

خلاصه گزارش اظهار نظر کارشناسی درباره:
«لایحه نحوه رسیدگی به امور تخلفات و اخذ جریمه‌های مربوط به حمل و نقل
و عبور و مرور و وسائل نقلیه»

مقدمه

از تاریخ تصویب قانون کیفر بزه‌های مربوط به راه‌آهن (۱۳۲۰) تاکنون قوانین و آیین‌نامه‌های بسیاری درباره موضوع حمل و نقل و کیفیت مقابله با متخلفان از مقررات به تصویب رسیده است. قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی، مصوب ۱۳۵۰/۳/۳۰ محور اصلی همه قوانین و مقررات و اصلاحات و الحاقات بعدی و آیین‌نامه‌های مربوطه محسوب می‌شود. چنان که در مقدمه توجیهی لایحه پیشنهادی آمده ظاهراً نارسایی‌های مقررات قانون موجود از سویی و اهمیت نقش حمل و نقل و آثار اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی و بهداشتی آن و لزوم توجه به پیشرفت‌های تکنولوژی و معیارهای فنی، حقوقی، اجتماعی و اقتصادی از سوی دیگر سبب شده تا دولت محترم تصویب لایحه پیشنهادی را تقاضا کند.

ارزیابی کلی

علی‌رغم تعابیر کلی و مقاصد اجمالی مطرح شده در مقدمه توجیهی لایحه پیشنهادی، نه از مقدمه توجیهی و نه از مفاد مقررات متن لایحه معلوم نمی‌شود که تدوین‌کنندگان متن لایحه پیشنهادی در صدد دستیابی به کدام یک از اهداف و آثار اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و بهداشتی مورد ادعا هستند همچنان که معلوم نیست ابهامات و نارسایی‌هایی که در قوانین و مقررات موجود است کدام است و مقررات لایحه پیشنهادی عملاً و حقیقتاً می‌خواهد چه نقایص و خلأهایی را برطرف سازد. افزون بر این چند ایراد اساسی بر مفاد لایحه حاضر وارد است.

نخست آنکه برخلاف مقررات سابق که مصادیق تخلفات رانندگی را احصا و حدود جریمه‌های هر کدام را معین می‌کرد، لایحه حاضر در این باره ساکت است. توضیح آنکه تبصره الحاقی به ماده (۲) قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی، مصوب ۱۳۵۸/۲/۳۱ انواع تخلفات رانندگی را در سه سطح دسته‌بندی و جمعاً در بیست فقره احصا کرده و مبلغ جریمه هر گروه را مشخص کرده است. چون معرفی عناوین مجرمانه و تعیین مجازات برای آنها از اختیارات خاص قانون‌گذار است و در متن قانون باید ذکر شود، ارجاع آن به آیین‌نامه خلاف اصول است. تعیین مصادیق یک عنوان مجرمانه و نوع و میزان ضمانت اجرای آنها یک عمل تقنینی محض و در صلاحیت خاص مجلس شورای اسلامی است. به نظر می‌رسد ارجاع این مسئله مهم به آیین‌نامه، در تعارض با اصل قانونی بودن جرایم و مجازات‌ها و مغایر اصول سی‌وششم و هشتادوپنجم قانون اساسی باشد.

دوم اینکه مطابق اصول حقوق جزا و قواعد فقه اسلامی میان جرم و مجازات همیشه باید نسبت و سنخیتی برقرار باشد. به نظر می‌رسد که لایحه حاضر در مواردی که حکم به توقیف وسیله نقلیه، خواه به‌عنوان ضمانت اجرای کیفری و خواه از باب ضمانت اجرای پرداخت جریمه‌های معوقه می‌دهد، ناقض قاعده تناسب مجازات با جرم باشد. جرایم موضوع مقررات راهنمایی و رانندگی از نوع جرایم خلافی و مستوجب مجازات‌های خلافی هستند. توقیف وسیله نقلیه به خاطر تخلف از مقررات خلافی مجازاتی سنگین و فاقد مشروعیت اجتماعی است. مراجع قضایی هم پیش از این مخالفت خود را با اعمال چنین مجازاتی اعلام کرده‌اند. افزون بر اینها توقیف وسیله نقلیه در واقع مجازاتی است که به مالک وسیله مزبور تحمیل می‌شود؛ مالکی که لزوماً در هدایت وسیله توقیف شده و وقوع بزه ارتكابی نقشی ندارد.

سوم اینکه فضای کلی و روح حاکم بر مقررات لایحه پیشنهادی، قضایی محدودکننده و روحی سرکوبگر به نظر می‌رسد. اینکه تصویب و اجرای هر مقررره جزایی به‌طور طبیعی به معنی ایجاد محدودیت در حقوق و آزادی‌های شهروندی است محل خلاف نیست. اساساً ایجاد محدودیت در آزادی فردی با رعایت اصول و مبانی مربوطه و به‌منظور تأمین و حفظ حقوق و آزادی‌ها و مصالح و ارزش‌های برتر اقدامی مشروع و معمول است ولی نکته قابل ملاحظه آن است که حفظ نظم و مصالح عمومی و ارزش‌های عام در کنار وضع مقررات جزایی و مجازات متخلفان راه‌های دیگری هم می‌تواند داشته باشد. از جمله این راه‌ها تقویت و توسعه نظارت و کنترل رفتار متخلفان بالقوه و در یک معنا اتخاذ تدابیر پیشگیرانه است.

در لایحه حاضر تقریباً همه جا بحث از نحوه مقابله با تخلفات بالفعل است و کمتر به مسئله تقویت و تجهیز نیروهای انتظامی و تحکیم مسئولیت‌های آنها پرداخته شده است. اتخاذ تدابیر پیشگیرانه و بستن راه‌های تخلف به روی متخلفان البته مستلزم برنامه‌ریزی‌های علمی و صرف همت و هزینه است و درآمدی مستقیم برای کسی ندارد اما با این همه نتایج و عواید عمومی آن در چارچوب تأمین مصالح کلان و منافع عمومی کشور به مراتب مطلوب‌تر و ارزشمندتر از مجموع درآمدهای ناشی از اخذ جریمه تخلفات است. به‌طور کلی هزینه پیشگیری از وقوع تخلف، برای جامعه سودمندتر از درآمدهای ناشی از وقوع آن است.

نکته آخر هم اینکه برخی از مقررات مندرج در این لایحه با موضوع اصلی آن یعنی تخلفات مربوط به امور حمل‌ونقل و جریمه‌های آنها ارتباطی ندارد. از جمله این موارد می‌توان به مواد (۲۳) و (۲۴) اشاره کرد که به حمل بار و مسافر مربوط می‌شوند.

نتیجه‌گیری

با توجه به اهمیت موضوع حمل‌ونقل و آثار و ابعاد مختلف آن و نیز ملاحظه معیارهای فنی و پیشرفت‌های علمی در تنظیم مقررات ناظر به کنترل و سامان‌دهی عبور و مرور وسائل نقلیه لایحه حاضر مثبت تلقی می‌شود. لکن با توجه به ایرادات کلی و جزئی وارد بر آن لازم است تا اصلاحاتی که در گزارش تفصیلی مرکز پژوهش‌ها ذکر گردیده است، در آن اعمال گردد تا هم نارسایی‌های فعلی در این حوزه برطرف شود و هم حقوق شهروندی افراد جامعه محفوظ بماند.