



# بسته سیاستی کاهش تصادفات رانندگی در سال ۱۴۰۳





بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شماره مسلسل: ۱۹۹۹۰  
کد موضوعی: ۲۵۰



مرکز پژوهش‌های  
مجلس شورای اسلامی

تاریخ انتشار:  
۱۴۰۳/۶/۵

**عنوان گزارش:**

بسته سیاستی کاهش تصادفات رانندگی در سال ۱۴۰۳

نوع گزارش: طرح / لایحه □، نظارتی ■، راهبردی □

**نام دفتر:**

مطالعات زیربنایی (گروه حمل و نقل)

**مدیر مطالعه:**

حمیدرضا فوری

**تهیه و تدوین کنندگان:**

شهاب دبیری‌نژاد، حمیدرضا فوری (گروه حمل و نقل)

**ناظر علمی:**

محمدحسن معادی رودسری

**اظهار نظر کنندگان:**

سیدمیثم عظیمی، رامین مالک (دفتر مطالعات حقوقی)، محمد بختیاری (دفتر مطالعات اجتماعی)

**ویراستار ادبی:**

سیده مرضیه موسوی راد

**گرافیک و صفحه آرایی:**

آذر مهمان نواز

**واژه‌های کلیدی:**

۱. ایمنی
۲. حمل و نقل
۳. جرائم تخلفات رانندگی
۴. بازدارندگی جرائم
۵. کنترل سرعت

**تاریخ شروع مطالعه:**

۱۴۰۲/۱۰/۱



## فهرست مطالب

چکیده.....	۶
خلاصه مدیریتی.....	۷
۱. مقدمه.....	۹
۲. پیشینه مطالعه.....	۱۰
۳. ضرورت توجه به رویکرد سیستم ایمن در مدیریت ایمنی راهها.....	۱۱
۴. تأثیر سرعت وسایل نقلیه بر تصادفات رانندگی.....	۱۲
۵. بازدارندگی جرائم اعمال شده بر تخلفات رانندگی.....	۱۵
۶. جمع‌بندی و پیشنهادهای سیاستی.....	۱۸
منابع و مأخذ.....	۲۰

## فهرست شکل‌ها

شکل ۱. نمودار آمار مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات ترافیکی از سال ۱۳۸۴ تا ۱۴۰۲.....	۱۰
شکل ۲. نمودار رابطه بین تغییرات سرعت و تعداد تصادفات فوتی و جرحی.....	۱۳
شکل ۳. شماتیک نحوه اعمال قانون سرعت متوسط در جاده‌ها.....	۱۴
شکل ۴. نمودار مبلغ جرائم رانندگی برحسب قیمت ثابت سال ۱۳۹۰ (شامل سه تخلف رانندگی).....	۱۶
شکل ۵. نمودار نسبت حداقل مبلغ جرائم رانندگی به درآمد ماهیانه افراد در کشورهای مختلف.....	۱۷

## فهرست جداول

جدول ۱. توان نسبت سرعت ثانویه به اولیه در معادلات تخمین نوع آسیب و تصادف براساس.....	۱۱۵
مطالعه تجربی.....	۱۳
جدول ۲. نتایج استفاده از سیستم‌های کنترل میانگین سرعت وسایل نقلیه در کشورهای جهان.....	۱۵



## بسته سیاستی کاهش تصادفات رانندگی در سال ۱۴۰۳

### چکیده



طی سال‌های اخیر روند تعداد تلفات تصادفات رانندگی افزایشی شده و آمارها بیانگر آن است که در سال ۱۴۰۲ آمار تلفات جانی این حوادث به ۲۰ هزار نفر رسیده است. این در حالی است که میزان خسارات اقتصادی تلفات رانندگی در ایران، بین ۲ تا ۷ درصد از GDP کشور برآورد می‌شود. محاسبات انجام شده با استفاده از شاخص قیمت مصرف کننده اعلامی مرکز آمار ایران نشان داد، ارزش واقعی جرائم از سال ۱۳۹۰ تا سال ۱۴۰۲ حدود یک‌دهم شده است (۹۰ درصد کاهش). تا زمان تهیه و تصویب برنامه عملیاتی ایمنی راه‌های کشور و با توجه به رشد آمار تلفات تصادفات رانندگی و ضرورت جلوگیری از وخیم‌تر شدن اوضاع، پیشنهاد می‌شود دستگاه‌های مرتبط با حوزه ایمنی حمل‌ونقل به‌خصوص وزارت راه و شهرسازی و پلیس راهور فراجانسبت به اجرای راهکارهای کوتاه‌مدت و زودبازده شامل طرح تشدید کنترل سرعت در جاده‌های کشور با افزایش ثابت تخلف سرعت لحظه‌ای و میانگین، افزایش مبلغ تخلفات حادثه‌ساز و ارسال لحظه‌ای پیامک ثبت تخلف سرعت اقدام کنند. همچنین ضروری است شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی کشور، برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور را مبتنی بر اطلاعات و یافته‌های حاصل از سامانه اطلاعات جامع حوادث و سوانح حمل‌ونقل کشور به سرعت تدوین کند.



## بیان / شرح مسئله

طی سال‌های اخیر روند تعداد تلفات تصادفات رانندگی افزایشی شده و در سال ۱۴۰۲ آمار تلفات جانی این حوادث به ۲۰ هزار نفر رسیده است. این در حالی است که میزان خسارات اقتصادی تلفات رانندگی در ایران، بین ۲ تا ۷ درصد از GDP کشور برآورد می‌شود. با بررسی امکانات و زیرساخت‌های موجود و تجربیات موفق گذشته در حوزه بهبود ایمنی جاده‌ای، می‌توان کاهش قابل توجه در تلفات تصادفات رانندگی را در کوتاه‌مدت محقق کرد.

## نقطه نظرات / یافته‌های کلیدی

مهم‌ترین یافته‌های این مطالعه به شرح ذیل است:

- (الف) بررسی مطالعات بین‌المللی بیانگر آن است که افزایش ۱۰ درصدی میانگین سرعت به‌طور متوسط منجر به افزایش ۲۰ درصدی تعداد تصادفات جرحی و افزایش ۴۰ درصدی تصادفات فوتی خواهد شد. این در حالی است که به‌جز اثر افزایشی سرعت و وسایل نقلیه در شدت تصادفات و صدمات ناشی از آن، خطر وقوع تصادف نیز با افزایش سرعت و دامنه تغییرات آن در جاده‌ها افزایش می‌یابد.
- (ب) مرور تجربیات بین‌المللی نشان داد کنترل میانگین سرعت و وسایل نقلیه مؤثرتر از کنترل نقطه‌ای سرعت است. تخلفات توسط رانندگان و تشخیص تخلفات توسط پلیس بوده است.
- (ج) محاسبات انجام شده با استفاده از شاخص قیمت مصرف‌کننده اعلامی مرکز آمار ایران نشان داد، ارزش واقعی جرائم از سال ۱۳۹۰ تا سال ۱۴۰۲ حدود یک‌دهم شده است. برای نمونه، مبلغ جریمه رانندگی ۴۰ هزار تومانی برای تجاوز از سرعت مجاز (تا ۳۰ کیلومتر در ساعت) در سال ۱۳۹۰، به ارزش حدود ۸ هزار تومان در سال ۱۴۰۲ رسیده است (با قیمت ثابت سال ۱۳۹۰).
- (د) بررسی‌های انجام شده در این گزارش نشان داد، مبلغ جرائم رانندگی در ایران با در نظر گرفتن درآمد ماهیانه مردم در مقایسه با سایر کشورهای جهان بسیار پایین بوده و این عامل منجر به کاهش جدی بازدارندگی این جرائم و در نتیجه افزایش تخلفات و تصادفات ناشی از آن شده است.

## پیشنهادها و راهکارهای تقنینی، نظارتی یا سیاستی

- مطابق بند الحاقی ماده (۵۹) برنامه هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران، برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور باید ظرف ۶ ماه پس از لازم‌الاجرا شدن قانون برنامه هفتم، توسط شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی به تصویب برسد. از آنجایی که در این بند صراحتاً به جزء «ج» بند «ج» ماده (۳۰) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور اشاره شده، ضروری است برنامه عملیاتی تکلیف شده با در نظر گرفتن الزامات ماده (۳۰) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور نوشته شود. مهم‌ترین الزام مطرح شده در ماده (۳۰)، ایجاد سامانه اطلاعات جامع حوادث و سوانح حمل‌ونقل توسط وزارت راه و شهرسازی با هماهنگی و مشارکت مرکز آمار ایران و دربرگیرنده اطلاعات دریافتی از پلیس، بخش بهداشت و درمان کشور، سازمان‌های راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، هواپیمایی کشوری و بنادر و دریانوردی، شرکت راه‌آهن و سایر سازمان‌های ذی‌ربط است. بنابراین با توجه به موارد یاد شده، پیشنهادهای زیر مطرح می‌شود:
۱. ضروری است شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی کشور، برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور را مبتنی بر اطلاعات و یافته‌های حاصل از سامانه اطلاعات جامع حوادث و سوانح حمل‌ونقل کشور تدوین کند.
  ۲. تا زمان تهیه و تصویب برنامه عملیاتی ایمنی راه‌های کشور و با توجه به رشد آمار تلفات تصادفات رانندگی و ضرورت جلوگیری از وخیم‌تر شدن اوضاع، پیشنهاد می‌شود دستگاه‌های مرتبط با حوزه ایمنی حمل‌ونقل به‌خصوص وزارت راه و شهرسازی و پلیس راهور فراجان نسبت به اجرای راهکارهای کوتاه‌مدت و زودبازده ارائه شده در این گزارش اقدام کنند.
  ۳. با توجه به اینکه عامل انسانی، مهم‌ترین نقش را در بروز تصادفات رانندگی دارد، تمرکز بر اجرای راهکارهای بازدارنده جهت کاهش تخلفات رانندگی نقش بسیار مؤثری را در کاهش تصادفات و به تبع آن تلفات رانندگی دارد. به‌اذعان متخصصان حوزه ایمنی، در کنار موضوع اصلاح و به‌روزرسانی قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹، اقدامات برای کنترل سرعت در جاده‌ها خصوصاً از طریق



بهره‌برداری بهینه از دوربین‌های کنترل سرعت می‌تواند به‌عنوان یک اقدام کوتاه‌مدت که تأثیر قابل توجهی در کاهش تلفات حمل‌ونقل جاده‌ای دارد، در نظر گرفته شود. با در نظر گرفتن نتایج مطالعات و تجربیات جهانی (خصوصاً تجربه کشور هلند) پیش‌بینی می‌شود در صورت اجرای مؤثر اقدامات کنترل سرعت در جاده‌ها می‌توان در کوتاه‌مدت، بیش از ۱۰ درصد تلفات تصادفات رانندگی را کاهش داد. در این راستا پیشنهاد می‌شود:

**الف) افزایش درصد فعالیت دوربین‌های ثبت تخلف سرعت** از طریق منابع حاصل از ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، منابع داخلی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و احکام موجود در بودجه‌های سنواتی، به‌نحوی که احساس عمومی رانندگان بر سلامت و عملکرد دقیق دوربین‌ها باشد.

**ب) ایجاد تحول جدی در روش‌های اعمال قانون رانندگان متخلف از طریق تمرکز بر روش‌های ثبت تخلف هوشمند با هدف افزایش نرخ ثبت تخلف و کاهش احتمال فساد ناشی از دخالت عامل انسانی.**

**ج) ارسال لحظه‌ای پیامک ثبت تخلف سرعت، از طریق:**

■ تأمین بودجه (اندک) مورد نیاز،

■ همکاری پلیس راهور.

با هدف افزایش بازدارندگی در هنگام ثبت تخلف (مخصوصاً برای تخلفات حادثه‌ساز) ضروری است پیامک مشاهده تخلف بلافاصله برای مالک وسیله نقلیه ارسال شده و پس از احراز تخلف از سوی اپراتور، پیامک ثبت تخلف نیز برای او ارسال شود. مطابق بند «ط» تبصره «۱۰» قانون بودجه ۱۴۰۲، ضروری است پیامک ثبت تخلف از سوی پلیس و با دریافت هزینه از راننده متخلف برای او ارسال شود. در مواردی که تخلف از سوی اپراتور احراز نشد، هزینه ارسال پیامک مشاهده تخلف در جاده‌های بیرون شهری توسط سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و در معابر شهری توسط سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور پرداخت شود. طبیعی است وضعیت فعلی ارسال پیامک‌ها که گاهی با تأخیر چند روزه همراه شده و در برخی موارد ارسال نمی‌شود، اثر بازدارندگی جرائم یاد شده را تا حد زیادی از بین می‌برد.

**د) افزایش مبلغ تخلف سرعت غیرمجاز**

محاسبات نشان می‌دهد ارزش واقعی جرائم از سال ۱۳۹۰ تا سال ۱۴۰۲ حدود یک‌دهم شده است. همچنین مقایسه نسبت حداقل مبلغ جرائم به درآمد ماهیانه شهروندان ایرانی با سایر کشورها نشان داد، مبلغ جرائم رانندگی در ایران نسبت به متوسط درآمد ماهیانه مردم در سال ۱۴۰۲ بسیار پایین بوده و این عامل منجر به کاهش جدی بازدارندگی این جرائم و در نتیجه افزایش تخلفات و تصادفات ناشی از آن شده است. این در حالی است که مبلغ جرائم نسبت به متوسط درآمد خانوارهای ایرانی در سال ۱۳۹۰ تقریباً در سطح متوسط کشورهای مورد مقایسه قرار داشته و بازدارندگی قابل قبولی نیز داشته است. بر این اساس، به دولت پیشنهاد می‌شود با استفاده از ظرفیت ماده (۲۲) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی و با در نظر گرفتن ملاحظات اجتماعی-سیاسی، سطح بازدارندگی جرائم رانندگی را تا حد مطلوب افزایش دهد. همچنین با توجه به اقلیت ۵ تا ۱۰ درصدی رانندگانی که به صورت مکرر مرتکب تخلفات رانندگی در راه‌ها می‌شوند، ضروری است بازنگری جدی در روش‌های اخذ جریمه صورت پذیرد. راهکارهایی همچون افزایش جرائم به صورت پله‌ای در صورت تکرار در یک بازه زمانی مشخص و ارسال پیام‌های هشدارآمیز به راننده در هنگام ثبت تخلف توسط سامانه‌های خودکار برای مرتبه اول (ثبت جریمه در مرتبه‌های بعد اتفاق بیفتد)، می‌تواند منجر به افزایش اثربخشی اعمال قانون و بازدارندگی مؤثرتر سیستم‌های مدیریت ایمنی راه‌ها شده و در عین حال فشار اقتصادی کمتری به رانندگانی که سهواً و به ندرت مرتکب تخلف می‌شوند، وارد می‌سازد.

**ه) افزایش مبلغ تخلفات مربوط به سایر عوامل خطر کلیدی**

در خصوص تخلفات مرتبط با سایر عوامل خطر کلیدی (یعنی، نیستن کمربند ایمنی، استفاده از تلفن همراه و رانندگی تحت تأثیر الکل یا مواد مخدر) با توجه به فراهم نبودن امکان ثبت تخلف هوشمند، ضمن تأکید بر ضرورت افزایش جرائم مربوطه، پیشنهاد می‌شود جرائم با نسبت کمتری در مقایسه با تخلفات سرعت غیرمجاز افزایش یابد.

**و) رابطه جرائم تخلفات رانندگی و سبدهزینه‌های خانوار**

از آنجایی که ممکن است ابهام‌هایی در زمینه آثار منفی افزایش مبلغ جرائم تخلفات رانندگی بر شرایط اقتصادی خانوارها وجود داشته باشد، باید توجه داشت که اولاً، مطابق آمارهای اعلامی پلیس راهور فراجا، حداکثر ۱۰ درصد از رانندگان، تخلفات پر تعداد رانندگی مرتکب شده



و عملاً اکثریت ۹۰ درصدی رانندگان، قانون مدار بوده و به ندرت مرتکب تخلفات منجر به اعمال قانون می‌شوند. ثانیاً، مطابق برآوردهای این گزارش، نسبت مبلغ جریمه سرعت مجاز (به‌عنوان یک جریمه معمول، ولی خطرناک) به متوسط درآمد ماهیانه یک خانوار در بیشترین حالت (سال ۱۳۹۰)، حدود ۳/۷ درصد بوده که مبلغ ناچیزی به حساب می‌آید. بنابراین افزایش مبلغ جرائم تخلفات حادثه‌ساز، در واقعیت تأثیر منفی در رفاه اقتصادی اکثریت قریب به اتفاق رانندگان نداشته و معیشت آنها را تحت تأثیر قرار نمی‌دهد. ضمن اینکه، بازدارندگی ایجاد شده بر اثر افزایش جرائم، منجر به پرهیز از انجام تخلف و کاهش هزینه‌های مترتب بر آن می‌شود. از سوی دیگر، افزایش بازدارندگی جرائم، خطر درگیر شدن این افراد در تصادفات را کاهش داده و آثار مثبت بلندمدتی را برای مجموعه رانندگان و خانواده‌های آنان در پی خواهد داشت. علاوه بر موارد یاد شده، همان‌طور که پیش از این اشاره شد راهکارهایی همچون ارسال پیام‌های هشدارآمیز به راننده در هنگام ثبت تخلف توسط سامانه‌های خودکار برای مرتبه اول (ثبت جریمه در مرتبه‌های بعد اتفاق بیفتد)، می‌تواند موجب کاهش آثار ناچیز اقتصادی به رانندگانی شود که سهواً و به ندرت مرتکب تخلف می‌شوند.

قانون «رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب سال ۱۳۸۹ جایگاه کلیدی در ایجاد بازدارندگی از ارتکاب تخلفات رانندگی دارد و با توجه به گذشت بیش از ۱۴ سال از تصویب آن، ضروری است نسبت به بازنگری آن اقدام شود. **در این زمینه ضروری است که لایحه اصلاح قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی (اعلام وصول شده در شهر یورماه سال ۱۴۰۲) در سال اول مجلس دوازدهم بارویکردهای زیر مورد بررسی قرار گیرد:**

**الف)** ایجاد بازدارندگی نسبت به وقوع تخلفات رانندگی از طریق وضع جرائم با استفاده از ابزارهای متنوع‌تر همچون استفاده از انواع محرومیت‌ها (همچون اعمال نمره منفی در گواهینامه) و افزایش پله‌ای مبلغ جرائم برای رانندگان پر تخلف.  
**ب)** بهبود سازوکار توزیع منابع حاصل از جریمه تخلفات بین دستگاه‌های متولی جهت استفاده بهینه از منابع حاصل از جرائم در ارتقای ایمنی راه‌ها و خودروها و بهبود عملیات نجات پس از حادثه با تأکید بر نقش شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی در راهبری برنامه‌ها و اقدامات حوزه ایمنی حمل‌ونقل (موضوع بند الحاقی ماده (۵۹) قانون برنامه هفتم پیشرفت).  
**ج)** اطلاع‌رسانی عمومی و شفاف‌سازی درباره نحوه هزینه‌کرد منابع حاصل از اخذ جرائم از رانندگان متخلف.

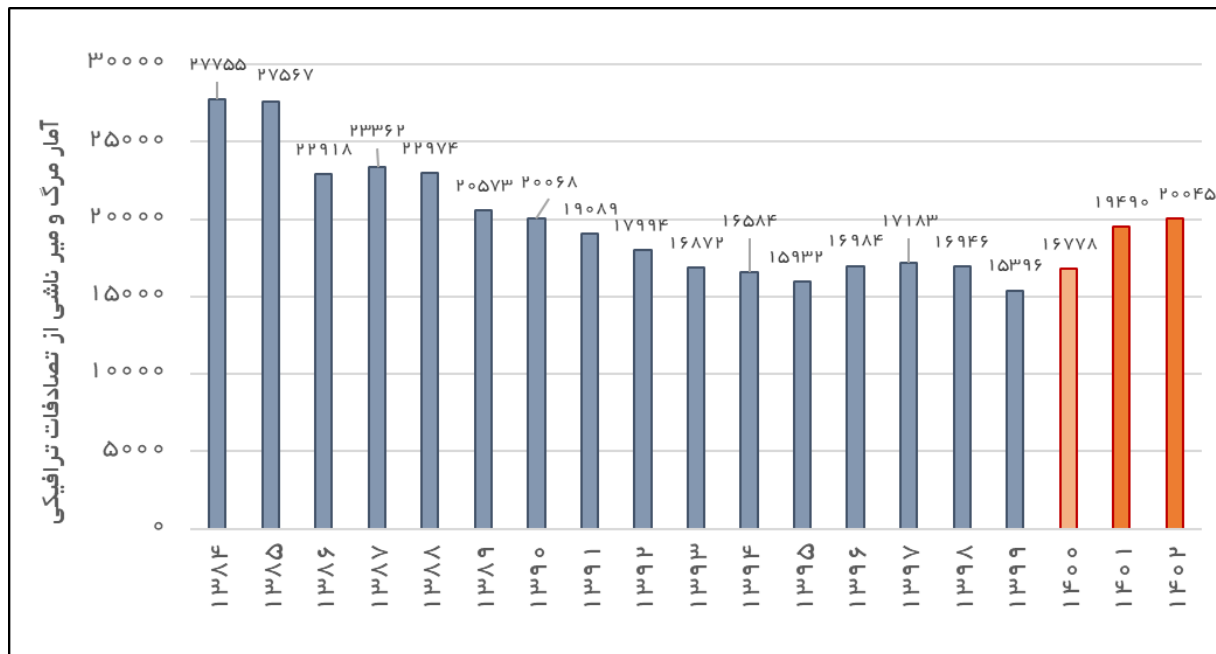
## ۱. مقدمه

طی سال‌های اخیر روند تعداد تلفات تصادفات رانندگی افزایشی شده و آمارها بیانگر آن است که در سال ۱۴۰۲ آمار تلفات جانی این حوادث به بیش از ۲۰ هزار نفر رسیده است (شکل ۱). این در حالی است که میزان خسارات اقتصادی تلفات رانندگی در ایران، بین ۲ تا ۷ درصد از GDP کشور برآورد می‌شود [۱]. با بررسی امکانات و زیرساخت‌های موجود و تجربیات موفق گذشته داخلی و بین‌المللی در حوزه بهبود ایمنی حمل‌ونقل جاده‌ای، پیش‌بینی می‌شود در شرایط فعلی بتوان با برخی اقدامات مدیریتی کم‌هزینه و کوتاه‌مدت، کاهش قابل توجهی در تعداد تصادفات و تلفات ناشی از آن ایجاد کرد. کاهش هزینه‌های اجتماعی و درمانی افراد درگیر در تصادفات و بازماندگان آنها را نیز با خود به همراه خواهد داشت.<sup>۱</sup>

۱. مطابق ماده (۳۰) قانون الحاق برخی مواد به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت (۲)، برای جبران بخشی از هزینه‌های تحمیل شده به نظام درمانی کشور ناشی از تصادفات رانندگی، ۱۰ درصد از حق بیمه پرداختی شخص ثالث و سرنشین به وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی اختصاص می‌یابد.



شکل ۱. نمودار آمار مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات ترافیکی از سال ۱۳۸۴ تا ۱۴۰۲



مأخذ: نگارنده، براساس اطلاعات سازمان پزشکی قانونی کشور.

## ۲. پیشینه مطالعه

### ۲-۱. سوابق تقنینی

با توجه به موضوع گزارش حاضر، در این بخش به سوابق قانونگذاری مرتبط با ایمنی حمل‌ونقل جاده‌ای پرداخته شده است.

#### ۲-۱-۱. قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور

**قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور** مشتمل بر ۷۳ ماده در سال ۱۳۹۵ به تصویب رسید. در جزء «۱» بند «ج» ماده (۳۰) این قانون به این مورد اشاره شده که: «وزارت راه و شهرسازی با هماهنگی و مشارکت مرکز آمار ایران موظف است نسبت به ایجاد بانک جامع حمل‌ونقل کشور و استقرار سامانه اطلاعات جامع حوادث و سوانح حمل‌ونقل که دربرگیرنده اطلاعات دریافتی از پلیس، بخش بهداشت و درمان کشور، سازمان‌های راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، هواپیمایی کشوری و بنادر و دریانوردی، شرکت راه‌آهن و سایر سازمان‌های ذی‌ربط است با هدف تجمیع، شفاف‌سازی و ارائه داده‌ها و اطلاعات صحیح و قابل استفاده در تحلیل و تدوین اهداف و برنامه‌های ملی ایمنی اقدام نماید. گزارش آماری حمل‌ونقل کشور همه‌ساله توسط مرکز آمار ایران تدوین و منتشر می‌شود».

همچنین، در جزء «۲» بند مذکور، دولت موظف شده است: «سازوکارهای قانونی لازم را به منظور کاهش سالانه ده درصد (۱۰٪) از میزان تلفات جانی ناشی از تصادفات رانندگی در جاده‌های کشور فراهم کند». در صورت تحقق هدف‌گذاری ذکر شده در این حکم، تعداد تلفات ناشی از تصادفات باید به کمتر از ۱۰ هزار نفر یعنی ۵۰ درصد از تعداد تلفات فعلی کاهش می‌یافت.

### ۲-۱-۲. قانون برنامه پنج ساله ششم توسعه

قانون برنامه پنج ساله ششم توسعه مشتمل بر ۱۲۴ ماده در سال ۱۳۹۶ به تصویب رسید. در جزء «۱» بند «الف» ماده (۱۰۸) این قانون به این نکته موضوع اشاره شده که: «دولت مکلف است اقدامات و ساز و کار لازم برای کاهش تلفات حوادث رانندگی با تأکید بر تجهیز و تقویت پلیس راهنمایی و رانندگی، ارتقای کیفیت ایمنی وسایط نقلیه، تقویت و تکمیل شبکه‌های امداد رسانی و فوریت‌های پزشکی، اصلاح نقاط حادثه‌خیز جاده‌ای و توسعه فرهنگ صحیح ترافیکی را فراهم نماید، به نحوی که تلفات حوادث رانندگی نسبت به تعداد ده هزار دستگاه خودرو تا پایان اجرای قانون برنامه سسی و یک درصد (۳۱٪) کاهش یابد». به دلیل نبود آمار دقیق از تعداد خودروها (ناشی از نبود آمار دقیق از خودروهای غیرفعال و از رده خارج بدون اسقاط رسمی)، ارزیابی عملکرد براساس این شاخص با پیچیدگی‌هایی همراه است.

### ۲-۱-۳. قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی

قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مشتمل بر ۳۵ ماده در سال ۱۳۸۹ به تصویب رسید. در بسیاری از مواد این قانون، به کم و کیف رسیدگی به تخلفات رانندگی و جریمه کردن رانندگان و مسئولیت دستگاه‌های متولی پرداخته شده است. برای نمونه در ماده (۲۲) این قانون به صراحت بیان شده است که: «میزان جریمه‌های نقدی مقرر در مواد این قانون متناسب با افزایش یا کاهش تورم هر سه سال یک‌بار بنا به پیشنهاد نیروی انتظامی و تأیید وزارتخانه‌های دادگستری، کشور و راه و ترابری و تصویب هیئت وزیران قابل تعدیل است».

### ۲-۱-۴. برنامه پنج ساله هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران

لایحه برنامه هفتم پیشرفت پس از بررسی توسط نمایندگان مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید و هم‌اکنون برای تصویب نهایی در حال بررسی توسط شورای نگهبان و مجمع تشخیص مصلحت نظام است. مطابق بند الحاقی ماده (۵۹) نسخه مصوب مجلس شورای اسلامی، «شورای عالی هماهنگی حمل و نقل و ایمنی کشور باید برای کاهش سالانه ده درصد (۱۰٪) از تلفات جانی ناشی از تصادفات رانندگی در جاده‌های کشور موضوع جزء «۳» بند «ج» ماده (۳۰) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور، «برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور» را حداکثر ظرف ۶ ماه از لازم‌الاجرا شدن این قانون به تصویب برساند. تمامی برنامه‌ها و اقدامات در حوزه ایمنی راه‌های کشور و بودجه مورد نیاز برای آنها باید در قالب لوایح بودجه سنواتی پیش‌بینی گردد و شورای عالی هماهنگی حمل و نقل و ایمنی کشور متولی راهبری آن است».

## ۳. ضرورت توجه به رویکرد سیستم ایمن در مدیریت ایمنی راه‌ها

رویکرد سیستم ایمن<sup>۱</sup>، یک راهبرد جامع برای مدیریت ایمنی راه‌هاست که خطای انسانی و آسیب‌پذیری انسان را به رسمیت می‌شناسد. هدف از دنبال کردن این رویکرد ایجاد شرایطی است که کاربران راه در برابر مرگ و صدمات جدی در هنگام وقوع تصادف ایمن شوند. این رویکرد شامل چندین لایه حفاظتی، از جمله راه‌ها، وسایل نقلیه و سرعت ایمن تر و مراقبت‌های پس از تصادف است. اهمیت مدیریت عوامل خطر مختلف، در ماهیت فعال رویکرد نهفته است که به دنبال رسیدگی به خطرات قبل از آن است که منجر به تصادف شوند. با وجود این باید به جامعیت این رویکرد توجه داشت؛ به طوری که همه لایه‌های حفاظتی در کنار هم می‌توانند مؤثر باشند. این رویکرد از چشم‌انداز صفر کشته تصادفات کشور سوئد و برنامه ایمنی پایدار در هلند سرچشمه می‌گیرد [۲].

سازمان جهانی بهداشت چندین عامل خطر<sup>۲</sup> کلیدی را در ایمنی جاده به رسمیت می‌شناسد؛ از جمله سرعت غیرمجاز، رانندگی تحت تأثیر الکل یا مواد مخدر، نیستن کمر بند ایمنی یا عدم استفاده از کلاه ایمنی، حواس پرتی هنگام رانندگی و عدم استفاده از صندلی کودک. پرداختن به این عوامل خطر بسیار مهم است. زیرا آنها به میزان قابل توجهی در فراوانی، شدت صدمات و تلفات ترافیکی جاده‌ای نقش دارند [۳]. با این حال، همه این عوامل خطر در مناطق مختلف وزن یکسانی ندارند. برای مثال، رانندگی تحت تأثیر الکل ممکن است در مناطقی که مصرف الکل در آنها رایج است، یک معضل جدی‌تری باشد، در حالی که نیستن کمر بند ایمنی ممکن است در مناطقی که این رفتار به دلیل عدم اجرای درست قوانین یا عدم فرهنگ‌سازی است، نقش مهم‌تری داشته باشد. در بسیاری از نقاط جهان، از جمله ایران، سرعت به‌عنوان یکی از مهم‌ترین عوامل خطر در بروز تصادف شناخته می‌شود. سرعت غیرمجاز و نامناسب موجب افزایش خطر وقوع و شدت تصادف می‌شود.

1. Safe System Approach  
2. Risk Factor



## ۴. تأثیر سرعت وسایل نقلیه بر تصادفات رانندگی



### ۴-۱. رابطه بین سرعت و شدت تصادف

مطالعات نشان می‌دهد هرچه سرعت ضربه در تصادفات بیشتر باشد، صدمات و خسارات جدی‌تری به طرف‌های درگیر وارد می‌کند. در وهله اول، انرژی که باعث ضربه در تصادف می‌شود، انرژی جنبشی وسیله نقلیه هنگام برخورد است که وابسته به جرم وسایل نقلیه و مربع سرعت آنهاست. بنابراین، برخورد در سرعت‌های بالاتر و با وسیله نقلیه سنگین‌تر می‌تواند منجر به عواقب شدیدتری شود. با این حال، شدت آسیب به انسان‌ها، به نیروهای بستگی دارد که به بدن آنها وارد می‌شود. بدنه خودروها، کیسه‌های هوا و کمربند ایمنی می‌توانند با پخش کردن تغییرات ناگهانی سرعت سرنشینان خودرو در مدت زمان کمتری، شدت آسیب را کاهش دهند و در نتیجه نیروهای وارد شده به بدن سرنشینان وسایل نقلیه، عابرین پیاده، دوچرخه‌سواران و راکبان موتورسیکلت کاهش یابد [۴].

### ۴-۲. رابطه بین سرعت و ریسک وقوع تصادف

علاوه بر رابطه بین سرعت و شدت تصادف، بین سرعت و خطر درگیر شدن در تصادف نیز رابطه وجود دارد. اولاً، هرچه سرعت مطلق بالاتر باشد، خطر تصادف بیشتر است. این را می‌توان با این واقعیت توضیح داد که راننده به زمان ثابتی برای واکنش به رویدادهای پیش‌بینی نشده نیاز دارد. هرچه سرعت رانندگی بالاتر باشد، خودرو مسافت بیشتری را در فاصله زمانی بین درک خطر و واکنش به خطر (ترمز گرفتن)، طی می‌کند. همچنین در سرعت‌های بالا، فاصله توقف خودروها پس از ترمز گرفتن هم بیشتر است. ثانیاً، هرچه اختلاف سرعت بیشتر باشد، خطر درگیر شدن در تصادف بیشتر می‌شود. تفاوت سرعت در جاده‌ها، تعداد موقعیت‌های خطرناک نزدیک به تصادف را افزایش می‌دهد [۵]. برای مثال، احتمال برخورد از عقب با خودروی کندتر جلویی افزایش یافته و در هنگام سبقت گرفتن از خودروی کندتر، احتمال برخورد از روبرو افزایش می‌یابد.

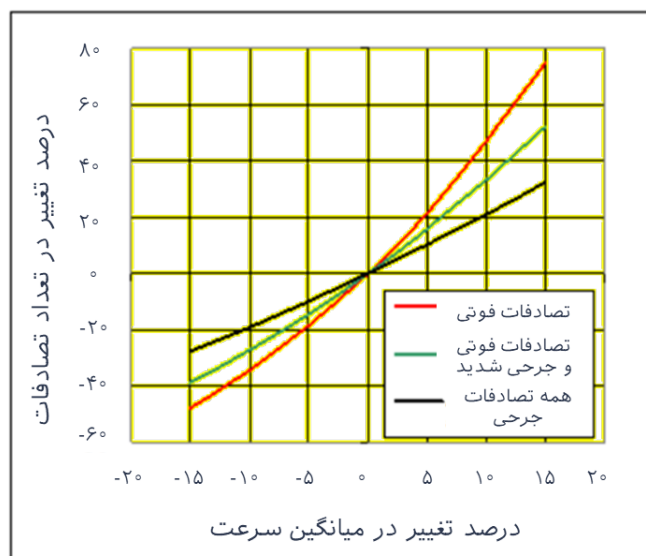
### ۴-۳. آثار تغییرات در متوسط سرعت بر تعداد تصادفات و تلفات ناشی از آن

مطالعات تجربی زیادی اثر تغییر در سرعت متوسط را بر تعداد و شدت تصادفات بررسی کرده‌اند. تأثیر تغییر سرعت بر تعداد تصادفات فوتی را می‌توان با رابطه زیر بیان کرد [۶]:

$$F_2 = F_1 \left( \frac{v_2}{v_1} \right)^4$$

بر اساس این رابطه، تعداد تصادفات فوتی پس از تغییر سرعت ( $F_2$ ) برابر با تعداد اولیه تصادفات ( $F_1$ ) ضرب در نسبت میانگین سرعت ثانویه ( $v_2$ ) به سرعت متوسط اولیه ( $v_1$ ) به توان چهارم است. در شکل ۲، آثار تغییر در سرعت متوسط و تصادفات فوتی و جرحی نشان داده شده است. به عنوان یک قاعده کلی، افزایش ۱۰ درصدی میانگین سرعت به طور متوسط منجر به افزایش ۲۰ درصدی در تمام تصادفات جرحی، افزایش ۳۰ درصدی در تصادفات فوتی و جرحی شدید و افزایش ۴۰ درصدی در تصادفات فوتی خواهد شد [۴].

شکل ۲. نمودار رابطه بین تغییرات سرعت و تعداد تصادفات فوتی و جرحی [۶]



در جدول ۱، براساس داده‌های تجربی از ۱۱۵ مطالعه، توان معادلات رابطه بین نوع آسیب یا تصادف با میزان تغییر در سرعت وسایل نقلیه نشان داده شده است [۷]. اگرچه تصور بر این بود که با گذشت زمان و توسعه فناوری خودروها، این روابط نسبت به دو دهه پیش دچار تغییراتی شود، اما مطالعات به‌روز انجام شده با این موضوع، نشان داد همچنان تعداد تصادفات فوتی و شمار افراد فوت شده با توان ۴ سرعت (در برخی موارد بیشتر) مرتبط است [۴ و ۸].

جدول ۱. توان نسبت سرعت ثانویه به اولیه در معادلات تخمین نوع آسیب و تصادف براساس ۱۱۵ مطالعه تجربی [۷]

توان سرعت a		نوع آسیب یا تصادف (Y)
راه‌های درون شهری و در بافت مسکونی (سرعت مجاز بین ۳۰ تا ۵۰ کیلومتر بر ساعت)	راه‌های برون شهری و آزاد راهی (سرعت مجاز بین ۸۰ تا ۱۳۰ کیلومتر بر ساعت)	
۳	۴/۶	فوتی‌ها
۲	۳/۵	جراحت‌های شدید
۱/۱	۱/۴	جراحت‌های جزئی
۲/۶	۴/۱	تصادفات فوتی
۱/۵	۲/۶	تصادفات با جراحت شدید
۱	۱/۱	تصادفات با جراحت جزئی

$$Y_2 = Y_1 (v_2 / v_1)^a$$

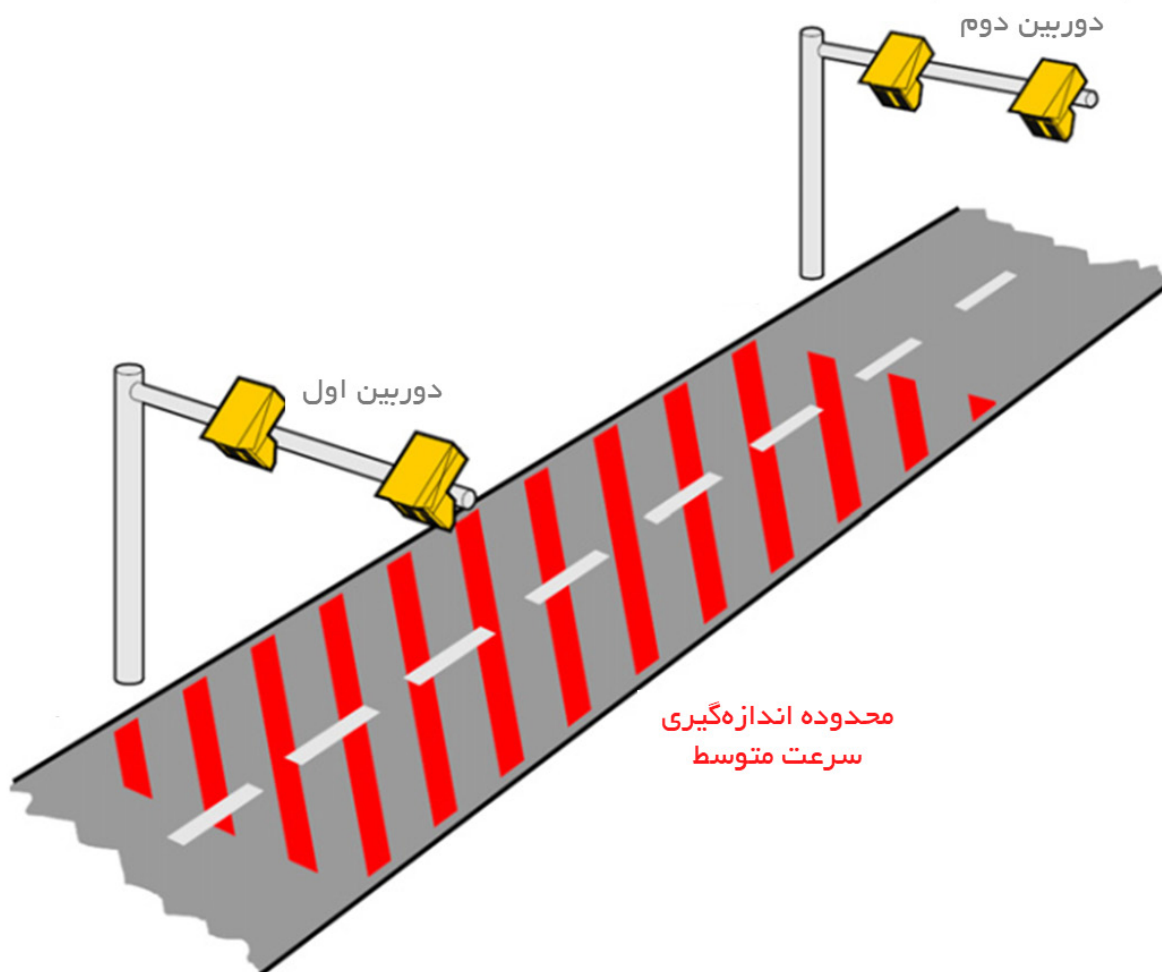
معادله پیش‌بینی نوع آسیب و تصادف براساس تغییرات سرعت:  $a$

#### ۴-۴. آثار اجرای راهکارهای کنترل سرعت

بررسی مطالعات گذشته نشان داد، نصب و فعالیت دوربین‌های جریمه سرعت در کاهش سرعت وسایل نقلیه و به‌ویژه در سرعت‌های بالا مؤثرند. استفاده از این دوربین‌ها در فرانسه، نسبت تصادفات فوتی ناشی از سرعت بالا از کل تصادفات را در یک دوره زمانی ۱۰ ساله از ۲۵ درصد به ۶ درصد کاهش داد [۴].

با وجود پیشرفت فناوری و تکامل روش‌های اعمال قانون سرعت غیرمجاز، رانندگان به‌طور مداوم به دنبال راه‌هایی برای فرار از اعمال قانون هستند. برای نمونه برخی رانندگان تنها در نزدیکی محل‌های احتمالی اعمال جریمه (دوربین‌ها و اکیپ‌های پلیس) اقدام به کاهش سرعت کرده و یا با انجام اقداماتی، تشخیص هویت خودرو و مالک را مختل می‌کنند. این در حالی است که فراگیر شدن رفتارهای فرار از تخلف نه تنها می‌تواند اثر بازدارندگی اعمال قانون را خنثی کند، بلکه ممکن است ارتکاب تخلفات سرعت غیرمجاز را افزایش دهد [۹ و ۱۰]. بنابراین، توسعه روش‌های جدید مانند کنترل میانگین سرعت<sup>۱</sup> (در کنار کنترل سرعت لحظه‌ای) می‌تواند موجب کاهش امکان فرار از اعمال قانون توسط رانندگان شود. میانگین سرعت یک وسیله نقلیه با تقسیم فاصله بین دو دوربین بر زمان طی شده برای حرکت وسیله نقلیه بین آن دو محاسبه می‌شود. اگر میانگین سرعت یک وسیله نقلیه از سرعت مجاز برای آن بخش از جاده بیشتر باشد، اطلاعات خودرو برای اعمال تخلف به مرکز پلیس ارسال می‌شود. در شکل ۳، تصویری شماتیک از نحوه اعمال قانون میانگین سرعت در جاده‌ها را نشان می‌دهد.

شکل ۳. شماتیک نحوه اعمال قانون سرعت متوسط در جاده‌ها [۱۱]



در جدول ۲، نتایج استفاده از سیستم‌های کنترل میانگین سرعت در کشورهای مختلف نشان داده شده است. همان‌طور که مشخص است در اغلب موارد کنترل میانگین سرعت رانندگان منجر به کاهش تخلفات سرعت و به تبع آن تصادفات و تلفات ناشی از آن شده است.

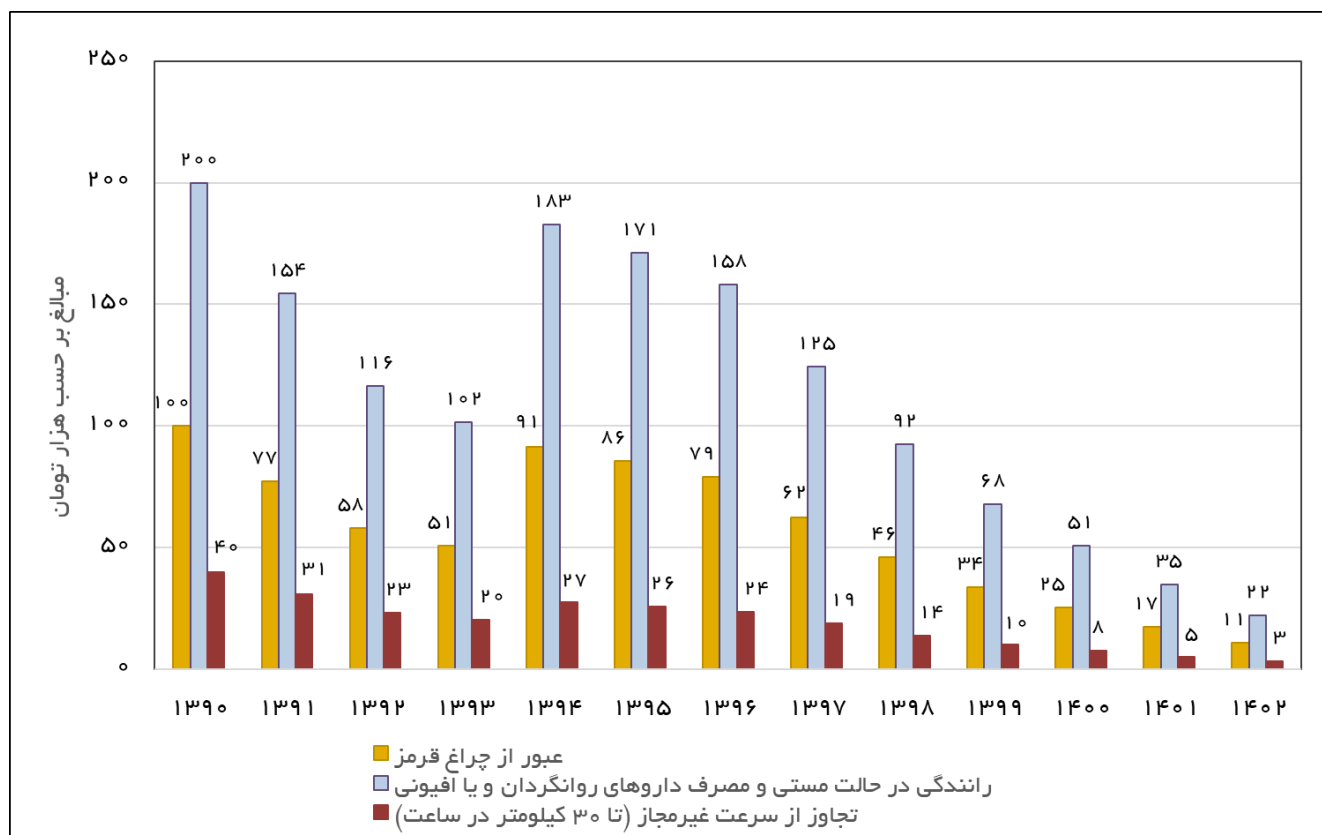
جدول ۲. نتایج استفاده از سیستم‌های کنترل میانگین سرعت وسایل نقلیه در کشورهای جهان [۱۲]

کشور مورد مطالعه	آثار اجرا	سال مطالعه
انگلستان	کاهش ۵۳ درصدی تردد با سرعت غیرمجاز	۲۰۰۵
انگلستان	کاهش ۳۸ درصدی تردد با سرعت غیرمجاز	۲۰۰۵
انگلستان	کاهش ۳۰ درصدی جرائم سرعت غیرمجاز	۱۹۹۹
اسکاتلند	کاهش ۰/۲ درصدی جرائم سرعت غیرمجاز	۲۰۰۸
هلند	کاهش متوسط سرعت خودروهای سواری از ۱۰۰ به ۸۰ کیلومتر بر ساعت و کاهش ۲۵ درصدی فوتی‌ها	۲۰۰۸
هلند	کاهش سرعت متوسط از ۱۱۵ به ۱۰۶ کیلومتر بر ساعت، کاهش ۹۰ درصدی تردد با سرعت غیرمجاز	۱۹۹۷
ایتالیا	کاهش سرعت متوسط از ۸۱ به ۷۲ کیلومتر بر ساعت، کاهش ۶۶ درصدی تردد با سرعت غیرمجاز	۲۰۱۰
جمهوری چک	کاهش ۷۰ درصدی تردد با سرعت غیرمجاز	۲۰۰۷
ایتالیا	کاهش ۴۵ درصدی تردد با سرعت غیرمجاز	۲۰۱۹
تایلند	افزایش قابلیت شناسایی سرعت ۹۵ درصد رانندگان در مقایسه با قابلیت شناسایی ۱۰ تا ۲۰ درصدی سیستم ثبت تخلف نقطه‌ای	۲۰۲۴

## ۵. بازدارندگی جرائم اعمال شده بر تخلفات رانندگی

با توجه به اینکه عامل انسانی مهم‌ترین نقش را در بروز تصادفات رانندگی دارد، تمرکز بر اجرای راهکارهای بازدارنده جهت کاهش تخلفات رانندگی نقش بسیار مؤثری را در کاهش تصادفات و به تبع آن تلفات رانندگی دارد. همان‌طور که در شکل ۴، مشاهده می‌شود، ارزش نرخ جرائم رانندگی از ابتدای دهه ۱۳۹۰ تاکنون کاهش شدیدی داشته است. محاسبات انجام شده با استفاده از شاخص قیمت مصرف‌کننده با قیمت ثابت سال ۱۳۹۰ اعلامی مرکز آمار ایران نشان داد، مبلغ جریمه رانندگی ۴۰ هزار تومانی برای تجاوز از سرعت مجاز (تا ۳۰ کیلومتر در ساعت) در سال ۱۳۹۰، به ارزش حدود ۸ هزار تومان در سال ۱۴۰۲ رسیده است. به عبارت دیگر، ارزش واقعی جرائم از سال ۱۳۹۰ تا سال ۱۴۰۲ حدود یک‌دهم (۹۰ درصد کاهش) شده است. در این بازه زمانی تنها در سال ۱۳۹۴ مبلغ جرائم افزایش قابل توجهی داشته (دو برابر) که موجب نزدیک شدن ارزش آنها به سال ۱۳۹۰ شده و پس از آن به جز یک افزایش ناچیز (۵ درصدی) در سال ۱۴۰۰، افزایش دیگری برای جرائم رخ نداده است. این در حالی است که مطابق ماده (۲۲) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی به صراحت بیان شده است که: «میزان جریمه‌های نقدی مقرر در مواد این قانون متناسب با افزایش یا کاهش تورم هر سه سال یک‌بار بنا به پیشنهاد نیروی انتظامی و تأیید وزارتخانه‌های دادگستری، کشور و راه و ترابری و تصویب هیئت وزیران قابل تعدیل است.»

شکل ۴. نمودار مبلغ جرائم رانندگی بر حسب قیمت ثابت سال ۱۳۹۰ (شامل سه تخلف رانندگی)

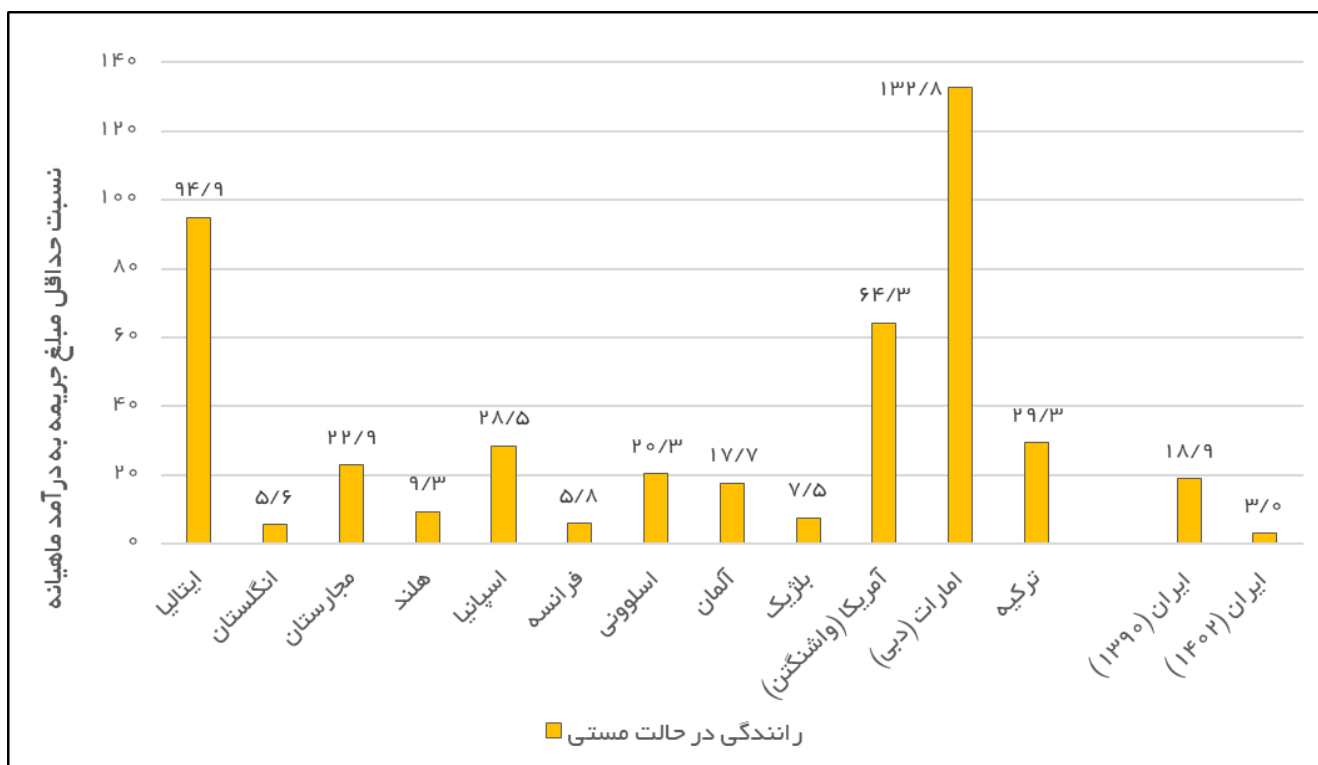
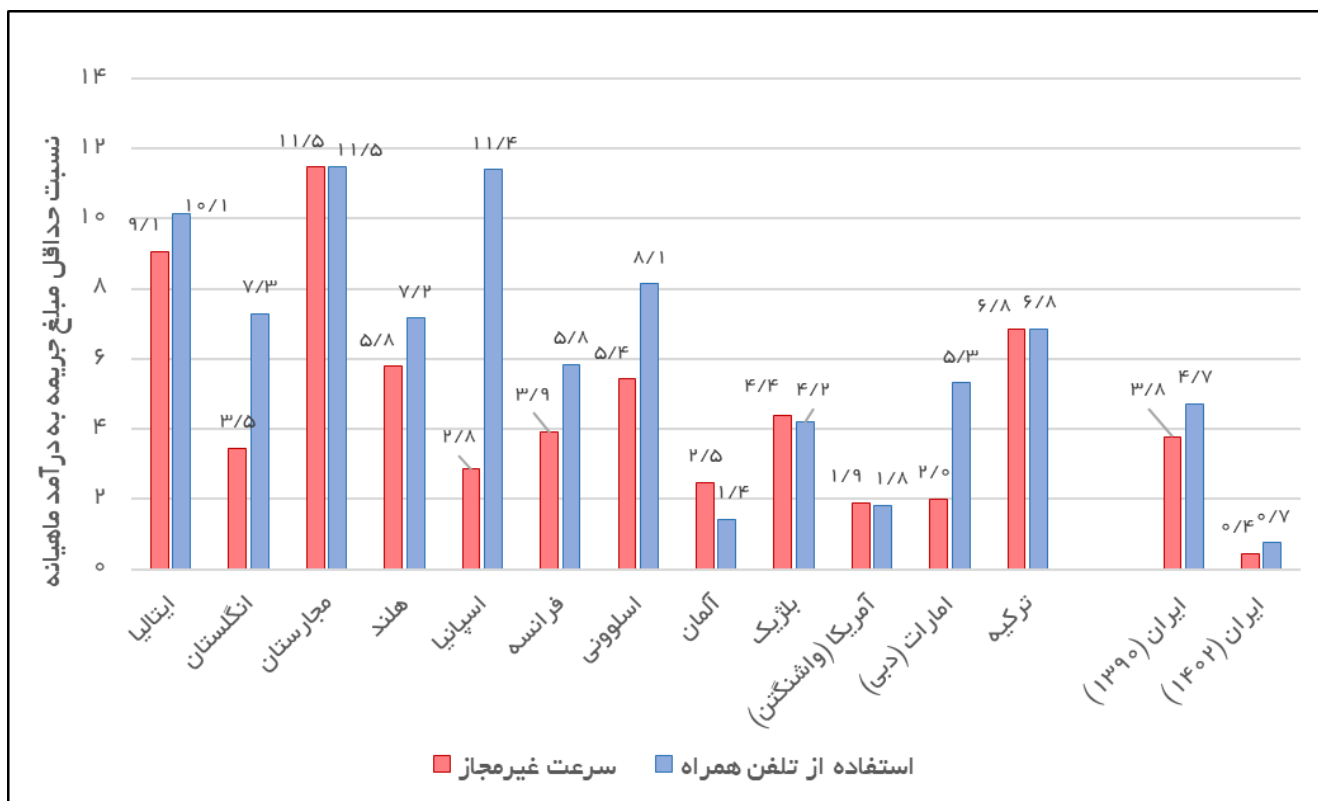


مأخذ: نگارنده، براساس اطلاعات مبلغ جرائم رانندگی و شاخص قیمت مصرف‌کننده مرکز آمار ایران.

از آنجایی که نرخ بالای تورم در اکثر سال‌های دهه‌های ۱۳۹۰ و ۱۴۰۰ منجر به کاهش قدرت خرید مردم شده، مطابق شکل ۵، نسبت حداقل مبلغ جرائم به درآمد ماهیانه شهروندان ایرانی با سایر کشورها مقایسه شده است. نتیجه این مقایسه برای سه تخلف سرعت غیرمجاز، استفاده از تلفن همراه و رانندگی در حالت مستی نشان داد مبلغ جرائم رانندگی در ایران با در نظر گرفتن درآمد ماهیانه مردم در سال ۱۴۰۲ در مقایسه با سایر کشورهای جهان بسیار پایین بوده و این عامل منجر به کاهش جدی بازدارندگی این جرائم و در نتیجه افزایش تخلفات و تصادفات ناشی از آن شده است. این در حالی است که مبلغ جرائم نسبت به متوسط درآمد خانوارهای ایرانی در سال ۱۳۹۰ تا حدودی به سطح بازدارندگی کشورهای مورد مقایسه نزدیک بوده است.



شکل ۵. نمودار نسبت حداقل مبلغ جرائم رانندگی به در آمد ماهیانه افراد در کشورهای مختلف



مأخذ: نگارنده براساس اطلاعات دریافتی از پلیس راهور و منابع خارجی.



## ۶. جمع‌بندی و پیشنهادهای سیاستی

مطابق بند الحاقی ماده (۵۹) برنامه هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران، برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور باید ظرف ۶ ماه پس از لازم‌الاجرا شدن قانون برنامه هفتم، توسط شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی به تصویب برسد. از آنجایی که در این بند صراحتاً به جزء «۳» بند «ج» ماده (۳۰) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور اشاره شده، ضروری است برنامه عملیاتی تکلیف شده با در نظر گرفتن الزامات ماده (۳۰) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور نوشته شود. مهم‌ترین الزام مطرح شده در ماده (۳۰)، ایجاد سامانه اطلاعات جامع حوادث و سوانح حمل‌ونقل توسط وزارت راه و شهرسازی با هماهنگی و مشارکت مرکز آمار ایران و دربرگیرنده اطلاعات دریافتی از پلیس، بخش بهداشت و درمان کشور، سازمان‌های راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای، هواپیمایی کشوری و بنادر و دریانوردی، شرکت راه‌آهن و سایر سازمان‌های ذی‌ربط است. بنابراین با توجه به موارد یاد شده، پیشنهادهای زیر مطرح می‌شود:

۱. ضروری است شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی کشور، برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور را مبتنی بر اطلاعات و یافته‌های حاصل از سامانه اطلاعات جامع حوادث و سوانح حمل‌ونقل کشور تدوین کند.

۲. تا زمان تهیه و تصویب برنامه عملیاتی ایمنی راه‌های کشور و با توجه به رشد آمار تلفات تصادفات رانندگی و ضرورت جلوگیری از وخیم‌تر شدن اوضاع، پیشنهاد می‌شود دستگاه‌های مرتبط با حوزه ایمنی حمل‌ونقل به‌خصوص وزارت راه و شهرسازی و پلیس راهور فراجا، نسبت به اجرای راهکارهای کوتاه‌مدت و زودبازده ارائه شده در این گزارش اقدام کنند.

۳. با توجه به اینکه عامل انسانی، مهم‌ترین نقش را در بروز تصادفات رانندگی دارد، تمرکز بر اجرای راهکارهای بازدارنده جهت کاهش تخلفات رانندگی نقش بسیار مؤثری را در کاهش تصادفات و به تبع آن تلفات رانندگی دارد. به اذعان متخصصان حوزه ایمنی، در کنار موضوع اصلاح و به‌روزرسانی قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹، اقدامات برای کنترل سرعت در جاده‌ها خصوصاً از طریق بهره‌برداری بهینه از دوربین‌های کنترل سرعت می‌تواند به‌عنوان یک اقدام کوتاه‌مدت که تأثیر قابل توجهی در کاهش تلفات حمل‌ونقل جاده‌ای دارد، در نظر گرفته شود. با در نظر گرفتن نتایج مطالعات و تجربیات جهانی (خصوصاً تجربه کشور هلند) پیش‌بینی می‌شود در صورت اجرای مؤثر اقدامات کنترل سرعت در جاده‌ها می‌توان در کوتاه‌مدت، بیش از ۱۰ درصد تلفات تصادفات رانندگی را کاهش داد. در این راستا پیشنهاد می‌شود:

**(الف) افزایش درصد فعالیت دوربین‌های ثبت تخلف سرعت از طریق منابع حاصل از ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی،** منابع داخلی سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای و احکام موجود در بودجه‌های سنواتی، به‌نحوی که احساس عمومی رانندگان بر سلامت و عملکرد دقیق دوربین‌ها باشد.

**(ب) ثبت تخلفات سرعت متوسط، از طریق:**

■ افزایش تعداد محورهای تحت پوشش سامانه‌های ثبت تخلف سرعت متوسط،

■ اهتمام پلیس راهور به اعمال جرائم تخلف سرعت متوسط.

بهره‌گیری از ظرفیت ثبت تخلف سرعت متوسط، این امکان را فراهم می‌سازد که بتوان کنترل سرعت را روی کل مسیر اعمال کرد و در نتیجه این شیوه به‌مراتب کارآمدتر از کنترل سرعت لحظه‌ای است.

**(ج) ارتقای سامانه‌های ثبت تخلف هوشمند و ایجاد تحول جدی در روش‌های اعمال قانون رانندگان متخلف، با هدف:**

■ افزایش نرخ ثبت تخلف،

■ کاهش خطای سامانه‌های ثبت تخلف (از جمله در موارد مخدوش‌شدگی پلاک خودرو)،

■ کاهش احتمال فساد ناشی از دخالت عامل انسانی.

**(د) ارسال لحظه‌ای پیامک ثبت تخلف سرعت، از طریق:**

■ تأمین بودجه (اندک) مورد نیاز،

■ اهتمام بیشتر پلیس راهور.

با هدف افزایش بازدارندگی در هنگام ثبت تخلف (مخصوصاً برای تخلفات حادثه‌ساز) ضروری است پیامک مشاهده تخلف بلافاصله برای مالک وسیله نقلیه ارسال شده و پس از احراز تخلف از سوی اپراتور، پیامک ثبت تخلف نیز برای او ارسال شود. مطابق بند «ط» تبصره «۱۰»

قانون بودجه سال ۱۴۰۲، ضروری است پیامک ثبت تخلف از سوی پلیس و با دریافت هزینه از راننده متخلف برای او ارسال شود. در مواردی که تخلف از سوی اپراتور احراز نشد، هزینه ارسال پیامک مشاهده تخلف در جاده‌های برون شهری توسط سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای و در معابر شهری توسط سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور پرداخت شود. طبیعی است وضعیت فعلی ارسال پیامک‌ها که گاهی با تأخیر چند روزه همراه شده و در برخی موارد ارسال نمی‌شود، اثر بازدارندگی جرائم یاد شده را تا حد زیادی از بین می‌برد.

#### ه) افزایش مبلغ تخلف سرعت غیر مجاز

محاسبات نشان می‌دهد ارزش واقعی جرائم در سال ۱۴۰۲ به حدود یک‌دهم سال ۱۳۹۰ رسیده است. همچنین مقایسه نسبت حداقل مبلغ جرائم به درآمد ماهیانه شهروندان ایرانی با سایر کشورها نشان داد مبلغ جرائم رانندگی در ایران نسبت به متوسط درآمد ماهیانه مردم در سال ۱۴۰۲ بسیار پایین بوده و این عامل منجر به کاهش جدی بازدارندگی این جرائم و در نتیجه افزایش تخلفات و تصادفات ناشی از آن شده است. این در حالی است که مبلغ جرائم نسبت به متوسط درآمد خانوارهای ایرانی در سال ۱۳۹۰ تقریباً در سطح متوسط کشورهای مورد مقایسه قرار داشته و بازدارندگی قابل قبولی نیز داشته است. بر این اساس، به دولت پیشنهاد می‌شود با استفاده از ظرفیت ماده (۲۲) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی و با در نظر گرفتن ملاحظات اجتماعی-سیاسی، سطح بازدارندگی جرائم رانندگی را تا حد مطلوب افزایش دهد. همچنین، با توجه به اقلیت ۵ تا ۱۰ درصدی رانندگانی که به صورت مکرر مرتکب تخلفات رانندگی در راه می‌شوند، ضروری است بازنگری جدی در روش‌های اخذ جریمه صورت پذیرد. راهکارهایی همچون افزایش جرائم به صورت پله‌ای در صورت تکرار در یک بازه زمانی مشخص و ارسال پیام‌های هشدارآمیز به راننده در هنگام ثبت تخلف توسط سامانه‌های خودکار برای مرتبه اول (ثبت جریمه در مرتبه‌های بعد اتفاق بیفتد)، می‌تواند منجر به افزایش اثربخشی اعمال قانون و بازدارندگی مؤثرتر سیستم‌های مدیریت ایمنی راه‌ها شده و در عین حال فشار اقتصادی کمتری به رانندگانی که سهواً و به ندرت مرتکب تخلف می‌شوند، وارد می‌سازد.

#### و) افزایش مبلغ تخلفات مربوط به سایر عوامل خطر کلیدی

در خصوص تخلفات مرتبط با سایر عوامل خطر کلیدی (یعنی، نیستن کمر بند ایمنی، استفاده از تلفن همراه و رانندگی تحت تأثیر الکل یا مواد مخدر) با توجه به فراهم نبودن امکان ثبت تخلف هوشمند، ضمن تأکید بر ضرورت افزایش جرائم مربوطه، پیشنهاد می‌شود جرائم با نسبت کمتری در مقایسه با تخلفات سرعت غیر مجاز افزایش یابد.

#### ز) رابطه جرائم تخلفات رانندگی و سید هزینه‌های خانوار

از آنجایی که ممکن است ابهام‌هایی در زمینه آثار منفی افزایش مبلغ جرائم تخلفات رانندگی بر شرایط اقتصادی خانوارها وجود داشته باشد، باید توجه داشت که اولاً، مطابق آمارهای اعلامی پلیس راهور فراجا، حداکثر ۱۰ درصد از رانندگان تخلفات پرتعداد رانندگی مرتکب شده و عملاً اکثریت ۹۰ درصدی رانندگان، قانون‌مدار بوده و به ندرت مرتکب تخلفات منجر به اعمال قانون می‌شوند. ثانیاً، مطابق برآوردهای این گزارش نسبت مبلغ جریمه سرعت مجاز (به عنوان یک جریمه معمول، ولی خطرناک) به متوسط درآمد ماهیانه یک خانوار در بیشترین حالت (سال ۱۳۹۰)، حدود ۳/۷ درصد بوده که مبلغ ناچیزی به حساب می‌آید. بنابراین افزایش مبلغ جرائم تخلفات حادثه‌ساز، در واقعیت تأثیر منفی در رفاه اقتصادی اکثریت قریب به اتفاق رانندگان نداشته و معیشت آنها را تحت تأثیر قرار نمی‌دهد. ضمن اینکه، بازدارندگی ایجاد شده بر اثر افزایش جرائم، منجر به پرهیز از انجام تخلف و کاهش هزینه‌های مترتب بر آن می‌شود. از سوی دیگر، افزایش بازدارندگی جرائم خطر درگیر شدن افراد در تصادفات را کاهش داده و آثار مثبت بلندمدتی را برای مجموعه رانندگان و خانواده‌های آنان در پی خواهد داشت. علاوه بر موارد یاد شده، همان‌طور که پیش از این اشاره شد راهکارهایی همچون ارسال پیام‌های هشدارآمیز به راننده در هنگام ثبت تخلف توسط سامانه‌های خودکار برای مرتبه اول (ثبت جریمه در مرتبه‌های بعد اتفاق بیفتد)، می‌تواند موجب کاهش آثار ناچیز اقتصادی به رانندگانی شود که سهواً و به ندرت مرتکب تخلف می‌شوند.

۴. قانون «رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب سال ۱۳۸۹ جایگاه کلیدی در ایجاد بازدارندگی از ارتکاب تخلفات رانندگی دارد و با توجه به گذشت بیش از ۱۴ سال از تصویب آن، ضروری است نسبت به بازنگری آن اقدام شود. در این زمینه ضروری است که لایحه اصلاح قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی (اعلام وصول شده در شهریور ماه سال ۱۴۰۲) در سال اول مجلس دوازدهم با رویکردهای زیر مورد بررسی قرار گیرد:

الف) ایجاد بازدارندگی نسبت به وقوع تخلفات رانندگی از طریق وضع جرائم با استفاده از ابزارهای متنوع‌تر همچون استفاده از انواع

محرومیت‌های اجتماعی و افزایش پله‌ای مبلغ جرائم برای رانندگان پر تخلف.  
ب) بهبود سازو کار توزیع منابع حاصل از جریمه تخلفات بین دستگاه‌های متولی جهت استفاده بهینه از منابع حاصل از جرائم در امور آموزشی و فرهنگ‌سازی رانندگی، ارتقای ایمنی راه‌ها و خودروها و بهبود عملیات نجات پس از حادثه با تأکید بر نقش شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی در راهبری برنامه‌ها و اقدامات حوزه ایمنی حمل‌ونقل (موضوع بند الحاقی ماده (۵۹) قانون برنامه هفتم پیشرفت).  
ج) اطلاع‌رسانی عمومی و شفاف‌سازی درباره نحوه هزینه‌کرد منابع حاصل از اخذ جرائم از رانندگان متخلف.

## منابع و مأخذ



- [۱] زینتی، ابوالفضل و رسول، سلیمانی. ارزیابی اقتصادی اثر ارتقای ایمنی خودروها بر کاهش هزینه‌ها در تصادفات جاده‌ای کشور، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، در فرآیند داوری.
- [2] Doctor, M.A., et al., Public Roads, Vol. 85 No. 4. 2022, United States. Department of Transportation. Federal Highway Administration.
- [3] World Health Organization, Global Status Report on Road Safety 2023.
- [4] The International Transport Forum, Speed and Crash Risk. 2018.
- [5] Choudhary, P., et al., Impacts of speed variations on freeway crashes by severity and vehicle type. Accident Analysis & Prevention, 2018. 121: p. 213-222.
- [6] Nilsson, G., Traffic safety dimensions and the power model to describe the effect of speed on safety. 2004.
- [7] Elvik, R., The Power Model of the relationship between speed and road safety: update and new analyses. 2009.
- [8] Elvik, R. and R. Goel, Safety-in-numbers: An updated meta-analysis of estimates. Accident Analysis & Prevention, 2019. 129: p. 136-147.
- [9] Fleiter, J., A. Lennon, and B. Watson. Choosing not to speed: A qualitative exploration of differences in perceptions about speed limit compliance and related issues. in 2007 Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference. 2007. The Meeting Planners.
- [10] Fleiter, J.J., A. Lennon, and B. Watson, How do other people influence your driving speed? Exploring the 'who' and the 'how' of social influences on speeding from a qualitative perspective. Transportation research part F: traffic psychology and behaviour, 2010. 13(1): p. 49-62.
- [11] Soole, D.W., B.C. Watson, and J.J. Fleiter, Effects of average speed enforcement on speed compliance and crashes: A review of the literature. Accident Analysis & Prevention, 2013. 54: p. 46-56.
- [12] Kanitpong, K., M. Ekpanyapong, and T. Inmor, Evaluation of point-to-point speed cameras to control speeding behavior in Thailand. Journal of safety research, 2024. 88: p. 31-40.



#### گزیده سیاستی

برای کاهش آمار تصادفات رانندگی، بسته سیاستی شامل اقدامات زودبازده و مؤثر از جمله تشدید کنترل تخلف سرعت لحظه‌ای و سرعت متوسط در جاده‌ها، ارسال پیامک ثبت تخلف سرعت در لحظه وقوع تخلف، و بازدارنده کردن مبلغ جرائم تخلفات حادثه‌ساز توصیه می‌شود.



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](mailto:mrc@majles.ir)

وبسایت: [rc.majles.ir](http://rc.majles.ir)