای کشور پوشش داده شده است.

اندازه نمونه: براساس فرمول کوکران با حداکثر خطای ۳/۱ درصد و ضریب اطمینان ۹۵ درصد برابر با ۱۰۰۰ محاسبه شده است.

ابزار گردآوری داده: پرسش‌نامه محقق‌ساخته. به‌منظور طراحی این پرسش‌نامه، علاوه بر برگزاری چندین نشست علمی و خبرگانی، دو مرحله پایلوت با مجموع حجم نمونه حدود ۱۳۰ نفر و رعایت تناسب نمونه اجرا شده است.

ابزار تحلیل داده: نرم‌افزارهای Excel و SPSS 26.
شیوه گردآوری: مصاحبه تلفنی توسط پرسشگر.

روش تحلیل آماری: علاوه بر جداول و نمودارهای توصیفی تک‌متغیره، اطلاعات جداول متقاطع معنادار نیز ارائه شده است.

ملاحظات درباره گزارش

* در حین گردآوری داده‌ها، گزینه‌های «سایر»، «نمی‌دانم» و «بی‌پاسخ» برای پاسخ‌گو خوانده نشده است. این گزینه‌ها و سایر گزینه‌هایی که به‌طور موردی در سؤالات برای پاسخ‌گو خوانده نمی‌شود، با رنگ خاکستری در شکل نمایش داده می‌شود.

* در مواردی که درصد فراوانی گزینه «بی‌پاسخ/ نمی‌دانم» کوچک‌تر یا مساوی عدد ۱ است، گزینه مذکور در شکل نمایش داده نشده است. بنابراین، جمع درصد فراوانی گزینه‌ها در این شکل‌ها، کمتر از عدد ۱۰۰ است.

* در گزارش، پانویس $P_value < 0.05$ به‌معنای این است که آزمون آماری خی-دو پیرسون^۱ یا سایر آزمون‌های انجام شده به اقتضای متغیر مورد نظر و هدفی که دنبال می‌شود، معنادار شده است.

* در تمام جداول متقاطع، موارد «سایر» و «بی‌پاسخ/ نمی‌دانم» از تحلیل آماری حذف شده‌اند.

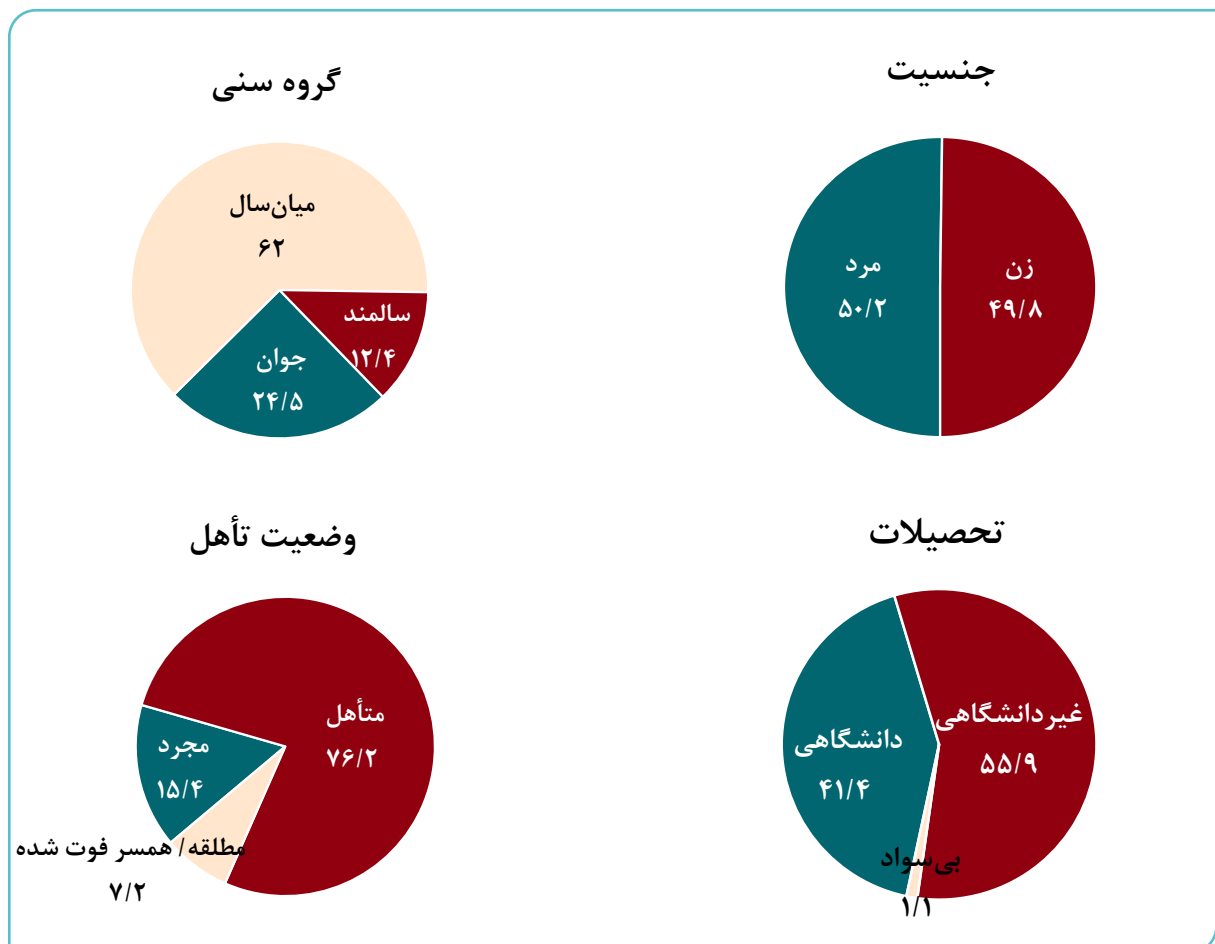


1. Pearson's Chi-Square Test

ویژگی‌های جمعیت شناختی نمونه

- * ۵۰/۲ درصد از پاسخ‌گویان، مرد و ۴۹/۸ درصد زن هستند.
- * ۲۴/۵ درصد در بازه سنی ۱۸ تا ۳۵ سال (جوان)، ۶۲ درصد در بازه سنی ۳۶ تا ۶۰ سال (میان‌سال) و ۱۲/۴ درصد در بازه سنی بیش از ۶۰ سال (سالمند) قرار دارند.
- * ۴۱/۴ درصد از پاسخ‌گویان دارای تحصیلات دانشگاهی، ۵۵/۹ درصد دارای تحصیلات غیردانشگاهی و ۱/۱ درصد نیز بی‌سواد هستند.^۱
- * ۷۶/۲ درصد از پاسخ‌گویان متأهل و ۱۵/۴ درصد مجرد هستند. علاوه بر این، ۷/۲ درصد همسرشان فوت شده یا مطلقه هستند.
- * ۵۱/۹ درصد از پاسخ‌گویان ساکن مراکز استان‌ها و ۴۸/۱ درصد نیز ساکن شهرهای تابعه هستند.

شکل ۱. نمودار ویژگی‌های جمعیت‌شناختی نمونه (درصد)

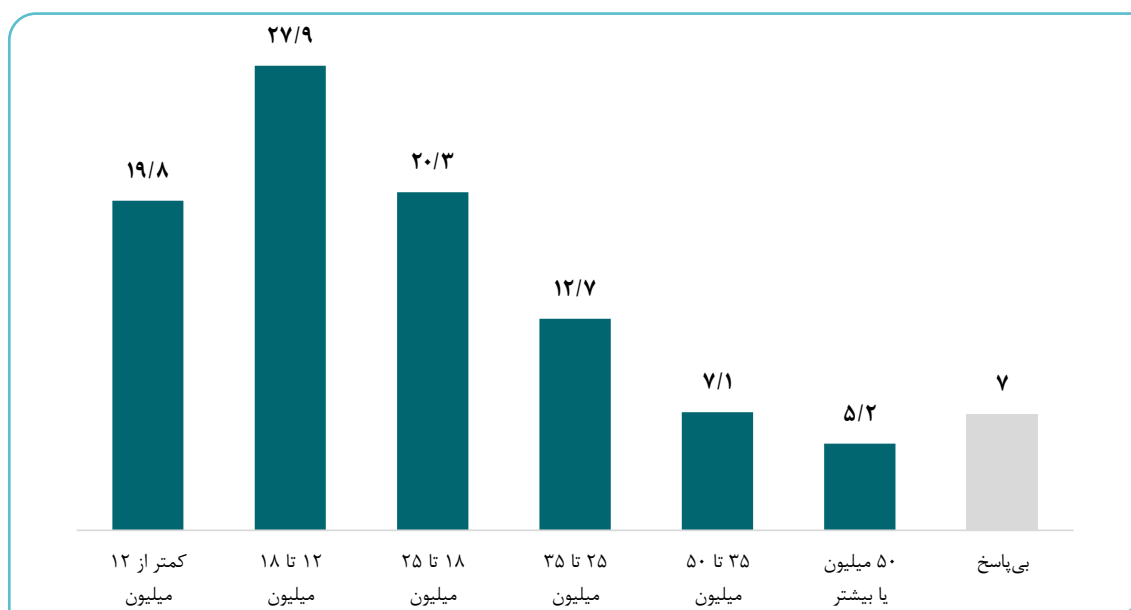


۱. گروه غیردانشگاهی شامل افراد با تحصیلات ابتدایی، راهنمایی، دبیرستان، دیپلم و پیش‌دانشگاهی و گروه دانشگاهی شامل افراد با تحصیلات فوق‌دیپلم، لیسانس، فوق‌لیسانس، دکتری و حوزوی است.



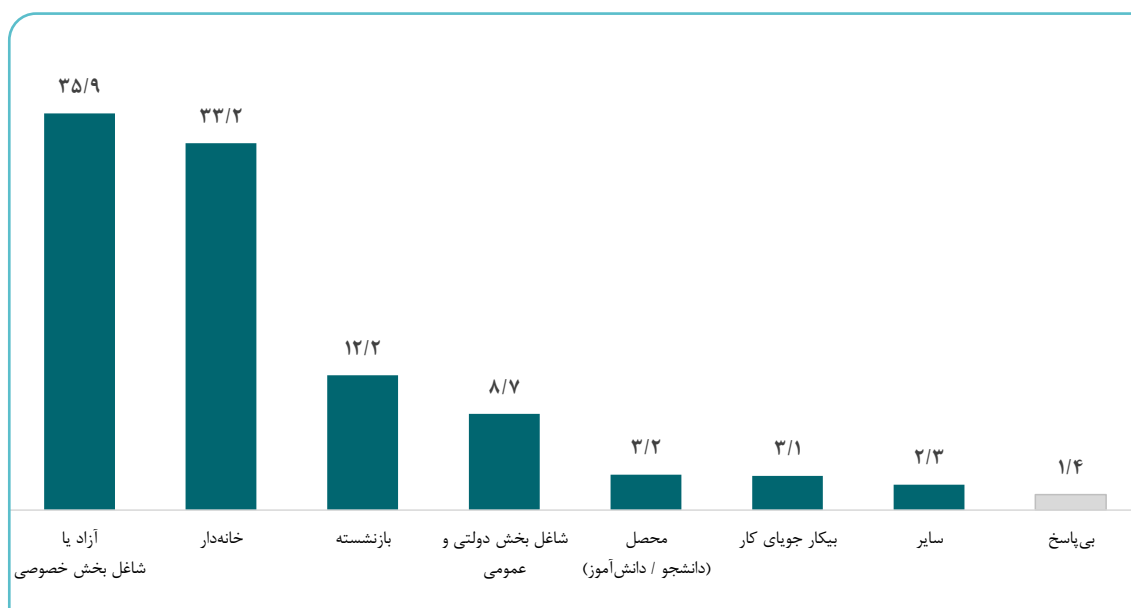
طبق اظهار پاسخ‌گویان، به‌لحاظ وضعیت درآمد خانوار، ۱۹/۸ درصد به‌طور متوسط «کمتر از ۱۲ میلیون»، ۲۷/۹ درصد «۱۲ تا ۱۸ میلیون»، ۲۰/۳ درصد «۱۸ تا ۲۵ میلیون»، ۱۲/۷ درصد «۲۵ تا ۳۵ میلیون» و ۱۲/۳ درصد به‌طور متوسط «۳۵ میلیون یا بیشتر» در ماه درآمد دارند.

شکل ۲. نمودار متوسط درآمد ماهیانه خانوار پاسخ‌گویان (درصد)



از نظر وضعیت شغلی، ۳۵/۹ درصد از پاسخ‌گویان دارای شغل آزاد یا شاغل بخش خصوصی، ۳۳/۲ درصد خانه‌دار و ۱۲/۲ درصد بازنشسته هستند. وضعیت شغلی سایر پاسخ‌گویان در شکل زیر ارائه شده است.

شکل ۳. نمودار وضعیت شغلی پاسخ‌گویان (درصد)



۱. بخش اول: جریمه‌های رانندگی

در این بخش، به‌منظور سنجش دیدگاه ساکنان مناطق شهری نسبت به جریمه‌های رانندگی و میزان بازدارندگی آنان، سؤالاتی مطرح شده است. همچنین، نظر این افراد درباره موضوعاتی چون مجازات متناسب جهت کاهش میزان تخلفات رانندگی پرسیده شده است. نتایج به‌دست آمده در ادامه بررسی می‌شود.

۱-۱. میزان بازدارندگی مجازات‌های رانندگی در کاهش تخلفات

از پاسخ‌گویان سؤال شده است «به‌نظر شما به‌طور کلی مجازات‌های رانندگی مثل جریمه نقدی و توقیف خودرو یا گواهی‌نامه، چقدر باعث کاهش تخلفات رانندگی می‌شود؟». ۶۲/۹ درصد از افراد ساکن شهرها معتقدند این مجازات‌ها به‌میزان «زیاد» یا «خیلی زیاد» در کاهش تخلفات رانندگی مؤثر است. از طرفی، ۲۴/۸ درصد از شهرنشینان تأثیرگذاری این نوع مجازات را «کم» می‌دانند و ۹/۵ درصد آن را بی‌اثر تشخیص داده‌اند.

شکل ۴. نمودار نظر شهرنشینان درباره بازدارندگی مجازات‌های رانندگی در کاهش تخلفات (درصد)



مطابق با یافته‌های آماری^۱،

- * دارندگان خودروی شخصی، کمتر از دیگران بر این باورند که مجازات‌های رانندگی باعث کاهش تخلفات رانندگی می‌شود (۳۶/۵ در مقابل ۲۸/۶ درصد).
- * زن‌ها بیشتر از مردها معتقدند که مجازات‌های رانندگی باعث کاهش تخلفات رانندگی می‌شود (۷۰/۴ در مقابل ۵۹/۱ درصد).
- * هرچه سطح تحصیلات کمتر باشد، تأثیر مثبت مجازات‌های رانندگی بر کاهش تخلفات، بیشتر دانسته می‌شود (به ترتیب ۶۲/۱، ۶۴ و ۷۰/۶ درصد^۲ افراد با سطح تحصیلی دانشگاهی، دیپلم و زیردیپلم).
- * تفاوت معناداری در دیدگاه گروه‌های مختلف سنی (جوان، میان‌سال و سالمند) مشاهده نمی‌شود.^۴

1. P_value < 0.05

۲. تجمیع گزینه‌های «اصلاً» و «کم».

۳. تجمیع گزینه‌های «زیاد» و «خیلی زیاد».

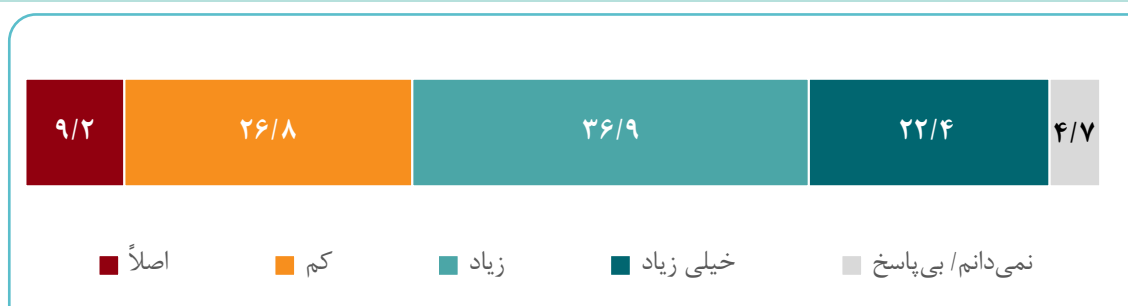
4. P_value > 0.05



۱-۲. تأثیر مبلغ جریمه‌های فعلی در کاهش تخلفات

از پاسخ‌گویان سؤال شده است «مبلغ جریمه‌های فعلی را تا چه اندازه در کاهش تخلفات خطرناک مؤثر می‌دانید؟». بیش از نیمی از جمعیت شهرنشین (۵۹/۳ درصد) بیان کرده‌اند که مبلغ جریمه‌های فعلی به‌میزان «زیاد» یا «خیلی زیادی» در کاهش تخلفات خطرناک مؤثر است. از طرفی، ۲۶/۸ درصد اثرگذاری جریمه‌های فعلی را «کم» و ۹/۲ درصد آن را بی‌اثر می‌دانند.

شکل ۵. نمودار نظر شهرنشینان درباره تأثیر مبلغ جریمه‌های فعلی در کاهش تخلفات خطرناک (درصد)



مطابق با نتایج آماری^۱،

- * دارندگان خودروی شخصی، کمتر از دیگران بر این باورند که مبلغ جریمه‌های فعلی باعث کاهش تخلفات خطرناک می‌شود (۳۸/۸ در مقابل ۳۲ درصد^۲).
- * با کاهش سطح تحصیلات، مبلغ جریمه‌های فعلی رانندگی در کاهش تخلفات خطرناک، اثرگذارتر دانسته می‌شود (به ترتیب ۵۸/۳، ۶۴/۴ و ۶۶/۲ درصد^۳ از افراد با تحصیلات دانشگاهی، دیپلم و زیردیپلم).
- * تفاوت معناداری در دیدگاه افراد در سطوح مختلف درآمدی مشاهده نمی‌شود.^۴

1. P_value < 0.05

4. P_value > 0.05

۲. تجمیع گزینه‌های «اصلاً» و «کم».

۳. تجمیع گزینه‌های «زیاد» و «خیلی زیاد».

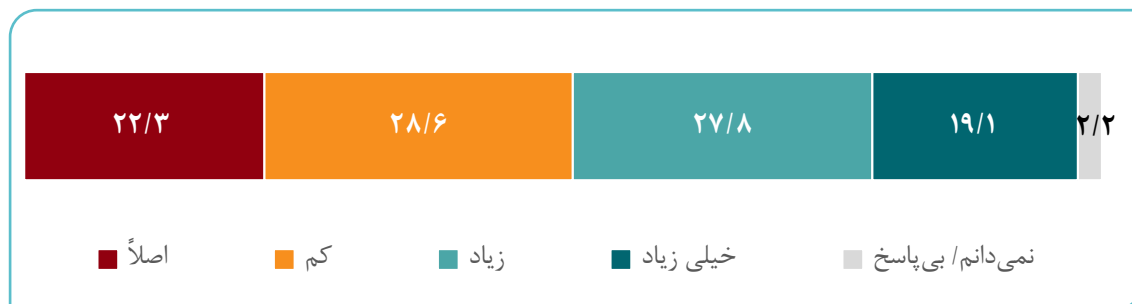
۱-۳. مقبولیت سیاست‌های بازدارنده در جهت کاهش تخلفات رانندگی

یکی از رویکردهای کلیدی در سیاستگذاری حمل‌ونقل، ارزیابی مقبولیت اجتماعی راهکارهای مقابله با تخلفات است. این زیربخش به بررسی میزان موافقت عمومی با انواع مجازات رانندگی و اثربخشی ادراک شده^۱ آنها از منظر شهروندان می‌پردازد. در همین راستا، ابتدا توضیحاتی برای پاسخ‌گویان خوانده شد با این مضمون که «یکی از راه‌های کاهش تخلفات رانندگی، جریمه و مجازات رانندگان متخلف است. برای کاهش این تخلفات، با اجرایی شدن هر کدام از مجازات‌هایی که برایتان می‌خوانم، چقدر موافقتی؟». در ادامه نظر جامعه شهری درباره هر یک از مجازات‌ها سنجیده شده است.

۱-۳-۱. افزایش مبلغ جریمه‌های رانندگی

به‌منظور کاهش تخلفات رانندگی، نزدیک به نیمی از ساکنان شهرها (۴۶/۹ درصد) با افزایش مبلغ فعلی جریمه‌های رانندگی به‌میزان «زیاد» یا «خیلی زیادی» موافق هستند. درمقابل، ۲۸/۶ درصد به‌میزان «کمی» موافق آن هستند و این درحالی است که ۲۲/۳ درصد اعلام کرده‌اند «اصلاً» موافق اجرای چنین مجازاتی نیستند.

شکل ۶. نمودار میزان موافقت شهرنشینان با افزایش مبلغ جریمه‌های رانندگی (درصد)



مطابق با نتایج آماری^۲،

- * هرچه فرد مجازات‌های رانندگی را در کاهش تخلفات رانندگی اثرگذارتر می‌داند، با افزایش مبلغ فعلی جریمه‌های رانندگی موافق‌تر است.^۳
- * مردها در مقایسه با زنها مخالفت بیشتری با افزایش مبلغ فعلی جریمه‌های رانندگی دارند؛ به‌طوری‌که ۲۷/۳ درصد از مردها درمقابل ۱۸/۲ درصد از زنها اظهار کرده‌اند افزایش مبلغ جریمه‌های فعلی هیچ اثری بر کاهش تخلفات نخواهد داشت.
- * تفاوت معناداری در دیدگاه دارندگان خودرو و افراد فاقد خودرو، گروه‌های مختلف سنی (جوان، میان‌سال و سالمند)، گروه‌های متفاوت تحصیلاتی (زیردیپلم، دیپلم و دانشگاهی) و ساکنان مراکز استان‌ها و شهرهای تابعه مشاهده نمی‌شود.^۴

1. Perceived Effectiveness
2. P_value < 0.05
3. Somers' d = 0.243
4. P_value > 0.05



۲-۳-۱. افزایش جریمه‌های رانندگی، مشروط به تعیین نحوه هزینه‌کرد آن

در پاسخ به سؤال «اگر خودتان بتوانید تعیین کنید جریمه‌های رانندگی صرف چه کاری شود، در این صورت چقدر با افزایش مبلغ جریمه‌ها موافق هستید؟»، ۶۷/۷ درصد از شهرنشینان به میزان «زیاد» یا «خیلی زیادی» موافق افزایش مبلغ جریمه‌ها در ازای تعیین هزینه‌کرد مبالغ آن هستند. از طرفی، تحت چنین شرایطی ۲۰/۶ درصد به میزان «کمی» موافق افزایش جریمه‌ها هستند و ۷/۹ درصد نیز «اصلاً» موافق آن نیستند.

شکل ۷. نمودار میزان موافقت شهرنشینان با افزایش جریمه‌های رانندگی به شرط تعیین محل هزینه‌کرد آن توسط فرد (درصد)



مطابق با نتایج آماری^۱،

- * هرچه فرد مجازات‌های رانندگی را در کاهش تخلفات رانندگی اثرگذارتر می‌داند، با افزایش مبلغ جریمه‌های رانندگی مشروط بر تعیین محل مصرف آن توسط او موافق‌تر است.^۲
- * حدود یک‌چهارم از جمعیت شهرنشین (۲۸/۴ درصد)^۳ با افزایش مبلغ جریمه‌های رانندگی مخالفند، اما در صورتی که خودشان بتوانند محل هزینه‌کرد این مبالغ را تعیین کنند، نظرشان تغییر کرده و با افزایش موافقت کرده‌اند.

جدول ۱. میزان موافقت هم‌زمان شهرنشینان با افزایش مبلغ جریمه‌های رانندگی به صورت کلی و در صورت تعیین محل هزینه‌کرد آن توسط فرد (درصد)

میزان موافقت با افزایش جریمه‌های رانندگی به شرط تعیین محل هزینه‌کرد آن توسط فرد			میزان موافقت با افزایش مبلغ جریمه‌های رانندگی
زیاد یا خیلی زیاد	کم	اصلاً	
۱۰/۹	۶/۲	۵/۴	اصلاً
۱۷/۵	۹/۸	۱/۹	کم
۴۲	۵/۴	۱	زیاد یا خیلی زیاد

- * تفاوت معناداری در دیدگاه گروه‌های متفاوت تحصیلاتی (زیردیپلم، دیپلم و دانشگاهی)، گروه‌های مختلف شغلی، سطوح متفاوت درآمدی و همچنین افراد دارای خودرو و فاقد خودرو، مشاهده نمی‌شود.^۴

1. P_value < 0.05

2. Somers' d = 0.125

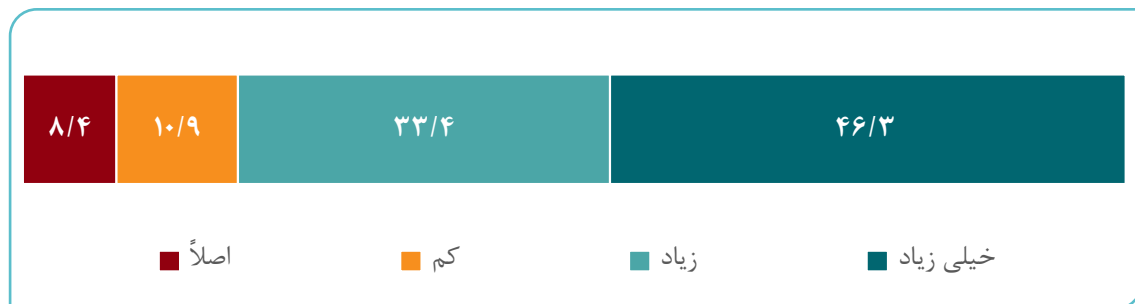
4. P_value > 0.05

۳. تجمیع گزینه‌های «اصلاً» و «کم».

۳-۱. افزایش جریمه‌های رانندگی برای رانندگان متخلف پرتکرار

به‌منظور کاهش تخلفات رانندگی، اغلب ساکنان شهرها (۷۹/۷ درصد) به‌میزان «زیاد» یا «خیلی زیادی» با افزایش مبلغ جریمه‌های رانندگی برای کسانی که تخلفات رانندگی را تکرار می‌کنند، موافق هستند. درمقابل، ۱۰/۹ درصد به‌میزان «کمی» موافق آن هستند و این درحالی است که ۸/۴ درصد اعلام کرده‌اند «اصلاً» موافق اجرای چنین رویکردی نیستند.

شکل ۸. نمودار میزان موافقت شهرنشینان با افزایش جریمه‌های رانندگی برای رانندگان متخلف پرتکرار (درصد)



مطابق با نتایج آماری^۱،

- * هرچه فرد مجازات‌های رانندگی را در کاهش تخلفات رانندگی اثرگذارتر می‌داند، با افزایش مبلغ جریمه‌های رانندگان پرتخلف موافق‌تر است.^۲
- * میان‌سالان بیشتر از سایرین، موافق افزایش مبلغ جریمه‌های رانندگی برای رانندگانی که تخلفات را تکرار می‌کنند، هستند (۸۲ درصد از میان‌سالان درمقابل به‌ترتیب ۷۸/۱ و ۷۸/۳ درصد از سالمندان و جوانان).^۳
- * تفاوت معناداری در دیدگاه زنان و مردان، ساکنان مراکز استان‌ها و شهرهای تابعه، سطوح متفاوت تحصیلاتی (زیردیپلم، دیپلم و دانشگاهی) و همچنین دیدگاه مالکان خودرو و افراد فاقد خودرو، مشاهده نمی‌شود.^۴

1. P_value < 0.05
2. Somers' d = 0.209
4. P_value > 0.05

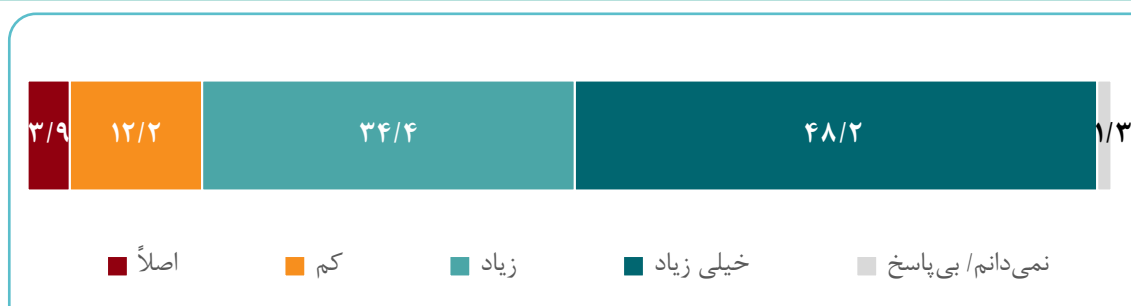
۳. جمع‌گزینه‌های «زیاد» و «خیلی زیاد».



۴-۳-۱. جریمه ضبط گواهی‌نامه در صورت تعدد تخلفات

در راستای کاهش تخلفات رانندگی، اغلب جمعیت شهری (۸۲/۶ درصد) به میزان «زیاد» یا «خیلی زیادی» موافق توقیف و ضبط گواهی‌نامه برای رانندگانی که تخلفات زیادی دارند، هستند. درمقابل، ۱۲/۲ درصد به میزان «کمی» موافق این نوع جریمه بوده و ۳/۹ درصد اعلام کرده‌اند «اصلاً» موافق اجرای چنین سیاستی نیستند.

شکل ۹. نمودار میزان موافقت شهرنشینان با جریمه ضبط گواهی‌نامه برای رانندگان پرتخلف (درصد)



نتایج آماری نشان می‌دهد،^۱

* هرچه فرد مجازات‌های رانندگی را در کاهش تخلفات رانندگی اثرگذارتر می‌داند، با ضبط گواهی‌نامه رانندگان پرتخلف موافق‌تر است.^۲

* جوانان بیشتر از سایر گروه‌های سنی، مخالف توقیف و ضبط گواهی‌نامه رانندگانی هستند که تخلفات زیادی دارند (به ترتیب ۲۵/۱، ۱۲/۴ و ۱۶/۷ درصد^۳ از جوانان، میان سالان و سالمندان).

* تفاوت معناداری در دیدگاه زنان و مردان، ساکنان مراکز استان‌ها و شهرهای تابعه، گروه‌های متفاوت تحصیلاتی (زیردیپلم، دیپلم و دانشگاهی) و همچنین مالکان خودرو و افراد فاقد خودرو، مشاهده نمی‌شود.^۴

1. P_value < 0.05

2. Somers' d = 0.102

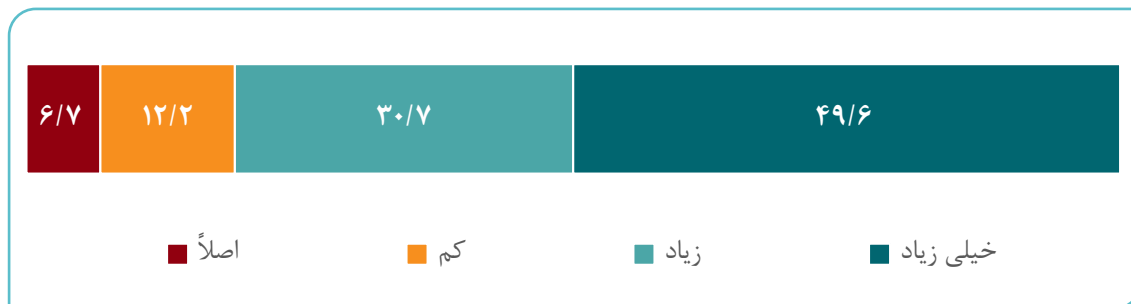
4. P_value > 0.05

۳. تجمیع گزینه‌های «اصلاً» و «کم».

۵-۳-۱. جریمه توقیف وسیله نقلیه در رانندگی خطرناک

به‌منظور کاهش تخلفات رانندگی، اغلب ساکنان مناطق شهری (۸۰/۳ درصد) به‌میزان «زیاد» یا «خیلی زیادی» موافق توقیف و انتقال وسیله نقلیه به پارکینگ توسط پلیس به‌دلیل رانندگی خطرناک هستند. درمقابل، ۱۲/۲ درصد به‌میزان «کمی» موافق این رویکرد بوده و ۶/۷ درصد اعلام کرده‌اند «اصلاً» موافق اجرای چنین مجازاتی نیستند.

شکل ۱۰. نمودار میزان موافقت شهرنشینان با جریمه توقیف وسیله نقلیه در رانندگی خطرناک (درصد)



نتایج آماری نشان می‌دهد،^۱

- * کسانی که مجازات‌های رانندگی را در کاهش تخلفات رانندگی به‌میزان قابل توجهی اثرگذار می‌دانند، با توقیف و انتقال وسیله نقلیه به پارکینگ به‌علت رانندگی خطرناک موافق‌تر است.^۲
- * میان‌سالان با توقیف و انتقال وسیله نقلیه به پارکینگ به‌دلیل رانندگی خطرناک موافق‌تر هستند (۸۴/۶ درصد از میان‌سالان درمقابل ۷۶/۷ درصد از سالمندان و ۷۵/۹ درصد از جوانان).^۳
- * تفاوت معناداری در دیدگاه زنان و مردان، ساکنان مراکز استان‌ها و شهرهای تابعه، گروه‌های متفاوت تحصیلاتی (زیردیپلم، دیپلم و دانشگاهی) و همچنین مالکان خودرو و افراد فاقد خودرو، مشاهده نمی‌شود.^۴

1. P_value < 0.05
2. Somers' d = 0.128
4. P_value > 0.05

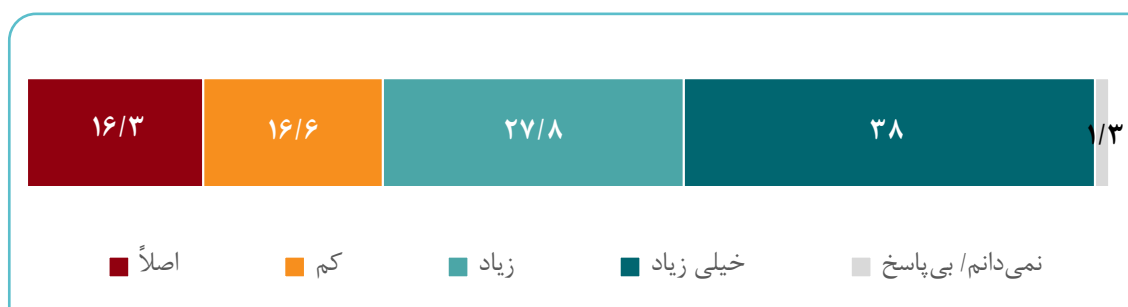
۳. تجمیع گزینه‌های «زیاد» و «خیلی زیاد».



۶-۳-۱. جریمه الزام انجام خدمات عمومی برای رانندگان بدون گواهی‌نامه

با هدف کاهش تخلفات رانندگی، بیشتر شهرنشینان (۶۵/۸ درصد) به‌میزان «زیاد» یا «خیلی زیادی» موافق انجام خدمات عمومی مانند نظافت بیمارستان‌ها به‌عنوان جریمه‌ای برای رانندگان بدون گواهی‌نامه هستند. درمقابل، ۱۶/۶ درصد به‌میزان «کمی» موافق این سیاست بازدارنده هستند و این درحالی است که ۱۶/۳ درصد اعلام کرده‌اند «اصلاً» موافق اجرای چنین مجازاتی نیستند.

شکل ۱۱. نمودار میزان موافقت شهرنشینان با جریمه الزام انجام خدمات عمومی برای رانندگان بدون گواهی‌نامه (درصد)



نتایج آماری گواه آن است که،^۱

- * هرچه فرد مجازات‌های رانندگی را در کاهش تخلفات رانندگی اثرگذارتر می‌داند، با انجام خدمات عمومی توسط رانندگان بدون گواهی‌نامه موافق‌تر است.^۲
- * میان سالان با انجام خدمات عمومی مثل نظافت بیمارستان‌ها به‌عنوان جریمه‌ای برای رانندگان بدون گواهی‌نامه موافقت بیشتری دارند (۶۹/۹ درصد از میان سالان درمقابل ۶۱/۱ درصد از سالمندان و ۶۱/۱ درصد از جوانان).^۳
- * تفاوت معناداری در دیدگاه زنان و مردان، ساکنان مراکز استان‌ها و شهرهای تابعه، گروه‌های متفاوت تحصیلاتی (زیردیپلم، دیپلم و دانشگاهی) و همچنین مالکان خودرو و افراد فاقد خودرو، مشاهده نمی‌شود.^۴

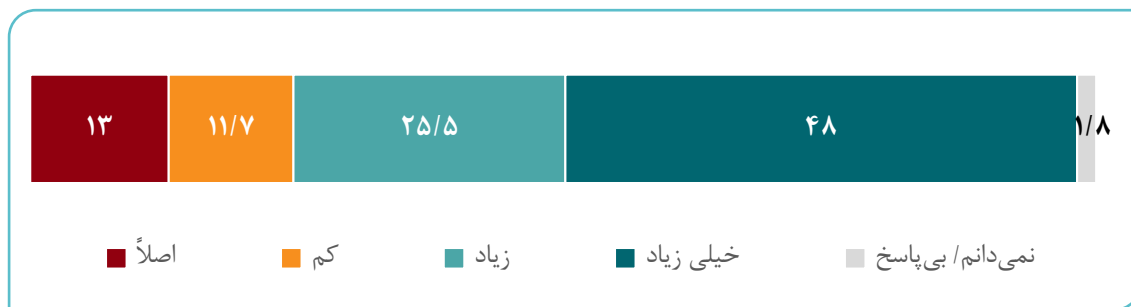
1. P_value < 0.05
2. Somers' d = 0.121
4. P_value > 0.05

۳. تجمیع گزینه‌های «زیاد» و «خیلی زیاد».

۷-۳-۱. جریمه الزام انجام خدمات عمومی برای رانندگان مست

در جهت کاهش تخلفات رانندگی، ۷۳/۵ درصد از پاسخ‌گویان با تعیین جریمه انجام خدمات عمومی مانند نظافت بیمارستان‌ها برای رانندگان مست به‌میزان «زیاد» یا «خیلی زیادی» موافق هستند. درمقابل، ۱۱/۷ درصد به‌میزان «کمی» موافق آن هستند. این درحالی است که ۱۳ درصد اعلام کرده‌اند «اصلاً» موافق اجرای چنین مجازاتی نیستند.

شکل ۱۲. نمودار میزان موافقت شهرنشینان با جریمه الزام انجام خدمات عمومی برای رانندگان مست (درصد)



مطابق با نتایج آماری^۱،

- * هرچه فرد مجازات‌های رانندگی را در کاهش تخلفات رانندگی اثرگذارتر می‌داند، با انجام خدمات عمومی توسط رانندگان مست موافق‌تر است.^۲
- * جوانان با انجام خدمات عمومی به‌عنوان مجازات رانندگان مست مخالف‌تر هستند (به‌ترتیب ۳۳/۵، ۲۱/۶ و ۲۶/۳ درصد^۳ از جوانان، میان‌سالان و سالمندان).
- * با افزایش سطح تحصیلات، موافقت با مجازات انجام خدمات عمومی برای رانندگان مست بیشتر می‌شود (به‌ترتیب ۷۱/۲، ۷۳/۵ و ۷۹ درصد^۴ از افراد با تحصیلات زیردیپلم، دیپلم و دانشگاهی).
- * تفاوت معناداری در دیدگاه زنان و مردان، ساکنان مراکز استان‌ها و شهرهای تابعه و همچنین مالکان خودرو و افراد فاقد خودرو مشاهده نمی‌شود.^۵

1. P_value < 0.05
2. Somers' d = 0.107

۳. تجمیع گزینه‌های «اصلاً» و «کم».
۴. تجمیع گزینه‌های «زیاد» و «خیلی زیاد».

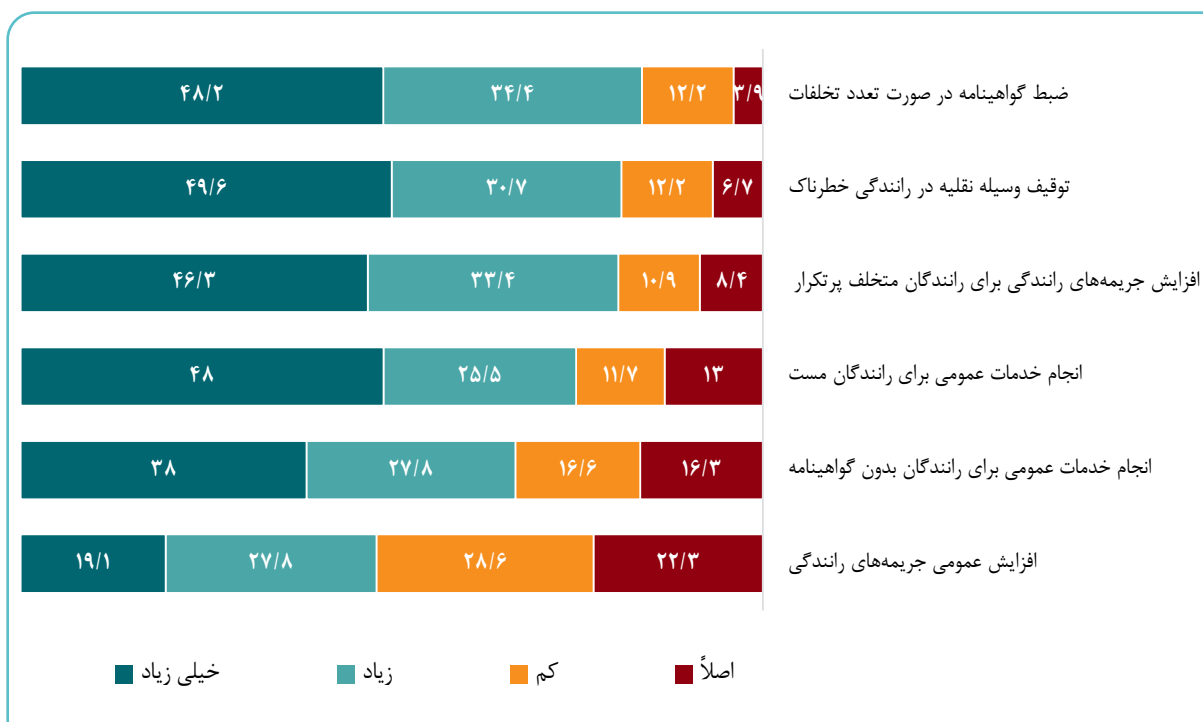
5. P_value > 0.05



۸-۳-۱. مقایسه سیاست‌های بازدارنده از انجام تخلفات رانندگی

مقایسه نتایج به‌دست آمده از سؤالات پرسیده شده در این بخش نشان می‌دهد، ضبط گواهی‌نامه رانندگانی که تخلفات زیادی دارند، نزد شهروندان پذیرفتنی‌تر از سایر جریمه‌های تعریف شده است؛ حال آنکه سطح پذیرش برای افزایش کلی جریمه‌های رانندگی پایین‌تر قرار دارد.

شکل ۱۳. نمودار مقایسه سیاست‌های بازدارنده در جهت کاهش تخلفات رانندگی (درصد)



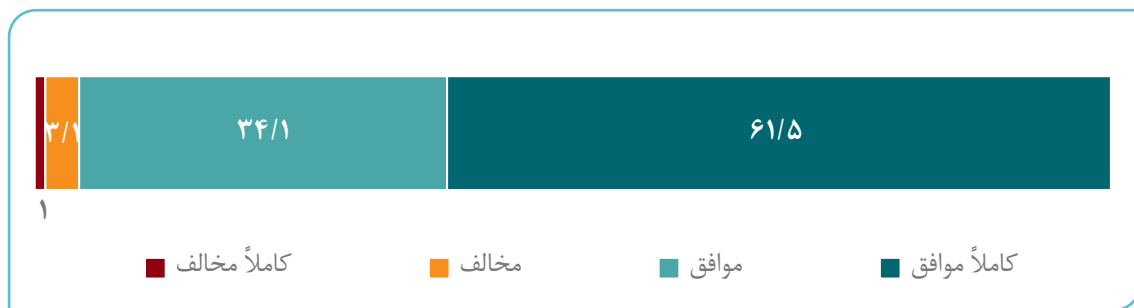
۲. بخش دوم: نحوه هزینه کرد درآمد حاصل از جریمه‌های رانندگی

در این بخش، از پاسخ‌گویان خواسته شده دیدگاه خود را درباره نحوه هزینه کرد درآمد حاصل از جریمه‌های رانندگی ابراز کنند.

۲-۱. تخصیص جریمه‌های رانندگی به ایمن‌سازی راه‌ها

نظر پاسخ‌گویان درباره این جمله پرسیده شد «مبلغ جرایم رانندگی باید خرج ایمن‌سازی خیابان‌ها و جاده‌ها شود». غالب شهرنشینان (۹۵/۶ درصد) با این گزاره «موافق» یا «کاملاً موافق» بوده و در مقابل ۴/۱ درصد «مخالف» یا «کاملاً مخالف» آن هستند که مبالغ جرایم رانندگی خرج چنین مصارفی شود.

شکل ۱۴. نمودار نظر شهرنشینان درباره ایمن‌سازی راه‌ها با عواید حاصل از جرایم رانندگی (درصد)



اگرچه اغلب جمعیت شهری با تخصیص عواید حاصل از جرایم رانندگی به ایمن‌سازی راه‌ها موافقت، یافته‌های آماری حاکی از آن است که،^۱

* حدود دوسوم از جمعیت شهرنشین (۶۸/۲ درصد) در صورتی از افزایش مبالغ جریمه‌ها حمایت می‌کنند که اطمینان داشته باشند عواید آن برای ایمن‌تر کردن راه‌ها هزینه می‌شود.

* مالکان خودرو کمی بیشتر موافق تخصیص این عایدی به ایمن‌سازی راه‌ها و جاده‌ها هستند (۹۶/۵ در مقابل ۹۲/۷ درصد).

* افراد با تحصیلات دیپلم و بالاتر موافقت بیشتری با تخصیص جریمه‌های رانندگی به ایمن‌سازی راه‌ها دارند (به ترتیب ۹۷/۹ و ۹۶/۹ درصد از افراد با تحصیلات دیپلم و دانشگاهی در مقابل ۹۲/۴ درصد از افراد با تحصیلات زیردیپلم).^۲

* تفاوت معناداری در دیدگاه ساکنان مراکز استان‌ها و شهرهای تابعه، گروه‌های متفاوت سنی (جوان، میان‌سال و سالمند) و همچنین شهروندان در سطوح مختلف درآمدی مشاهده نمی‌شود.^۳

1. P_value < 0.05

۲. جمع‌گزینه‌های «زیاد» و «خیلی زیاد».

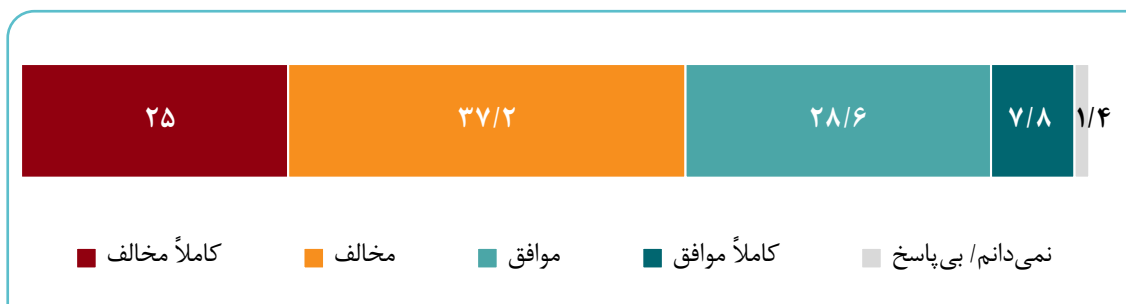
3. P_value > 0.05



۲-۲. تخصیص جریمه‌های رانندگی به هزینه‌های عمومی دولت

نظر پاسخ‌گویان درباره این جمله پرسیده شد «مبلغ جرایم رانندگی، باید خرج هزینه‌های عمومی دولت شود». نزدیک به دوسوم از جمعیت شهری (۶۲/۲ درصد) با این گزاره «مخالف» یا «کاملاً مخالف» بوده و در مقابل ۳۶/۴ درصد «موافق» یا «کاملاً موافق» آن هستند که مبالغ جریمه‌های رانندگی صرف هزینه‌های عمومی دولت شود.

شکل ۱۵. نمودار نظر شهرنشینان درباره تأمین هزینه‌های عمومی دولت با عواید حاصل از جرایم رانندگی (درصد)



مطابق با نتایج آماری^۲،

* بیش از نیمی از شهروندان (۵۹/۹ درصد) با تخصیص جریمه‌های رانندگی به ایمن‌سازی راه‌ها موافقت، اما مخالف تأمین هزینه‌های عمومی دولت به‌وسیله این عایدی هستند.

جدول ۲. نظر هم‌زمان شهرنشینان درباره تخصیص جریمه‌های رانندگی به هزینه‌های عمومی دولت و ایمن‌سازی راه‌ها (درصد)

تخصیص جریمه‌های رانندگی به هزینه‌های عمومی دولت		تخصیص جریمه‌های رانندگی به ایمن‌سازی راه‌ها	
مخالف یا کاملاً مخالف	موافق یا کاملاً موافق	موافق یا کاملاً موافق	مخالف یا کاملاً مخالف
۵۹/۹	۳۶	۷۳/۱	۳/۳

* مالکان خودرو مخالفت بیشتری با تخصیص عواید حاصل از جریمه‌های رانندگی به تأمین هزینه‌های عمومی دولت دارند (۶۴/۷ در مقابل ۵۴/۹ درصد).

* جوانان با تخصیص جریمه‌های رانندگی به تأمین هزینه‌های عمومی دولت مخالفت بیشتری دارند (به ترتیب ۷۳/۱، ۶۰/۷ و ۵۳/۷ درصد از جوانان، میان‌سالان و سالمندان).

* با افزایش سطح تحصیلات، مخالفت با تخصیص جریمه‌های رانندگی به تأمین هزینه‌های عمومی دولت، بیشتر می‌شود (به ترتیب ۵۱/۶، ۶۰/۱ و ۷۱/۳ درصد افراد با تحصیلات زیردیپلم، دیپلم و دانشگاهی).

1. P_value < 0.05

- * ساکنان مراکز استان‌ها با تخصیص عواید حاصل از جریمه‌های رانندگی برای تأمین هزینه‌های عمومی دولت مخالف‌ترینند (۶۵/۶ درصد از ساکنان مراکز استان‌ها در مقابل ۶۰/۳ درصد از ساکنان شهرهای تابعه).
- * هرچه متوسط درآمد ماهیانه خانوار افزایش پیدا می‌کند، مخالفت با تخصیص عواید حاصل از جریمه‌های رانندگی به تأمین هزینه‌های عمومی دولت، بیشتر می‌شود؛ به طوری که از ۵۶/۷ درصد در بین افراد با متوسط درآمد ماهیانه خانوار کمتر از ۱۲ میلیون تومان به ۷۸ درصد میان افراد با متوسط درآمد خانوار حداقل ۳۵ میلیون تومان رسیده است.





سؤال‌های پرسش‌نامه



به منظور سهولت دسترسی به کلیتی از سؤال‌های پرسش‌نامه، لیستی از آنها در این قسمت آورده شده است. درباره این سؤال‌ها، توجه به نکات زیر، ضروری است:

- * سؤال‌ها به همان ترتیبی که در متن گزارش آمده، لیست شده‌اند و الزاماً با ترتیب سؤال‌ها در پرسش‌نامه اصلی، یکسان نیستند.
- * فقط سؤال‌های خام لیست شده‌اند؛ یعنی گزینه‌ها و اطلاعات اضافی که در حین مصاحبه برای پاسخ‌گو خوانده شده، در این قسمت آورده نشده است.

■ جریمه‌های رانندگی

- به نظر شما به‌طور کلی مجازات‌های رانندگی مثل جریمه نقدی و توقیف خودرو یا گواهی‌نامه، چقدر باعث کاهش تخلفات رانندگی می‌شود؟
- مبلغ جریمه‌های فعلی را تا چه اندازه در کاهش تخلفات خطرناک مؤثر می‌دانید؟
- یکی از راه‌های کاهش تخلفات رانندگی، جریمه و مجازات رانندگان متخلف است. برای کاهش این تخلفات، با اجرایی شدن هر کدام از مجازات‌هایی که برایتان می‌خوانم، چقدر موافقت می‌کنید؟
- با افزایش مبلغ فعلی جریمه‌های رانندگی.
- اگر خودتان بتوانید تعیین کنید جریمه‌های رانندگی صرف چه کاری شود، چقدر با افزایش مبلغ جریمه‌ها موافقت می‌کنید؟
- با افزایش مبلغ جریمه‌های رانندگی برای کسانی که تخلفات رانندگی را تکرار می‌کنند.
- با توقیف و ضبط گواهی‌نامه رانندگانی که تخلفات زیادی دارند.
- با توقیف و انتقال وسیله نقلیه به پارکینگ توسط پلیس به دلیل رانندگی خطرناک.
- جریمه رانندگان بدون گواهی‌نامه، انجام خدمات عمومی مثل نظافت در بیمارستان‌ها باشد.
- انجام کارهایی مثل نظافت بیمارستان‌ها برای رانندگان مست.

■ نحوه هزینه‌کرد در آمد حاصل از جریمه‌های رانندگی

- در خصوص مواردی که برایتان می‌خوانم چه نظری دارید؟
- مبلغ جرایم رانندگی، باید خرج ایمن‌سازی خیابان‌ها و جاده‌ها شود.
- مبلغ جرایم رانندگی، باید خرج هزینه‌های عمومی دولت شود.

گزیده سیاستی

اغلب شهرنشینان (۹۵/۶ درصد) موافق آن هستند که مبلغ حاصل از جرایم رانندگی، خرج ایمن‌سازی خیابان‌ها و جاده‌ها شود.



مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

تهران، خیابان پاسداران، روبروی پارک نیاوران (ضلع جنوبی، پلاک ۸۰۲)

تلفن: ۷۵۱۸۳۰۰۰ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۵۸۵۵ پست الکترونیک: mrc@majles.ir

وبسایت: rc.majles.ir