



تأثیر قانون جدید رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی بر بازدارندگی و کاهش تصادفات و تخلفات (مورد مطالعه: شهر تهران)

سید مجتبی آبرودی

کارشناسی ارشد حقوق عمومی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران جنوب، تهران، ایران

سید سعید کشفی*

استادیار گروه عملیات ترافیک، دانشگاه علوم انتظامی امین، تهران، ایران

سید تیمور حسینی

استادیار گروه حمل و نقل ترافیک، دانشگاه علوم انتظامی امین، تهران، ایران

دریافت: ۱۳۹۶/۱۲/۲۳ پذیرش: ۱۳۹۷/۰۳/۰۹

چکیده: قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی به دنبال ایجاد و حفظ نظم در جامعه هستند. با توجه به تصویب قانون جدید رسیدگی به تخلفات شاهد افزایش چشمگیر برخورد با تخلفات از طرف پلیس راهنمایی و رانندگی هستیم که به نظر می‌رسد این موضوع بر میزان تصادفات و تخلفات و بازدارندگی از آن، اثربخش باشد. هدف این تحقیق، بررسی میزان بازدارندگی قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی بر کاهش تصادفات و تخلفات شهر تهران می‌باشد. این تحقیق از نظر هدف، کاربردی و از لحاظ روش تحقیق، تحلیلی - توصیفی از نوع پیمایشی است. برای جمع‌آوری داده‌های تحقیق، از پرسش‌نامه محقق‌ساخته با ۴۳ گویه استفاده شده است و بین جامعه آماری که همان رؤسای مناطق ۲۶ گانه پلیس راهور تهران بزرگ هستند، توزیع شد. پس از تکمیل پرسش‌نامه، داده‌ها به وسیله نرم‌افزارهای SPSS و PLS و آزمون تی‌تست و فریدمن، تجزیه و تحلیل شدند. یافته‌های تحقیق نشان دادند که در سطح اطمینان ۹۹ درصد، بین شدت، حتمیت یا قطعیت و سرعت اجرای قانون جدید و بازدارندگی از تصادفات و تخلفات، تأثیر مثبت و معناداری وجود دارد. نتیجه این تحقیق نشان می‌دهد برخورد فوری و مجازات شدید مانند: ضبط گواهی‌نامه، توقیف خودرو و استفاده از مجازات‌های تکمیلی، محرومیت اجتماعی، عزل شدن از مسئولیت در موارد خاص و ... در بازدارندگی از تخلفات و تصادفات، تأثیر مثبت و معناداری دارد. افزایش سامانه‌های هوشمند ثبت تخلفات در معابر بر بازدارندگی از تخلفات و تصادفات و کاهش تخلفات، مؤثر است. اعلام محرومیت رانندگی توسط مراجع قضایی و نظارت و کنترل بر آنها توسط ابزارهای خاص، در بازدارندگی از تخلفات تأثیرگذار است.

واژگان کلیدی: قانون جدید رسیدگی به تخلفات، بازدارندگی، تصادفات، تخلفات، شدت، سرعت و حتمیت یا قطعیت

طبقه‌بندی JEL: C52, E61, K00, L91

۱- مقدمه

امروزه بی‌توجهی به قوانین و مقررات ترافیکی، یکی از معضلات مهم در تمام جوامع است؛ زیرا به‌طور گسترده باعث اتلاف انرژی، اتلاف وقت، آلودگی زیست‌محیطی، ناراحتی‌های روانی، تصادفات، مرگ‌ومیر و خسارت‌های مالی و مادی می‌شود (میرفردی و همکاران، ۱۳۹۳). تصادفات جاده‌ای، نهمین عامل مرگ‌ومیر انسان‌ها بوده و آمارها، نشان‌دهنده افزایش روزافزون سوانح رانندگی و مرگ‌ومیر ناشی از آنها در جهان می‌باشد. پیش‌بینی می‌شود با ادامه روند موجود در ۱۰ سال آینده تنها در کشورهای در حال توسعه، ۶ میلیون نفر کشته و ۶۰ میلیون نفر زخمی شوند. طی سالیان گذشته، سازمان بهداشت جهانی، همواره موضوع اهمیت ایمنی راه‌ها را به اعضا یادآوری کرده و از آنان خواسته است که در زمینه پیش‌گیری از مصدومیت‌های حوادث ترافیکی، تلاش کنند اما حوادث ترافیکی هنوز به‌عنوان یک معضل جهانی باقی مانده‌اند؛ به‌طوری که از سال ۲۰۰۳ به بعد، سازمان ملل نیز طی صدور قطعنامه‌های مختلف و در نهایت در شصت و دومین نشست مجمع عمومی سال ۲۰۰۸ طی قطعنامه شماره ۶۲/۲۴۴، از کشورهای عضو درخواست کرد که در پیش‌گیری از صدمات ناشی از حوادث ترافیکی و افزایش ایمنی راه‌ها، به توصیه‌های سازمان بهداشت جهانی توجه و در این راه اقدام کنند (جعفری و همکاران، ۱۳۹۲). همچنین پژوهشکده حمل‌ونقل، در گزارشی اعلام کرد که طی ۱۰ سال اخیر، ۲۵۰ هزار نفر در تصادفات رانندگی، کشته یا مجروح شدند. طی همین مدت، ۲/۵ میلیون خانوار، مستقیماً درآمدهای خود را از دست داده‌اند یا هزینه‌های مراقبت از افراد مجروح یا معلول دائمی را متحمل شده‌اند (مرادی و همکاران، ۱۳۹۱).

امروزه علی‌رغم تحولاتی که در زمینه ارتقای ایمنی وسایل نقلیه ایجاد شده است، متأسفانه رفتارهای نادرست برخی از کاربران، ترافیک منجر به وقوع حوادث رانندگی ناگواری می‌شود؛ لذا وجود یک قانون جامع و

مانع در این حوزه بیش از پیش ضروری است. براین اساس با نگاهی به رشد حوادث رانندگی در سال‌های منتهی به سال ۱۳۸۹ در ایران، به خوبی ناکارآمدی قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی موجود در آن سال‌ها احساس می‌شد که به منظور به‌روز کردن قوانین راهنمایی و رانندگی، قانون رسیدگی به تخلفات در اسفندماه ۱۳۸۹ تصویب شد و در سال ۱۳۹۰ لازم‌الاجرا گردید. قانون مذکور براساس نیاز روز و با هدف تأثیرگذاری بر ارتقای وضعیت انضباط ترافیکی، رشد فرهنگ ترافیک و در نهایت، کاهش تصادفات و تلفات متأثر از آن وضع شده است (مهرایی و قلی‌زاده، ۱۳۸۹).

تخلفات راهنمایی و رانندگی، از جمله تخلفاتی است که تبعات مالی و جانی جبران‌ناپذیری به دنبال دارد و سالیانه، افراد و جامعه، هزینه‌های زیادی را در قبال آن پرداخت می‌کنند. رفتار قانون‌گذار در زمینه برخورد با تخلفات و جرایم رانندگی، تأثیر بسزایی در کنترل آنها دارد و از طرفی باید توجه داشت که تصادفات ترافیکی، از عوامل بسیار مهم مرگ‌ومیر و صدمات شدید جانی و مالی هستند و آثار و تبعات سنگین اجتماعی و اقتصادی آن، جوامع بشری را به شدت مورد تهدید قرار می‌دهد. از این رو، اهمیت انجام این تحقیق، باعث کاهش تخلفات و در نتیجه کم شدن تصادفات، بالا رفتن امنیت ترافیکی در جامعه، کاهش هزینه‌های اقتصادی و سربار جامعه، کاهش آلودگی هوا و ارتقای فرهنگ ترافیکی می‌شود و ضرورت انجام تحقیق از این جهت است که بی‌توجهی به این پژوهش، موجب افزایش تخلفات راهنمایی و رانندگی؛ در نتیجه افزایش تصادفات، ایجاد بی‌نظمی بیشتر در سطح جامعه، افزایش مصرف سوخت، آلودگی بیشتر هوا، پایین آوردن آستانه تحمل افراد و نیز کم اهمیت نشان دادن اجرای قوانین و مقررات خواهد داشت.

در مطالعات انجام شده، کمتر به موضوع بازدارندگی قانون رسیدگی به تخلفات پرداخته شده است؛ بنابراین در مقاله پیش‌رو به‌منظور بازدارندگی این

قانون، یک هدف اصلی تعیین میزان تأثیر بازدارندگی قانون جدید رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی بر تصادفات و تخلفات و سه هدف فرعی: ۱- تعیین میزان تأثیر شدت قانون جدید رسیدگی به تخلفات بر میزان تخلفات و تصادفات ۲- تعیین میزان تأثیر سرعت قانون جدید رسیدگی به تخلفات بر میزان تخلفات و تصادفات ۳- تعیین میزان تأثیر قطعیت و حتمیت قانون جدید رسیدگی به تخلفات بر میزان تخلفات و تصادفات را در سال ۱۳۹۵، دنبال می‌کنیم.

۲- پیشینه تحقیق

الف) پژوهش‌های خارجی

جیانگ^۱ و همکاران (۲۰۱۴)، در پژوهشی با بررسی دیدگاه‌های کنترل رسمی و غیررسمی در چین، آمریکا و ژاپن، نشان دادند که پاسخ‌گویان ژاپنی و چینی در مقایسه با پاسخ‌گویان آمریکایی، کنترل رسمی و غیررسمی و ترکیب آنها در کنترل جرم را مهم‌تر ارزیابی کرده‌اند. متغیر اعتماد به پلیس، یکی از پیش‌بینی‌کننده‌های نگرش به کنترل رسمی و ترکیب کنترل رسمی و غیررسمی در سه کشور است.

خوزه و پوتجت^۲ (۲۰۰۵) در مطالعه‌ای به بررسی رفتار رانندگی پرداختند. داده‌ها با استفاده از تحلیل واریانس و محاسبات خی‌دو پیرسون پردازش شدند. یافته‌ها نشان می‌دهند که جنسیت، پیش‌بینی‌کننده مهم رفتار رانندگی انحرافی است. پاسخ‌دهندگان مرد، بالاترین نمره را از نظر رفتار رانندگی تهاجمی و زنان بیشترین نمره را از رفتار رانندگی با اضطراب گزارش کردند. تفاوت‌های نژادی نیز در رابطه با رفتار رانندگی انحرافی وجود دارند. رفتار رانندگی تهاجمی و مضطرب نسبت به آموزش رسمی رانندگی، تفاوت معنی‌داری ندارد. داده‌ها، تعریف جدیدی از آموزش و تست

یادگیرنده و راننده ارائه می‌دهند و مؤسسات آموزش رانندگی در کاهش تلفات جاده‌ای بسیار مؤثر هستند. گلندون^۳ (۲۰۰۷) در مطالعه‌ای به بررسی اهمیت کنترل رسمی و غیررسمی جرم در ایالات متحده و هند پرداختند. آنها با استفاده از داده‌های جمع‌آوری شده از ۹۲۸ دانشجو، نتیجه گرفتند که پاسخ‌دهندگان هندی و آمریکایی درخصوص اقدامات کنترل رسمی و غیررسمی، دیدگاه متفاوتی دارند. به طور کلی، پاسخ‌دهندگان هندی کنترل غیررسمی را مهم‌تر از همتایان خود در ایالات متحده می‌دانستند. همچنین هر دو گروه از پاسخ‌دهندگان معتقد بودند که خانواده مهم‌ترین شکل کنترل جرم است.

ب) پژوهش‌های داخلی

وروایی و فتاحی (۱۳۹۱) در مطالعه‌ای، به بررسی نقش عوامل پیش‌گیرانه در رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی از سوی رانندگان پرداختند. نتایج تحقیق نشان دادند هر چند در قانون جدید رسیدگی به تخلفات نسبت به قوانین سابق، توجه بیشتری به بخش پیشگیری غیرکیفری از تخلفات رانندگی شده، اما بیشتر تمرکز و توان قانون‌گذار بر پیشگیری کیفری از تخلفات رانندگی و آن هم در حوزه افزایش شدت جرایم بوده است. همچنین یکی از نتایج تحقیق که می‌تواند تأثیر زیادی بر پیشبرد اهداف سیاست کیفری داشته باشد، افزایش قطعیت و سرعت در اعمال مجازات‌ها با استفاده از توسعه ابزارهای هوشمند است.

خسروی و باقری (۱۳۹۲) در پژوهشی به تبیین نقش و جایگاه قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در حقوق شهروندی پرداختند. این مطالعه به روش اسنادی انجام شده و برای جمع‌آوری داده‌ها، از ابزارهای اسناد و مدارک موجود و مصاحبه با کارشناسان و خبرگان حوزه مورد مطالعه استفاده شده است. نتایج این مطالعه نشان می‌دهند وضع قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و انضباط ترافیکی، هدف نهایی تضمین حقوق شهروندی

1- Jiang

2- Khoza and Potgiete

3- Glendon

است. همچنین قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی؛ به معنای نقض حقوق شهروندی نیست بلکه به منزله تضمین حقوق شهروندان در قبال یکدیگر و جامعه، فراتر از فردیت فرد در اجتماع است که اگر با آن مقابله شود در واقع حقوق دیگران آسیب خواهد دید یا هزینه‌های زیادی برای جامعه تحمیل خواهد کرد.

سوری و همکارانش (۱۳۹۱) در مطالعه به بررسی نظرات در مورد قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی کشور پرداختند. در این مطالعه ۸۰۱ نفر؛ شامل ۲۴۱ کارشناس و متخصص حمل و نقل و ۵۶۰ راننده وسیله نقلیه شخصی و عمومی مورد بررسی قرار گرفتند. به نظر افراد مورد مطالعه مهم‌ترین برتری قانون جدید و بالاترین تأثیر به ترتیب مربوط به افزایش مبلغ جریمه، درج امتیاز منفی و توقیف خودرو به علت دو تخلف هم‌زمان حادثه‌ساز است. در خصوص سازگاری میزان جریمه با درآمد، ۷۰/۹ درصد از کارشناسان و خبرگان آن را ناسازگار عنوان کردند. ۷۵/۹ درصد از کارشناسان و خبرگان و ۶۶/۸ درصد از رانندگان، رضایت بالا و متوسط از قوانین جدید راهنمایی و رانندگی داشتند. بین میزان جریمه با سطح درآمد جامعه و میزان رضایت از قوانین جدید راهنمایی و رانندگی ارتباط معناداری منفی مشاهده شد. همچنین بین کاهش تخلف رانندگی و میزان رضایت از قوانین جدید، ارتباط معناداری منفی مشاهده شد.

۳- مبانی نظری

تخلف به عنوان رفتاری است که طی آن قوانین و مقررات مصوب راهنمایی و رانندگی نقض می‌شود. تخلف رانندگی به دو دسته آشکار و ناآشکار تقسیم‌بندی می‌شود. تخلف رانندگی، مسأله اجتماعی مهمی است و همواره ریشه اصلی رانندگی‌های تهاجمی و تخلفات ناشی از آن را در شرایط روانی و شخصیتی افراد باید جست‌وجو نمود. اساس و میزان رفتار بهنجار از رفتار ناهنجار (تخلفات رانندگی) در مقوله ترافیک، قوانین

مربوطه است. لذا هرگاه اعمال و رفتار شخص مطابق با قوانین و مقررات باشد، رفتار مطلوب و بهنجار ترافیکی را ارائه کرده است و در غیر این صورت مرتکب تخلف شده است. وضعیت تخلفات رانندگی در کشور ما بسیار نامساعد است؛ به طوری که پلیس در سال ۱۳۸۵ بیش از ۵۱۰۰۰۰۰۰ قبض جریمه برای تخلف آشکار رانندگی ثبت و صادر کرده است (قبری و حسین‌زاده، ۱۳۹۳).

با توجه به اهمیت موضوع تخلفات و تصادفات راهنمایی و رانندگی، اقدامات جدید و مهمی در سال‌های اخیر انجام شده است که از این میان می‌توان به اجرای قوانین استفاده از کمربند ایمنی و کلاه ایمنی، اجرای قوانین ترافیکی خاص و برنامه‌های آموزشی تولید شده و پخش شده از وسایل ارتباط جمعی اشاره کرد. یکی از مهم‌ترین اقدامات پلیس راهنمایی و رانندگی در خصوص کاهش تصادفات و تخلفات رانندگی، تصویب قانون جدید راهنمایی و رانندگی بوده است. مهم‌ترین بخش این قانون؛ شامل افزایش مبلغ جریمه‌ها، نمره منفی برای گواهینامه و تأثیر عواملی همچون زیرساخت‌ها در بروز تصادفات است (مافی و همکاران، ۱۳۹۴). یکی از مزایای این قانون افزایش بازدارندگی در مجازات‌ها می‌باشد که در ادامه در خصوص بازدارندگی توضیح داده شده است.

ارعاب و بازدارندگی در لغت به معنای منع کردن و جلوگیری کردن آمده است. بازدارندگی عبارت است از: تهدیدهایی که ممکن است انگیزه مجرمانه مجرمی را با تغییر در شیوه اندیشه‌اش از طریق تجسم دورنمای پیامدهای سوء تحقق آن انگیزه، تلقیل دهد. بسیاری از افراد که در حین قصد ارتکاب عمل مجرمانه دچار وسوسه می‌شوند، از ارتکاب آن خودداری می‌کنند؛ زیرا لذتی که از این طریق ممکن است کسب کنند با بیم از نتیجه ناگواری که مجازات قانونی به دنبال دارد منتفی و خنثی می‌شود. نظریه اراعاب مبتنی بر این پیش‌فرض بنیادین است که بزهکاران بالقوه، همچون تمامی شهروندان، بازیگرانی محاسبه‌گر هستند. این نظریه از طریق دگرگونی در هزینه‌ها و منافع بزهکاری، در پی آن

است تا جرم را به گزینه‌ای غیرجذاب برای بزهکار تبدیل کند (جوان جعفری و همکاران، ۱۳۹۵). بازدارندگی دارای دو قسم می‌باشد: خاص و عام. بازدارندگی خاص به این موضوع می‌پردازد که مجازات، از میزان جرم افراد خاصی که مجازات شده‌اند، می‌کاهد. پس مجازات فرد مجرم باید احتمال ارتکاب بعدی جرم را از سوی شخص کاهش دهد. در نظریه بازدارندگی عام نیز این استدلال می‌شود که مجازات می‌تواند از ارتکاب جرم در میان افراد مجازات نشده جلوگیری کند. برای مثال چند نفری را در نظر بگیرید که بر اثر دزدی از مغازه دستگیر شده و مجازات شوند. مجازات آنها ممکن است دیگران را از دزدی بازدارد (قدسی و می‌آبادی، ۱۳۹۴).

سازوکارهای نظریه بازدارندگی عبارتند از:

الف) حتمیت و قطعیت: از جمله سازوکارهای بازدارندگی می‌توان به مقوله حتمیت و قطعیت اشاره کرد. حتمیت و قطعیت؛ یعنی رابطه بین میزان دستگیری یا محکومیت و میزان جرایم ارتكابی. هرچه قطعیت و حتمیت قوی‌تر باشد، میزان بزهکاری نیز کاهش می‌یابد. ولی ممکن است کاهش نرخ جرایم به امری غیر از ارباب، بستگی داشته باشد. از طرفی حجم بالای بزهکاری موجب انسداد نظام کیفری و در نهایت کاهش قطعیت کیفر می‌گردد. ضمن اینکه از نظر تئوری، هنوز استدلال قانع‌کننده‌ای در خصوص رابطه بین قطعیت کیفر و کاهش میزان بزهکاری ارائه نشده است. بنابراین، تحقیقات در این خصوص به سمت تأثیر بازدارندگی عمومی، جهت‌گیری شده است؛ یعنی بزهکاری کاهش می‌یابد، چون مردم نسبت به تهدید کیفر حساس می‌باشند (ابراهیمی، ۱۳۸۷).

ب) سرعت اجرای مجازات: طبق نظریه بازدارندگی، در صورتی که خواهان کاربرد کیفر به‌عنوان مانعی مؤثر در برابر آماج جرم باشیم، اعمال این نهاد کیفری باید با وقوع جرم چندان فاصله‌ای از نظر زمانی نداشته باشد؛ زیرا در غیر این صورت تصور لازم میان جرم و کیفر در اذهان به سستی گراییده و پیوند و

ارتباط میان آن دو قابل درک و لمس نخواهد بود؛ لذا اطاله فرایند دادرسی که موجبات وقفه میان جرم و مجازات را فراهم می‌آورد، نه تنها نقش اربابی کیفرها را از میان می‌برد بلکه خود، مشوق بزهکاری است (دادبان و آقایی، ۱۳۸۸).

ج) شدت: یکی از متغیرهای دیگری که می‌تواند در ایجاد ارباب و بازدارندگی مؤثر باشد، شدت مجازات است. شدت معمولاً عاملی است که در مرتبه اول به ذهن متبادر می‌شود؛ از این رو بنیان‌گذاران نظریه بازدارندگی، مجازات‌های شدید را امری ضروری در تحقق بازدارندگی می‌دانند. اندیشه حامی شدت مجازات آن است که بین شدت مجازات و میزان جرم رابطه منفی برقرار است، یعنی هرچه بر شدت کیفر بیافزاییم، میزان جرم را کاهش داده‌ایم و هرچه از شدت آن بکاهیم، میزان جرایم را افزایش می‌دهیم. معمولاً قانون‌گذاران در توجه به شدت کیفرها سه موضوع را مدنظر قرار می‌دهند و از طریق آنها سیاست سخت‌گیرانه‌ای را نسبت به مجرمان پیگیری می‌کنند. این سه موضوع عبارتند از: نوع کیفرها، میزان آنها و نیز کیفیات تشدیدکننده (میرزایی مقدم، ۱۳۸۹).

۴- روش تحقیق

پژوهش حاضر، به لحاظ نوع، کاربردی و به لحاظ هدف، تحلیلی- توصیفی از نوع پیمایشی می‌باشد و با استفاده از مطالعات کتابخانه‌ای، میدانی، اسنادی و تحقیقات پیشین، درصدد شناسایی و اثربخش بودن قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی بر اقتصاد و مدیریت شهری و کاهش میزان تخلفات و تصادفات می‌باشد. همچنین در این تحقیق، برای بررسی تغییر در رفتار رانندگان در ایران، از آمار موجود در پایگاه داده تخلفات و تصادفات پلیس راهنمایی و رانندگی شهر تهران استفاده شد و برای تحلیل اطلاعات مربوط به تغییر رفتار رانندگان، تحلیل‌های استنباطی و توصیفی استفاده شد و جهت بررسی کافی بودن شدت، سرعت و قطعیت اعمال

قانون جدید بر بازدارندگی رانندگان متخلف با استفاده از پرسش نامه محقق ساخته، از نظرسنجی کارشناسان خبره راهنمایی و رانندگی استفاده شده است.

جامعه آماری این تحقیق، رؤسای مناطق ۲۶ گانه پلیس راهنمایی و رانندگی شهر تهران می باشند. نمونه تحقیق حاضر با توجه به تعداد جامعه آماری، به روش سرشماری همان جامعه آماری است. در پژوهش حاضر روایی تشخیصی^۱ مورد نظر می باشد. به این معنا که نشانگرهای هر سازه در نهایت تفکیک مناسبی را به لحاظ اندازه گیری نسبت به سازه های دیگر مدل فراهم آورند. به

عبارت ساده تر، هر نشانگر، فقط سازه خود را اندازه گیری کند و ترکیب آنها به گونه ای باشد که تمام سازه ها به خوبی از یکدیگر تفکیک شوند. با کمک شاخص میانگین واریانس استخراج شده مشخص شد که تمام سازه های مورد مطالعه، میانگین واریانس استخراج شده بالاتر از ۰/۵ را دارند. شاخص های پایایی ترکیبی (CR) و آلفای کرونباخ، به منظور بررسی پایایی پرسشنامه استفاده شد و لازمه تأیید پایایی، بالاتر بودن این شاخص ها از مقدار ۰/۷ می باشد. تمامی این ضرایب، بالاتر از ۰/۷ هستند و نشان از پایا بودن ابزار اندازه گیری می باشند.

جدول ۱- شاخص های روایی، پایایی

متغیرها	AVE	CR	Cronbachs Alpha
شدت اجرای قانون جدید رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی	۰/۵۹۰	۰/۸۸۴	۰/۸۵۶
سرعت اجرای قانون جدید رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی	۰/۵۲۰	۰/۷۹۸	۰/۷۱۰
حتمیت و قطعیت اجرای قانون جدید رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی	۰/۵۷۰	۸۶۶	۰/۸۳۵
بازدارندگی تخلفات و تصادفات	۰/۵۳۷	۰/۹۰۸	۰/۸۹۳

۵- یافته های تحقیق

به منظور پاسخ به سؤال پژوهش؛ یعنی «آیا قانون جدید رسیدگی به تخلفات بر میزان تصادفات و تخلفات، تأثیر معناداری دارد؟» از آزمون t تک نمونه ای استفاده شده است. همان طور که در جدول ۲ مشخص می باشد، میزان سطح معناداری (sig)، ۰/۰۰۰ به دست آمده است و با توجه به میزان t به دست آمده، می توان نتیجه گرفت

که تفاوت معنی داری در سطح $\alpha = 0/01$ بین میانگین نظری (عدد ۳) با میانگین های تجربی وجود دارد. بنابراین، با توجه به اینکه میانگین های تجربی بالاتر از میانگین نظری می باشد، می توان ادعان کرد که قانون جدید رسیدگی به تخلفات بر کاهش و بازدارندگی تصادفات و تخلفات، تأثیر معناداری دارد.

جدول ۲- نتایج آزمون t تک نمونه ای در خصوص میزان تأثیر قانون جدید رسیدگی به تخلفات بر میزان تصادفات و تخلفات از دیدگاه رؤسای مناطق ۲۶ گانه پلیس راهنمایی و رانندگی شهر تهران در سال ۱۳۹۵

متغیر	میانگین	انحراف معیار	Df	t	Sig
میزان تأثیر قانون جدید رسیدگی به تخلفات بر میزان تصادفات و تخلفات	۴/۰۱۷	۰/۳۶	۲۳	۱۳/۸۶۲	۰/۰۰۰

به منظور پاسخ به سؤال دیگر پژوهش؛ یعنی «آیا شدت قانون جدید رسیدگی به تخلفات بر میزان تصادفات و تخلفات، تأثیر معناداری دارد؟» از آزمون t تک‌نمونه‌ای استفاده شده است. همان‌طور که در جدول ۳ مشخص می‌باشد، میزان سطح معناداری (sig) $0/000$ به‌دست آمده است و با توجه به میزان t به‌دست آمده، می‌توان نتیجه گرفت که تفاوت معنی‌داری در سطح

به منظور پاسخ به سؤال دیگر پژوهش؛ یعنی «آیا شدت قانون جدید رسیدگی به تخلفات بر میزان تصادفات و تخلفات، تأثیر معناداری دارد؟» از آزمون t تک‌نمونه‌ای استفاده شده است. همان‌طور که در جدول ۳ مشخص می‌باشد، میزان سطح معناداری (sig) $0/000$ به‌دست آمده است و با توجه به میزان t به‌دست آمده، می‌توان نتیجه گرفت که تفاوت معنی‌داری در سطح

جدول ۳- نتایج آزمون t تک‌نمونه‌ای در خصوص میزان شدت قانون جدید رسیدگی به تخلفات بر میزان تصادفات و تخلفات از دیدگاه رؤسای مناطق ۲۶گانه پلیس راهنمایی و رانندگی شهر تهران در سال ۱۳۹۵

متغیر	میانگین	انحراف معیار	Df	t	Sig
شدت قانون جدید رسیدگی به تخلفات بر میزان تصادفات و تخلفات	۳/۹۴۸	۰/۴۶	۲۳	۱۰/۱۸۶	۰/۰۰۰

نتیجه گرفت که تفاوت معنی‌داری در سطح $\alpha=0/01$ بین میانگین نظری (عدد ۳) با میانگین‌های تجربی وجود دارد. بنابراین، با توجه به اینکه میانگین‌های تجربی بالاتر از میانگین نظری می‌باشد، می‌توان اذعان کرد که سرعت قانون جدید رسیدگی به تخلفات بر کاهش و بازدارندگی تصادفات و تخلفات، تأثیر معناداری دارد.

به منظور پاسخ به سؤال پژوهش؛ یعنی «آیا سرعت قانون جدید رسیدگی به تخلفات بر میزان تصادفات و تخلفات، تأثیر معناداری دارد؟» از آزمون t تک‌نمونه‌ای استفاده شده است. همان‌طور که در جدول ۴ مشخص می‌باشد، میزان سطح معناداری (sig) $0/000$ به‌دست آمده است و با توجه به میزان t به‌دست آمده، می‌توان

جدول ۴- نتایج آزمون t تک‌نمونه‌ای در خصوص میزان سرعت قانون جدید رسیدگی به تخلفات بر میزان تصادفات و تخلفات از دیدگاه رؤسای مناطق ۲۶گانه پلیس راهنمایی و رانندگی شهر تهران در سال ۱۳۹۵

متغیر	میانگین	انحراف معیار	Df	t	Sig
سرعت قانون جدید رسیدگی به تخلفات بر میزان تصادفات و تخلفات	۴/۱۲۸	۰/۳۸	۲۳	۱۴/۱۸۶	۰/۰۰۰

سطح $\alpha=0/01$ بین میانگین نظری (عدد ۳) با میانگین‌های تجربی وجود دارد. بنابراین، با توجه به این‌که میانگین‌های تجربی بالاتر از میانگین نظری می‌باشد، می‌توان اذعان کرد که قطعیت و حتمیت قانون جدید رسیدگی به تخلفات بر کاهش و بازدارندگی تصادفات و تخلفات، تأثیر معناداری دارد.

به منظور پاسخ به سؤال پژوهش؛ یعنی «آیا میزان قطعیت و حتمیت قانون جدید رسیدگی به تخلفات بر میزان تصادفات و تخلفات، تأثیر معناداری دارد؟» از آزمون t تک‌نمونه‌ای استفاده شده است. همان‌طور که در جدول ۵ مشخص می‌باشد، میزان سطح معناداری (sig) $0/000$ به‌دست آمده است و با توجه به میزان t به دست آمده، می‌توان نتیجه گرفت که تفاوت معنی‌داری در

جدول ۵- نتایج آزمون t تک‌نمونه‌ای در خصوص میزان قطعیت و حتمیت قانون جدید رسیدگی به تخلفات بر میزان تصادفات و تخلفات از دیدگاه رؤسای مناطق ۲۶گانه پلیس راهنمایی و رانندگی شهر تهران در سال ۱۳۹۵

متغیر	میانگین	انحراف معیار	Df	t	Sig
قطعیت و حتمیت قانون جدید رسیدگی به تخلفات بر میزان تصادفات و تخلفات	۳/۹۸۴	۰/۴۵	۲۳	۱۰/۷۳۳	۰/۰۰۰

در ادامه، روشی که در این تحقیق برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از آن استفاده شده، روش مبتنی بر واریانس است و معادلات با یکی از روش‌های تحلیل آن تحت عنوان حداقل مربعات جزئی (PLS)^۱ شناخته می‌شود. این روش، بر خلاف مدل‌یابی معادلات ساختاری مبتنی بر کواریانس به جای تولید مجدد ماتریس کواریانس تجربی، بر حداکثر کردن واریانس متغیرهای وابسته تشریح شده توسط یک متغیر مستقل تمرکز می‌کند. یک مدل حداقل مربعات جزئی همانند همه روش‌های مدل‌یابی معادلات ساختاری شامل یک جزء ساختاری است که روابط میان متغیرهای پنهان و یک جزء اندازه‌گیری را که بیانگر چگونگی ارتباط متغیرهای

پنهان و مؤلفه‌های آن است منعکس می‌کند. این روش، بخش سومی نیز دارد که عبارت است از: روابط وزنی برای برآورد بارهای عاملی متغیرهای پنهان به کار می‌روند.

روش PLS برای ارزیابی مدل‌های اندازه‌گیری مدل‌های معادلات ساختاری، سه بخش را تحت پوشش قرار می‌دهد:

۱- بخش مربوط به مدل‌های اندازه‌گیری

۲- بخش ساختاری

۳- بخش کلی مدل.

در این روش، معیارهای ارزیابی برازش مدل به شرح جدول ۶ هستند.

جدول ۶- معیارهای ارزیابی برازش مدل

معیارهای ارزیابی برازش مدل	معیار
برازش مدل‌های اندازه‌گیری	پایایی
	روایی همگرا
	روایی واگرا
	بار عاملی
برازش مدل ساختاری	مقادیر t-value
	معیار R^2
	معیار Q^2
	معیار Redundancy
برازش مدل کلی	معیار نیکویی برازش GOF

ابتدایی‌ترین معیار باری سنجش، رابطه بین متغیر در مدل (بخش ساختاری) اعداد معنی‌داری t است. در صورتی که مقدار این اعداد از ۱/۹۶ بیشتر شود نشان از صحت رابطه بین متغیرها و در نتیجه تأیید فرضیه‌های پژوهش در سطح اطمینان ۰/۹۵ است. البته باید توجه داشت که اعداد فقط صحت رابطه را نشان می‌دهند و شدت رابطه بین متغیرها را نمی‌توان با آن سنجید.

ضریب مسیر^۲: ضرایب مسیر بین متغیرهای مکنون باید براساس علامت جبری، مقدار و معناداری آنها بررسی شوند. هر ضریب مسیر در مدل ساختاری PLS را می‌توان معادل یک ضریب بتای استاندارد شده رگرسیون‌های کمترین مربعات معمولی در نظر گرفت.

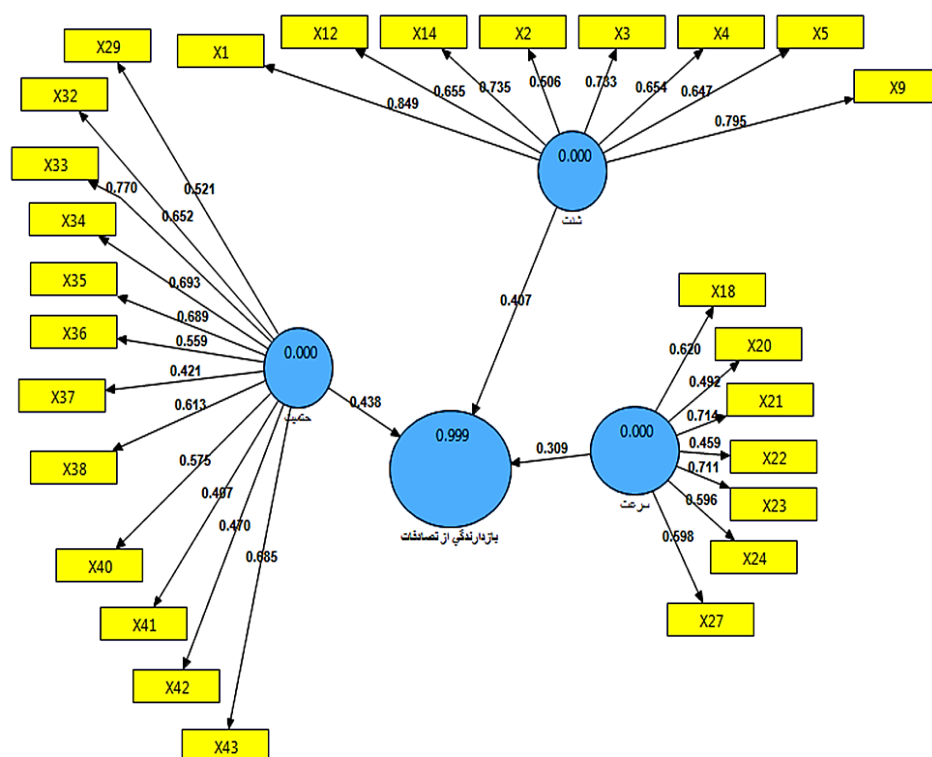
قابلیت کاهش خطاها را در مدل‌های اندازه‌گیری یا افزایش واریانس بین متغیرها و سؤالات را دارد.

این معیار برای بررسی برازش مدل ساختاری در یک پژوهش می‌باشد، ضرایب R^2 مربوط به متغیرهای پنهان درون‌زای (وابسته) مدل است. R^2 معیاری است که نشان از تأثیر یک متغیر برون‌زا و یک متغیر درون‌زا دارد و سه مقدار ۰/۱۹، ۰/۳۲ و ۰/۶۷ به عنوان ملاک برای مقادیر ضعیف، متوسط و قوی، برای آن در نظر گرفته می‌شود (Chin & Newsted, 1999).

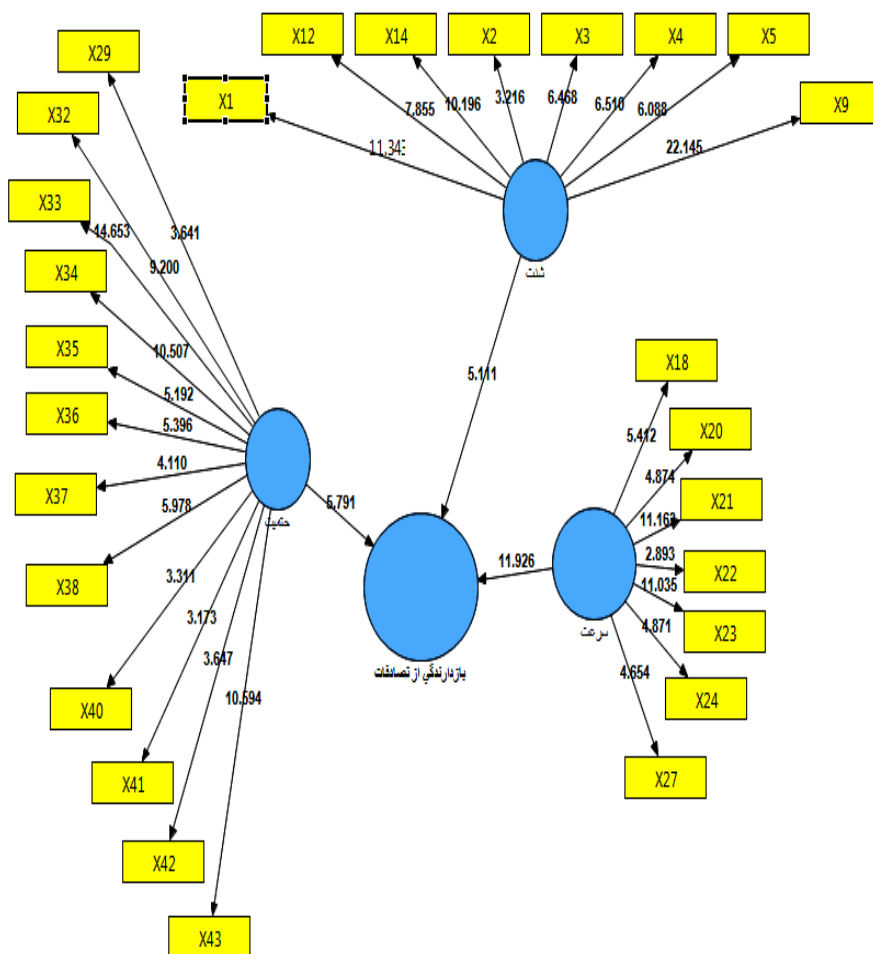
در این راستا با توجه به مطالب عنوان شده، مدل کلی پژوهش در خصوص تأثیر قانون جدید رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی بر بازدارندگی و کاهش تصادفات و تخلفات، به صورت نمودار ۱ در نرم‌افزار PLS، ترسیم شده است.

ضریب مسیر باید از لحاظ علامت، بزرگی و معناداری مورد بررسی قرار گیرند. ضرایب مسیر نشان‌دهنده اثرات مثبت (روابط مستقیم بین دو سازه) یک سازه بر سازه دیگر است، در صورتی که علامت منفی نشان‌دهنده اثرات منفی (روابط معکوس) یک سازه بر سازه دیگر است. از نظر بزرگی، ضریب مسیر تأثیر یک سازه بر سازه دیگر با افزایش تعداد ضرایب مسیرهای غیرمستقیم کاهش می‌یابد (آذر و همکاران، ۱۳۹۱).

R Square یا R^2 : معیاری است که برای متصل کردن بخش اندازه‌گیری و بخش ساختاری مدل‌سازی معادلات ساختاری به کار می‌رود و نشان از تأثیری دارد که یک متغیر برون‌زا یا مستقل بر یک متغیر درون‌زا یا وابسته می‌گذارد. یکی از مزیت‌های اصلی در روش حداقل مربعات جزئی یا PLS این است که این روش



نمودار ۱- مدل معادلات ساختاری در حالت تخمین ضرایب مسیر



نمودار ۲- مدل معادلات ساختاری در حالت معناداری ضرایب مسیر و مقدار آماره t

در ادامه در جدول ۷، تحلیل عاملی تأییدی مرتبه دوم برای مدل اندازه‌گیری صورت گرفته است؛ زیرا هر یک از متغیرهای ذکر شده به عنوان نشانگر هستند.

با توجه به نمودارهای ۱ و ۲، چون بار عاملی هر نشانگر روی سازه مربوط به خود بالاتر از ۰/۵۰ و مقدار t متناظر با هر بار عاملی در سطح ۰/۰۱ بالاتر ۲/۵۸ می‌باشد، نشانگر از دقت لازم برای اندازه‌گیری آن سازه یا صفت مکنون برخوردار است.

جدول ۷- تحلیل عاملی تأییدی مرتبه دوم برای تأثیر قانون جدید رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی بر بازدارندگی و کاهش تصادفات و تخلفات

سازه	بار عاملی	آماره t	سطح معنی‌داری	R ²	Q ²
شدت قانون	۰/۴۰۷	۵/۱۱۱	۰/۰۱	۰/۷۸۸	۰/۳۴۵
سرعت قانون	۰/۳۰۹	۱۱/۹۲۶	۰/۰۱	۰/۸۱۳	۰/۴۵۲
حتمیت و قطعیت قانون	۰/۴۳۸	۵/۷۹۱	۰/۰۱	۰/۷۹۶	۰/۵۲۵
AVE					۰/۶۵۴
پایایی مرکب (ρc)					۰/۷۲۴
آلفای کرونباخ (α)					۰/۸۰۹

با توجه به نتایج جدول ۷، مشخص شد مقادیر t متناظر با هر بار عاملی نیز بیشتر از مقدار بحرانی آن، $2/58$ در سطح $0/01$ می‌باشد. مقادیر پایایی مرکب و آلفای کرونباخ به ترتیب $0/724$ و $0/809$ می‌باشد که بیان‌گر همسانی درونی بالا می‌باشد. مقدار AVE برابر $0/654$ است که از میزان $0/50$ ، بیشتر و در نتیجه روایی همگرایی مدل نیز تأیید می‌شود. با توجه به ضریب تعیین R^2 می‌توان عنوان کرد که قانون جدید رسیدگی بر تخلفات تا حد قابل توجهی می‌تواند واریانس متغیرهای مکنون مربوط به خود را تبیین نماید. همچنین میزان Q^2 استون گایسلر در همه متغیرها، مثبت و بالاتر از مقدار $0/35$ می‌باشد که نشان‌دهنده کیفیت مناسب مدل اندازه‌گیری است.

۶- نتیجه‌گیری و پیشنهاد

مردم، مکلف به اجرای قانون هستند و زمانی که آموزش، اطلاع‌رسانی و امکانات اجرا به موازات یکدیگر، وجود داشته باشند آن‌گاه می‌توان اجرای جدی و درست قانون را از مردم خواستار شد. در عین تأکید بر نقش رسانه‌ها و آموزش در ارتقای فرهنگ پایبندی به قانون، می‌توان بر نقش پراهمیت مسئولان و مدیران جامعه نیز تأکید کرد؛ زیرا عمل به قانون از سوی این مدیران، زمینه‌های قانون‌گرایی و رفع قانون‌گریزی را بیش از هر گروه دیگری فراهم می‌کند. اگر مسئولان و مدیران هر جامعه در اجرای قانون، پیش‌قدم و اهل عمل باشند، قانون‌مندی در جامعه نهادینه می‌شود. مسئولان باید موارد ذیل را مدنظر قرار دهند:

۱- قوانین را به نحو قابل اجرا و روشن، تنظیم و برای تثبیت، عرضه کنند.

۲- تثبیت قوانین را به‌موقع به مردم اطلاع دهند.

۳- تفسیرها و اطلاعات لازم درباره قوانین را در اختیار مردم و سازمان‌ها در سطوح مختلف قرار دهند.

۴- ترتیب اجرای قانون را به نحو مطلوب، کامل و فوری انجام دهند.

۵- خود، پیشتر و بیشتر از هرکس قوانین را رعایت کنند.

بنابراین توجه به پیشنهادهای زیر می‌تواند راهگشای اجرای هرچه بهتر قانون باشد:

۱- قانون‌گذار در مرحله نخست نسبت به تعیین مدیریتی واحد در بخش حمل‌ونقل و ترافیک با انجام وظایف و تکالیف قانونی معین که از تصمیم‌گیری‌های چندگانه جلوگیری شود، اقدام نماید.

۲- جهت کنترل تخلفات حادثه‌ساز، پرداخت جرایم رانندگی، عوارض خودروها، استفاده از فناوری‌های نوین با همکاری شهرداری در شهرها و وزارت راه و ترابری در جاده‌ها، در اولویت پلیس راهنمایی و رانندگی قرار گیرد.

۳- برای برخورد با تخلفات موتورسواران همانند عبور از چراغ قرمز، عبور از خطوط ویژه، عبور از پیاده‌رو و مهم‌تر از همه تخلف پوشش پلاک که زمینه را برای سایر تخلفات فراهم می‌کند، مجازات و محرومیت‌های شدیدتری همچون: توقیف موتورسیکلت، اعمال نمره منفی، ضبط گواهینامه و محرومیت‌های اجتماعی در نظر گرفته شود.

۴- مفاد قانون جدید از طریق رسانه‌های ارتباط جمعی به اطلاع عموم برسد تا پذیرش آن راحت‌تر و مؤثرتر گردد.

۵- محرومیت‌های رانندگی توسط مراجع قضایی به متخلفان ابلاغ گردد و پس از پایان دوره محرومیت جهت اخذ گواهینامه ضبط شده و پاک شدن نمره منفی معرفی‌نامه از مراجع قضایی را دریافت نمایند.

۶- با توجه به تأثیر حتمیت و قطعیت در اعمال قانون به خصوص برای تخلفات حادثه‌ساز که افزایش تصادفات را به همراه دارد و نقش چشمگیر آن در کاهش تصادفات برای این دسته از تخلفات، مجازات سخت‌گیرانه‌تری همچون برگزاری چند دوره کلاس آموزشی برای متخلفان در نظر گرفته شود.

۷- اصلاح در برخی از مواد قانون جدید ماده (۷)؛ زیرا اعمال نمره منفی و سپس حذف آن از سوابق رانندگی راننده، دارای نقص و ضعف است؛ به نحوی که اگر راننده‌ای نمره منفی در سوابق گواهی‌نامه خود داشته باشد جهت تعویض گواهی‌نامه خود اقدام نماید تمامی سوابق گواهی‌نامه وی پاک می‌شود تجدیدنظر جدی و

فنی باید در پروسه ثبت نمره منفی در سوابق راننده متخلف انجام گیرد؛ برای مثال اختصاص یک شماره گواهی نامه دائمی برای افراد.

۷- منابع

- ابراهیمی، شهرام. (۱۳۸۷). بازدارندگی از منظر حقوقی و جرم‌شناختی. *نشریه کارآگاه*، ۲(۲)، ۵۱-۳۳.
- جعفری، محمدجواد؛ حکم‌آبادی، رجبعلی؛ سوری، حمید. (۱۳۹۲). بررسی وضعیت ایمنی راه‌های کشور طی سال‌های ۱۳۸۰ الی ۱۳۸۵. *فصلنامه بهداشت و ایمنی کار*، ۳(۲)، ۱-۱۲.
- جوان جعفری، عبدالرضا؛ فرهادی آلاشتی، زهرا؛ ساداتی، سید محمدجواد. (۱۳۹۵). بازدارندگی و سنجش آن در فلسفه کیفر. *نشریه پژوهشنامه حقوق کیفری*، ۷(۲)، ۵۹-۷۸.
- دادبان، حسن؛ آقایی، سارا. (۱۳۸۸). بازدارندگی و نقش آن در پیشگیری از جرم. *فصلنامه حقوق مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی*، ۳۹(۳)، ۱۴۸-۱۲۵.
- سوری، حمید؛ عینی، الهه؛ مهماندار، محمدرضا؛ خسروی، کریم. (۱۳۹۱). ارزیابی قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی کشور از نظر کاربران حوزه ترافیک. *فصلنامه راهور*، ۹(۱۷)، ۸۹-۷۵.
- قدسی، علی محمد؛ می‌آبادی، رضا. (۱۳۹۴). تأثیر آگاهی از قوانین و اثربخشی مجازات‌های رسمی بر سطح بازدارندگی قوانین راهنمایی و رانندگی در بین جوانان شهر همدان. *فصلنامه دانش انتظامی*، ۲(۱)، ۶۷-۴۵.
- قنبری، محمد؛ حسین‌زاده، علیرضا. (۱۳۹۳). تأثیر اجرای قانون جدید راهنمایی و رانندگی بر میزان تخلفات رانندگی در جاده‌های برون‌شهری استان خراسان شمالی. *فصلنامه دانش انتظامی خراسان شمالی*، ۱(۱)، ۶۸-۴۵.
- مافی، عزت‌اله؛ قنبری، محمد؛ حسین‌زاده، علیرضا. (۱۳۹۴). تأثیر اجرای قانون جدید راهنمایی و رانندگی بر مخاطرات انسانی تصادفات در جاده‌های برون‌شهری استان خراسان شمالی. *فصلنامه پژوهش‌های راهبردی امنیت و نظم اجتماعی*، ۴(۳)، ۶۸-۵۱.
- مرادی، سعداله؛ خادمی، علی؛ جاورتنی، مهدی. (۱۳۹۱). *قربانیان حوادث رانندگی در دهه هشتاد*. تهران: حدیث کوثر.
- مهرایی، محسن؛ قلی‌زاده، پروین. (۱۳۸۹). *قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹*. تهران: مرکز تحقیقات کاربردی پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا.
- میرزایی مقدم، مرتضی. (۱۳۸۹). ارزیابی تأثیر شدت و قطعیت کیفرها در پیشگیری از جرم. *فصلنامه مطالعات پیشگیری از جرم*، ۵(۱۶)، ۱۹۶-۱۷۳.
- میرفردی، اصغر؛ احمدی، سیروس؛ امیری، راضیه. (۱۳۹۳). بررسی رابطه سرمایه اجتماعی و تخلف رانندگی. *نشریه راهور*، ۳(۹)، ۳۶-۱۱.
- وروایی، اکبر؛ فتاحی، علی. (۱۳۹۱). سیاست جنایی تقنینی پیشگیری از تخلفات در قانون راهنمایی و رانندگی. *مجله مطالعات مدیریت ترافیک*، شماره ۲۴، ۴۴-۱۹.
- Bègue, L., & Roché, S. (2009). Multidimensional social control variables as predictors of drunkenness among French adolescents. *Journal of Adolescence*, 32(2), 171-191.
- Bouffard, J. A., & Petkovsek, M. A. (2014). Testing Hirschi's integration of social control and rational choice: are bonds considered in offender decisions?. *Journal of Crime and Justice*, 37(3), 285-308.
- Chin, W. W., & Newsted, P. R. (1999). Structural equation modeling analysis with small samples using partial least squares. *Statistical strategies for small sample research*, 1(1), 307-341.
- Glendon, A. I. (2007). Driving violations observed: An Australian study. *Ergonomics*, 50(8), 1159-1182.
- Jiang, S., Lambert, E. G., Liu, J., & Saito, T. (2014). Formal and informal control views in China, Japan, and the US. *Journal of Criminal Justice*, 42(1), 36-44.
- Lambert, E. G., Jaishankar, K., Jiang, S., Pasupuleti, S., & Bhimarasetty, J. V. (2012). Correlates of formal and informal social control on crime prevention: an exploratory study among university students, Andhra Pradesh, India. *Asian Journal of Criminology*, 7(3), 239-250.
- Potgieter, P. J., & Khoza, V. (2005). Deviant driving behaviour-an epidemiological study. *Acta Criminologica: Southern African Journal of Criminology*, 18(2), 56-70.