

فرهنگستان

چهارشنبه ۱۵ فروردین ۱۴۰۳
<div><div>۱۵</div><div><div>FDN</div></div></div>
شماره ۴۱۰۵

www.fdn.ir

FARHIKHTEGANDAILY

فرهنگستان

چهارشنبه ۱۵ فروردین ۱۴۰۳
<div><div>۱۵</div><div><div>FDN</div></div></div>
شماره ۴۱۰۵

www.fdn.ir

FARHIKHTEGANDAILY

مدیرمسئول:

- محمدامین ایمانجان‌ی

قائم‌مقام مدیرمسئول:

- مسعود فروغی

سردبیر:

- محمد زعیم‌زاده

تلفن و فکس:

۰۲۱) ۶۲۹۹۹۴۹۵

کدپستی:

۱۱۳۵۳۳۸۱۶

چاپ:

- چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی

نشانی:

- خیابان حافظ،پایین‌تر از جمهوری

روبه‌روی ساختمان بورس

ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم

نسبت جریمه رانندگی به حداقل حقوق در دنیا ۱۲ برابر ایران

چطور ترمز راننده متخلف را می‌کشند؟

احتمالاعدالت اجتماعی بیشتری نیز در سطح جامعه مشاهده می‌شود. نکته‌ای که وجود دارد این است که کشورهای دیگر سازوکارهای متعددی را برای دریافت جریم رانندگی در نظر گرفته‌اند؛ از جمله سازوکاری مشابه بالاتر گفته شد، یعنی تناسب میزان جریمه با حقوق افراد که در ادامه این گزارش به بازخوانی آنچه از این سازوکارهای مختلف در سطح جهان برقرار است می‌پردازیم.

انواع مکانیسم‌های دریافت جریمه در سراسر دنیا

گفته شد که سازوکار جریم رانندگی در ایران بسیار پرریازد بوده و از بازاندگی کافی برخوردار نیست، بررسی هانشان‌ما می‌دهد در بسیاری از کشورهای روش‌های مختلفی را برای دریافت جریمه به کار می‌گیرند، زیرایراداتی بر سیستم معمول آن که تعریف مقدار ثابت جریمه برای افراد است، وارد می‌شود. امروزه بیش از ۳۰ کشور اروپایی و آمریکای لاتین جریمه‌هایی را با استفاده از مدل پلکانی مبتنی بر درآمد و اصلی که در دنیا از آن به عنوان درآمد روزانه یا fine=day از آن یاد می‌شود وضع می‌کنند.

مکانیسم دریافت جریمه مبتنی بر درآمد یا day fine

یکی از راه‌های متداول دریافت جریمه رانندگی در سراسر جهان تعریف جریمه بر مبنای درآمد (میانگین دریافتی یا حداقل دستمزد) است. براساس این ساختار افرادی که قانون رازیر پا می‌گذارند به جای پرداخت هزینه ثابت جریمه‌ای معادل درصدی از درآمد خود را می‌پردازند. برخی از کشورهای اروپایی که بیشترین درآمد را دارند، جریمه‌رابمبتنی براین سیستم تنظیم می‌کنند؛ مانند سوئیس و فنلاند که جزء گران‌ترین کشورها به حساب می‌آیند و از انواع مختلف ساختارها برای دریافت جریمه استفاده می‌کنند؛ از جمله day-fine و مبتنی بر میانگین درآمد. در فنلاند سیستم day-fine رواج بیشتری دارد که به میزان یک‌شصتم میانگین درآمد ماهانه، جریمه‌محاسبه می‌شود. در کشور کلمبیا نیز ساختار جریمه براساس این سیستم است. در انگلیس نیز کسانی که برای تخلفات رانندگی دادگاهی می‌شوند اغلب آنها براساس سیستم day-fine جریمه می‌شوند. این وضعیت در بسیاری از کشورهای یانی که فرد در زمان تخلف توسط پلیس دستگیر می‌شود یا فرد دادگاهی می‌شود اعمال می‌شود.

۲ مدل پلکانی مبتنی بر درآمد (graduated-income)

فردی را در نظر بگیرید که با در نظر گرفتن همین جریمه ثابت ۲۰۰ هزارتومانی چراغ قرمز را رد می‌کند. کارایی این مدل زمانی پرتزگ‌تر می‌شود که فرد به‌صورت تعددی این کار را تکرار می‌کند با فرض اینکه جریمه ثابت است و نهایتاً هرچند بار که فرد قانون رارعبایت نمی‌کند یک میزان ثابت جریمه می‌شود. در این شرایط است که لزوم به‌کارگیری مدل پلکانی بیش از پیش حس می‌شود. برای افرادی که به‌صورت تعددی به تکرار عدم رعایت مقررات ادامه می‌دهند باید به ازای هر بار تکرار، درصدی در صورت پلکانی به جریمه ثابت افزوده شود، بلکه با این روش افراد به رعایت مقررات ملزم شوند.

لزوم توجه به الگوهای جهانی

افزایش جریم رانندگی از جنبه‌های بسیاری نیاز جامعه کنونی است اما برای اقتشار مختلف مردم لزوم این گزاره صدق نمی‌کند؛ مخصوصاً اگر یک طبقه‌بندی براساس درآمد افراد داشته باشیم. گرچه در آمار جهانی این ساختار متفاوت است و بریای کاهش میزان تخلفات و پایبندی مردم به قوانین و مقررات جریمه‌های بالایی در نظر گرفته می‌شود. میزان پایبندی به قوانین و به دنبال آن تلفات حاصل از ارتکاب تخلفات رانندگی در کشور مالوم افزایش جریم نقدی رایادآور می‌شود اما نکته‌ای که اینجا حائز اهمیت است این است که این میزان جریمه ثابت اختصاص یافته با درآمد دریافتی اقتشار مختلف سازگاری ندارد. مثلاً برای افراد با حقوق‌های مختلف باز هم تخصیص جریمه ثابت نمی‌تواند معیار مناسبی برای کاهش تخلفات رانندگی باشد. در این حالت دو گزینه در پیش رو داریم؛ یکی افزایش آنی جریمه ثابت مانند موقعیت کنونی. که درنهایت بازهم به ضرر قشر ضعیف جامعه می‌شود و عادلانه نیست و دیگری استفاده از روش‌های نوین تخصیص جریمه مانند مدل پلکانی و مدل day-fine که پیش از این ارائه کردیم.

کشور	حداکثر جریمه (دلار)	حداقل دستمزد ماهانه (دلار)	نسبت جریمه به حداقل دستمزد ماهانه (درصد)
کرواسی	۲٬۰۶۹	۶۱۳	۳۳۸
پرتغال	۲٬۵۰۰	۸۴۳	۲۹۷
بلغارستان	۹۰۲	۳۶۱	۲۶۹
استونی	۱٬۴۲۴	۶۳۵	۲۲۴
مجارستان	۱٬۰۳۳	۴۶۹	۲۱۸
انگلستان	۳٬۰۵۷	۱٬۹۵۰	۱۷۷
آمریکا	۲٬۰۰۰	۱٬۲۵۰	۱۶۰
لتونی	۸۰۷	۵۴۳	۱۴۹
رومانی	۶۹۵	۵۰۴	۱۳۸
کویت	۳۳۳	۲۴۹	۱۳۴
اسلونی	۱٬۴۲۴	۱٬۱۱۳	۱۲۸
فرانسه	۱٬۷۸۰	۱٬۶۹۹	۱۰۵
لیتوانی	۶۴۲	۶۹۸	۹۲
کانادا	۱٬۵۵۳	۱٬۷۹۹	۸۶
استرالیا	۱٬۷۲۲	۲٬۱۸۱	۸۰
کاستاریکا	۵۲۴	۶۷۱	۷۸
فژیل	۱۷۰	۲۲۱	۷۷
مصر	۶۲	۸۷	۷۱
جمهوری چک	۴۶۷	۶۶۵	۷۰
ژاپن	۶۶۰	۱٬۰۶۳	۶۲
اسپانیا	۷۱۲	۱٬۲۰۴	۵۹
لهستان	۳۹۳	۶۹۴	۵۷
شیلی	۲۰۳	۳۶۷	۵۵
مکزیک	۹۰	۱۷۷	۵۱
یونان	۴۱۵	۸۲۴	۵۰
عربستان سعودی	۵۳۳	۱٬۰۶۷	۵۰
روسیه	۶۸	۱۲۵	۵۰
آلمان	۸۰۰	۱٬۷۳۴	۴۶
کلمبیا	۱۱۶	۲۷۲	۴۳
ترکیه	۱۶۲	۴۰۴	۴۰
هلند	۵۱۶	۱٬۹۸۷	۲۶
نیوزیلند	۴۲۸	۲٬۰۸۰	۲۲
اسلواکی	۹۵	۶۷۷	۱۴
سنگاپور	۲۹۸	۲٬۱۳۴	۱۴
اندونزی	۳۵	۲۸۰	۱۳
ایران	۸	۱۰۲	۸

حداقل دستمزد بدون در نظر گرفتن مزایای شملی (حق سنوات، بن و حق مسکن و…) است. در سال ۱۴۰۰ حداقل دستمزد در ایران دو میلیون و ۶۵۵ هزار تومان و حداکثر جریمه سرعت غیرمجاز ۲۱۰ هزار تومان بوده که با دلار ۲۶ هزار تومانی، ارزش دلاری هر کدام محاسبه شده است منابع آماری: وب‌سایت گروه مشاوران تخصصی خودرو (DRIVEN Car Guide) و اطلاعیه‌های پلیس کشورها

قبل نیز باشد. بنابراین در مقابل هزینه‌های سنگینی که مجموعه دولت و پلیس برای نگهداری و حفاظت از جاده‌ها، نصب علائم راهنمایی و رانندگی و هزینه مادی و معنوی دیگری که برای ایجاد امنیت در جاده‌ها می‌کند، در مقابل این عدد بسیار بیشتر خواهد بود. از این رو، ادعای اینکه افزایش جریم رانندگی برای دولت به‌عنوان یک روش کسب درآمدی مدنظر بوده، از اساس باطل و کذب است. بررسی هانشان می‌دهد آنطور که پلیس بر آن تأکید داشته، هدف از افزایش جریم تخلات رانندگی اثربخشی این اقدام برای کاهش تخلفات و حفظ جان شهروندان است. به عبارتی، به عققاد کارشناسان این حوزه، طراحی مکانیسم جریمه‌دهی در سرتاسر جهان بر مبنای اثربخشی آن بوده و به‌عنوان یک اصل بدیهی برای بازاندگی تخلفات از آن یاد می‌شود، لذا چنانچه بازاندگی از آن در سطح جامعه دیده نشود، یعنی اثربخشی کافی را نداشته است. بر این اساس، در همه مکاتب حقوقی دنیا بحث مجازات امر یک‌ا کاملاً بدیهی و پذیرفته شده است و باید دربرابر رفتارهای که برخلاف نم و هنجار و قوانین و مقررات انجام می‌شود، مجازات متناسب با جریم برای بازاندگی درنظر گرفته شود. این مجازات چه زمانی می‌تواند بازآزنده‌باشد؟ زمانی‌که هزینه مجازات از هزینه ارتکاب جرم بیشتر باشد، اتفاقی که در نظام حقوقی کشورمان ظاهراً توجه چندانی به آن نمی‌شود. حال سوال این است که آیا با افزایش جریم رانندگی اخیر (افزایش چهار تا پنج برابری) این جریم می‌تواند اثربخش و بازآزنده باشد؟ پاسخ به این سوال هم مثبت و هم منفی است. مثبت از این منظر که هرگونه اقدام در مقابل بی‌عملی خودش اقدام مثبتی است و طبعاً این افزایش نیز منجر به بازآزندگی در تخلفات خواهد شد اما مسأله مهم‌تر اینکه بررسی هانشان می‌دهد این افزایش بسیار کمتر از نسبت‌های جهانی است که در ادامه مفصل به آن اشاره شده است.

بر این اساس، با توجه به اینکه هنوز مبلغ جریم رانندگی از سوری پلیس ابلاغ نشده، داده‌ای از نرخ‌های جدید در دسترس نیست اما سردار حسینی درباره میزان افزایش جریم به رسانه‌ها گفت: «بخشی از جریم که خطر بیشتری دارند چهار تا پنج برابر افزایش می‌یابند، به‌عنوان مثال جریمه سرعت غیرمجاز ۷۰۰ تا ۷۰۰ هزار تومان می‌شود. همچنین رانندگی در حالت مستی و استفاده از مواد روان‌گردان دو میلیون و ۷۰۰ هزار تومان پیش‌بینی شده است.»

با این حساب، اگر جریمه حداکثر سرعت به ۷۰۰ هزار تومان نیز برسد، درظاهر عدد درشتی است اما وقتی این عدد را با داده‌های جهانی مقایسه کنیم، چندان بازآزنده نخواهد بود؛ چراکه این عدد با در نظر گرفتن حداقل دستمزد ۷٫۴ میلیون تومانی سال ۱۴۰۳، معادل نزدیک به ۹٫۵ درصد حداقل دستمزد خواهد بود؛ عددی که در بین ۳۶ کشور مورد بررسی در این گزارش میانگین آن صد درصد و در ۱۲ کشور بیش از ۱۰۰ تا ۳۰۰ درصد حداقل دستمزد ماهانه است.

جرایم رانندگی در جهان تا ۴۰ برابر ایران!

در سرتاسر جهان روزانه هزاران نفر جان خود را براساس حوادث رانندگی از دست می‌دهند. این حوادث که حاصل عوامل مختلفی هستند اما عمدتاً اثر عدم رعایت قوانین و مقررات اتفاق می‌افتند و این بحث نقطه اشتراکی بین همه مردم در دنیا است. با این وجود، بسیاری از کشورها با تشدید عوامل بازآزنده از خطر تمام تلاش خود را بر کاهش این تصادفات و حوادث به کار گرفته‌اند. یکی از این عوامل بازآزنده اعمال جریمه نقدی است. البته در بسیاری از نقاط دنیا نیز مجازات‌هایی اعم از حبس و زندان نیز برای متخلفان در نظر گرفته می‌شود. در این گزارش برای مقایسه وضعیت جریم رانندگی با جهان، داده‌های ۳۶ کشور از منابع آماری همچون وب‌سایت گروه مشاوران تخصصی خودرو (DRIVEN Car Guide) و اطلاعیه‌های پلیس کشورها و همچنین اطلاعات حداقل دستمزد کشورها برای سال ۲۰۲۱ استخراج شده است. برای مقایسه بهتر و صحت‌تر، به جای اتکا به عدد جریم، نسبت جریم رانندگی در بخش سرعت غیرمجاز با حداقل دستمزد ماهانه در این کشورها محاسبه شده است. داده‌ها بسیار قابل تامل است؛ به طوری‌که طبق آخرین داده‌های جهانی با مقایسه میزان حداقل دستمزد ماهانه و حداکثر جریمه نقدی (براساس دلار) که بر اثر سرعت غیرمجاز اعمال شده است، نشان می‌دهد طی سال ۲۰۲۱ در کشور کرواسی حداکثر جریمه سرعت غیرمجاز حدوداً معادل ۳۳۸ درصد حداقل دستمزد ماهانه افراد است. به عبارتی، در این کشور بالاترین جریمه برای تخلف سرعت غیرمجاز (بالاترین سرعت) حدود ۳۶ برابر حداقل دریافتی کارگران است. پس از آن در پرتغال با حداقل دستمزد ماهانه ۲۵۰۰ دلاری بالاترین جریمه سرعت غیرمجاز معادل ۲۹۷ درصد حداقل دستمزد ماهانه است. یعنی تقریباً سه برابر دستمزد افراد میزان جریمه رانندگی اتخاذ شده است.

در انگلستان نیز نسبت جریمه به حداقل دستمزد ۱۷۷ محاسبه بوده که به این مقایسه نسبت حداکثر جریمه سرعت غیرمجاز به حداقل دستمزد ماهانه (درصد) کشورها ی طی سال ۲۰۲۱

کشور	حداکثر جریمه (دلار)	حداقل دستمزد ماهانه (دلار)	نسبت جریمه به حداقل دستمزد ماهانه (درصد)
کرواسی	۲٬۰۶۹	۶۱۳	۳۳۸
پرتغال	۲٬۵۰۰	۸۴۳	۲۹۷
بلغارستان	۹۰۲	۳۶۱	۲۶۹
استونی	۱٬۴۲۴	۶۳۵	۲۲۴
مجارستان	۱٬۰۳۳	۴۶۹	۲۱۸
انگلستان	۳٬۰۵۷	۱٬۹۵۰	۱۷۷
آمریکا	۲٬۰۰۰	۱٬۲۵۰	۱۶۰
لتونی	۸۰۷	۵۴۳	۱۴۹
رومانی	۶۹۵	۵۰۴	۱۳۸
کویت	۳۳۳	۲۴۹	۱۳۴
اسلونی	۱٬۴۲۴	۱٬۱۱۳	۱۲۸
فرانسه	۱٬۷۸۰	۱٬۶۹۹	۱۰۵
لیتوانی	۶۴۲	۶۹۸	۹۲
کانادا	۱٬۵۵۳	۱٬۷۹۹	۸۶
استرالیا	۱٬۷۲۲	۲٬۱۸۱	۸۰
کاستاریکا	۵۲۴	۶۷۱	۷۸
برزیل	۱۷۰	۲۲۱	۷۷
مصر	۶۲	۸۷	۷۱
جمهوری چک	۴۶۷	۶۶۵	۷۰
ژاپن	۶۶۰	۱٬۰۶۳	۶۲
اسپانیا	۷۱۲	۱٬۲۰۴	۵۹
لهستان	۳۹۳	۶۹۴	۵۷
شیلی	۲۰۳	۳۶۷	۵۵
مکزیک	۹۰	۱۷۷	۵۱
یونان	۴۱۵	۸۲۴	۵۰
عربستان سعودی	۵۳۳	۱٬۰۶۷	۵۰
روسیه	۶۸	۱۲۵	۵۰
آلمان	۸۰۰	۱٬۷۳۴	۴۶
مصر	۱۱۶	۲۷۲	۴۳
ترکیه	۱۶۲	۴۰۴	۴۰
هلند	۵۱۶	۱٬۹۸۷	۲۶
نیوزیلند	۴۲۸	۲٬۰۸۰	۲۲
ترکیه	۹۵	۶۷۷	۱۴
هلند	۲۹۸	۲٬۱۳۴	۱۴
نیوزلند	۳۵	۲۸۰	۱۳
اسلواکی	۹۵	۱۲۵	۱۴
سنگاپور	۲۹۸	۲٬۱۳۴	۱۴
اندونزی	۳۵	۲۸۰	۱۳
ایران	۸	۱۰۲	۸

۱۶