

The Encyclopedia of Comparative Jurisprudence and Law

Legislative Criminal Policy in the Prevention of Extra-Urban Road Offenses (A Comparative Study of Iranian and German Law)

Ehsan Amirkhani ¹, Yazdan Nosrati ^{*1}, Masoud Ghasemi ¹

1. Department of Law, Kermanshah Branch, Islamic Azad University, Kermanshah, Iran.

* Corresponding Author's Email: Nosratiyazdan@iau.ir

ABSTRACT

The prevention of offenses related to extra-urban roads—particularly violations leading to road traffic accidents—is one of the fundamental challenges in the criminal policy-making of nations and requires the formulation and implementation of an efficient, evidence-based, and deterrent legislative criminal policy. This article, through a comparative approach, examines the legislative criminal policy of the Islamic Republic of Iran and the Federal Republic of Germany in the domain of preventing extra-urban road crimes. The findings indicate that Iran primarily adopts a traditional punitive approach, focusing on post-offense penalties such as imprisonment, fines, and temporary suspension of driving licenses, while lacking effective preventive infrastructures such as mandatory education programs, psychological assessments, or a comprehensive demerit point system. Germany's criminal policy, by emphasizing specific prevention, the rehabilitation of high-risk drivers, and inter-institutional coordination, has achieved significant outcomes in reducing the incidence of road-related offenses, especially on extra-urban routes. Ultimately, the study suggests that Iran's legislative criminal policy should move toward a more integrated and preventive model by drawing on Germany's successful experience and avoiding exclusive reliance on penal sanctions.

Keywords: *Legislative criminal policy, crime prevention, road traffic offenses, extra-urban roads.*

How to cite: Amirkhani, E., Nosrati, Y., & Ghasemi, M. (2024). Legislative Criminal Policy in the Prevention of Extra-Urban Road Offenses (A Comparative Study of Iranian and German Law). *The Encyclopedia of Comparative Jurisprudence and Law*, 2(4), 227-247.



تاریخ ارسال: ۲۰ آبان ۱۴۰۳
تاریخ بازنگری: ۱۸ دی ۱۴۰۳
تاریخ پذیرش: ۷ بهمن ۱۴۰۳
تاریخ چاپ: ۲۴ بهمن ۱۴۰۳

دانشنامه فقه و حقوق تطبیقی

سیاست جنایی تقنینی در پیشگیری از جرائم راه‌های برون شهری (مطالعه تطبیقی در حقوق ایران و آلمان)

احسان امیرخانی^۱، یزدان نصرتی^{۱*}، مسعود قاسمی^۱

۱. گروه حقوق، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران.

* پست الکترونیک نویسنده مسئول: Nosratiyazdan@iau.ir

چکیده

پیشگیری از جرایم مربوط به راه‌های برون‌شهری، به‌ویژه تخلفات منتهی به تصادفات جاده‌ای، به‌عنوان یکی از چالش‌های اساسی در سیاست‌گذاری کیفری کشورها، نیازمند طراحی و اجرای یک سیاست جنایی تقنینی کارآمد، علمی و بازدارنده است. این مقاله با رویکرد تطبیقی، به بررسی سیاست جنایی تقنینی جمهوری اسلامی ایران و جمهوری فدرال آلمان در زمینه پیشگیری از جرایم راه‌های برون‌شهری می‌پردازد. یافته‌ها نشان می‌دهد که ایران عمدتاً با اتخاذ رویکرد کیفری سستی، تمرکز خود را بر مجازات‌های پسینی نظیر حبس، جریمه و توقیف موقت گواهینامه معطوف کرده و فاقد بسترهای مؤثر پیشگیرانه، مانند آموزش‌های اجباری، معاینات روان‌شناختی یا نظام امتیاز منفی جامع است. سیاست جنایی آلمان با تأکید بر پیشگیری خاص، بازپروری رانندگان پرخطر و هماهنگی بین‌نهادی، توانسته است در کاهش نرخ جرایم جاده‌ای، به‌ویژه در محورهای برون‌شهری، دستاوردهای قابل توجهی کسب کند. در نهایت، این مطالعه پیشنهاد می‌دهد که سیاست جنایی تقنینی ایران با الگوبرداری از تجربه موفق آلمان، به سوی یک رویکرد ترکیبی و پیشگیرانه حرکت کند و از تمرکز صرف بر مجازات‌های کیفری پرهیز نماید.

کلیدواژگان: سیاست جنایی تقنینی، پیشگیری از جرم، جرایم جاده‌ای، راه‌های برون‌شهری.

نحوه استناددهی: امیرخانی، احسان، نصرتی، یزدان، و قاسمی، مسعود. (۱۴۰۳). سیاست جنایی تقنینی در پیشگیری از جرائم راه‌های برون شهری (مطالعه تطبیقی در حقوق ایران و آلمان). *دانشنامه فقه و حقوق تطبیقی*، ۲(۴)، ۲۲۷-۲۴۷.



قانون‌گذار ایرانی با تصویب مجموعه‌ای از قوانین مرتبط تلاش کرده است تا جرایم جاده‌ای را کنترل نماید، اما در عمل، آمار بالای تخلفات و سوانح جاده‌ای گواه ناکارآمدی نسبی برخی از این مقررات است. در مقابل، کشور آلمان با وجود برخورداری از راه‌های پرتردد و سیستم حمل‌ونقل پیشرفته، توانسته است از طریق سیاست‌های جنایی مدرن و مبتنی بر تحلیل داده‌محور، نرخ جرایم جاده‌ای را کاهش دهد. از این‌رو، مطالعه تطبیقی سیاست جنایی تقنینی این دو کشور می‌تواند راهگشای اصلاحات ساختاری در قوانین ایران باشد.

اهمیت این موضوع در اینجاست که سالانه هزاران نفر بر اثر سوانح جاده‌ای در ایران جان خود را از دست می‌دهند و میلیاردها تومان خسارت به کشور وارد می‌شود. همچنین قوانین فعلی در ایران نیازمند بازنگری و تقویت مکانیسم‌های بازدارندگی و نظارتی هستند. اما بررسی سیاست‌های موفق آلمان می‌تواند الگوهایی عملی برای ارتقای کارآمدی سیستم قانون‌گذاری و نظارتی ایران فراهم کند.

مفهوم جرایم راه‌ها

جرایم راه‌ها در حقوق کیفری ایران، جرایم راه‌ها مجموعه‌ای از اعمال خلاف قانون هستند که مرتبط با استفاده نادرست یا نقض مقررات راهنمایی و رانندگی، نظم و امنیت جاده‌ها و حمل‌ونقل عمومی می‌باشند و باعث خطر برای جان، مال یا آسایش مردم می‌شوند. این جرایم معمولاً در قوانین زیر تنظیم و جرم‌انگاری می‌شوند: قانون مجازات اسلامی: که برخی رفتارهای پرخطر رانندگی که منجر به جرح یا فوت می‌شود را تحت عناوینی مانند قتل یا ضرب و جرح غیرعمد قرار داده است. قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی: شامل جرایم انتظامی و کیفری رانندگی مانند رانندگی در حالت مستی، تجاوز از سرعت مجاز، عبور از چراغ قرمز، عدم رعایت حق تقدم، و موارد مشابه (Safari, 2017).

راه‌ها به عنوان یکی از مهم‌ترین زیرساخت‌های اقتصادی، اجتماعی و حمل و نقل در هر کشور، نقش حیاتی در رشد و توسعه جامعه ایفا می‌کنند. حریم راه‌ها به عنوان محدوده‌ای که برای تضمین ایمنی و تسهیل تردد طراحی شده‌اند، به طور خاص باید از هر گونه تصرف غیر مجاز و آسیب‌رسان به زیرساخت‌های عمومی مصون باشند. در بسیاری از موارد، تصرفات غیر قانونی در حریم راه‌ها نه تنها موجب اختلال در جریان عبور و مرور، بلکه تهدیدی جدی برای ایمنی و امنیت عمومی به وجود می‌آورد. این مسئله، به ویژه در جوامعی که قوانین دقیق‌تری برای حفاظت از این حریم‌ها ندارند، می‌تواند موجب آسیب‌های جبران‌ناپذیر به حقوق شهروندی شود. در این راستا، حقوق کیفری در نظام‌های قانونی برای مقابله با این نوع اقدامات و حفظ نظم عمومی و امنیت اجتماعی، مقررات خاصی را وضع کرده است. در کشور ایران، قانون‌گذار با تصویب قوانین مختلف از جمله قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن مصوب 1349، سعی در کنترل جرایم علیه راه‌ها و حفاظت از اموال عمومی داشته است. با این حال، همچنان شاهد ادامه این رفتارها در بسیاری از مناطق کشور هستیم که نشان‌دهنده وجود مشکلاتی در نظارت، اجرای قوانین و ضمانت‌های اجرایی است. جرایم و تخلفات جاده‌ای در راه‌های برون‌شهری، به‌ویژه در شهرهایی با گستره جغرافیایی وسیع مانند ایران، یکی از عوامل اصلی تهدیدکننده نظم عمومی، امنیت اجتماعی و سلامت شهروندان به شمار می‌روند. وقوع تخلفات متعدد از جمله سرعت غیرمجاز، سبقت‌های خطرناک، حمل کالای قاچاق، جرایم سازمان‌یافته، حمل مواد مخدر، آدم‌ربایی و در برخی موارد ارتکاب قتل‌های عمدی در این مسیرها، نشان‌دهنده اهمیت بررسی و مدیریت مؤثر این حوزه است. در چنین شرایطی، سیاست جنایی تقنینی به عنوان ابزار حقوقی دولت‌ها برای پیشگیری از وقوع جرم و واکنش در برابر مجرمان، جایگاهی بنیادین می‌یابد. اگرچه

در حقوق کیفری آلمان، جرایم راه‌ها به صورت دقیق و تفصیلی تحت عنوان جرایم مرتبط با حمل و نقل و ترافیک جاده‌ای تعریف شده‌اند که شامل هرگونه نقض مقررات ترافیکی، رفتار پرخطر رانندگی، و هرگونه اقدام یا ترک اقدامی است که می‌تواند موجب آسیب یا خطر جانی، مالی یا اجتماعی شود (Ma, 2008). این جرایم در قوانین متعددی مانند: قانون جزای آلمان (StGB)، به ویژه مواد مربوط به رفتارهای خطرناک در راه‌ها (مثلاً رانندگی تحت تأثیر مواد مخدر یا الکل، رانندگی خطرناک عمدی یا غیرعمدی) قانون راهنمایی و رانندگی (StVO) و قانون مسئولیت مدنی رانندگان و وسایل نقلیه (StVG) تنظیم می‌شوند.

مفهوم سیاست جنایی تقنینی

سیاست جنایی تقنینی، را نه تنها بایستی نخستین لایه سیاست جنایی (Najafi Abrandabadi & Ayargar, 2014) محسوب نمود بلکه آن را در واقع بایستی هسته اصلی سیاست جنایی (Lontcheva Turner, 2006) و تعیین‌کننده نوع پاسخ در قبال پدیده‌های مجرمانه تصور نمود. چرا که با توجه به اصول حاکم حقوق کیفری همانند اصل قانونی بودن جرایم و مجازات‌ها و تبعیت غیر قابل انکار از آن، خود بیانگر اهمیت نوع سیاست جنایی پی‌ریزی شده در قانون به وسیله قوه مقننه دارد. بر این اساس سیاست جنایی تقنینی عبارت است از «تدبیر و چاره اندیشی قانونگذار در مورد جرم و پاسخ به آن که با توجه به وابستگی سیاست جنایی به نظام سیاسی هر کشور حالت‌های مختلفی به خود می‌گیرد. سیاست جنایی تقنینی سلیقه‌ی قانونگذاران مختلف و انتخاب‌های آنان در انواع جرایم و مجازات‌ها و به طور کلی نحوه مقابله با پدیده مجرمانه و دادرسی جرایم است» (Najafi Abrandabadi & Rezvani, 2015). بر اساس همین نوع سیاست جنایی کشورها در قبال پدیده‌ها است که کشورها را از لحاظ نوع نگرش و برخورد با پدیده‌های مجرمانه تقسیم بندی می‌نمایند. چرا که در واقع تجلی‌گاه جرم‌انگاری و تعریف و تعیین

انواع پاسخ‌ها به رفتارهای حاکی از دورشدن از هنجارهای اجتماعی را که مجرمانه تلقی می‌شوند باید در سطح سیاست جنایی تقنینی یک کشور جست و جو نمود. سیاست‌های جنایی تقنینی نیز از یک نواختی در طول تاریخ برخوردار نبوده‌اند، به طوری که ما اغلب شاهد سیر صعودی نزولی آن ناشی از بی نظمی‌ها، نابسامانی‌ها، و پراکندگی‌های مفرط در سیاست‌های جنایی بوده‌ایم، به طوری که گاهی بر رفتارهای مجرمانه تکیه شده وزمانی به شخصیت مجرمانه، و گاهی عوامل سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و... نقش تعیین کننده داشته است. به طور مثال مواد مخدر زمانی نه تنها کشت آن ممنوع نبوده بلکه به عنوان یکی از محصولات افغانستان به کشورهای همسایه صادر می‌شد. در حالی که امروزه تمامی مراحل آن جرم انگاری شده است.

برای گریز از این نابسامانی، اولین قدم رعایت فنون یا اداب صوری و ماهوی قانونگذاری، می‌باشد. به طور مثال در سه ماده نخستین قانون جزا پی در پی تناقض دیده می‌شود. بدین صورت که، اصل قانونی بودن جرایم و مجازات‌ها امری است که هم در قانون اساسی پذیرفته شده است و هم این که قانونگذار قانون جزا نیز به آن توجه داشته به طوری که در مواد 2 و 3 این قانون صراحتاً و به طور عام و مطلق به آن اشاره نموده است ماده دوم: «هیچ عملی جرم شمرده نمی‌شود مگر به موجب قانون. ماده سوم: «هیچ کس را نمی‌توان مجازات نمود مگر مطابق با احکام قانونی که قبل از ارتکاب فعل مورد اتهام نافذ گردیده باشد.» در حالی که در ماده نخستین همین قانون نقض قرض نموده است و تنها جرایم و جزایهای تعزیری را مشمول قانون جزا دانسته و در رابطه با بخش مهمی از جرایم و مجازات‌ها به فقه ارجاع داده شده است. ماده اول: «این قانون جرایم و جزایهای تعزیری را تنظیم می‌نماید. مرتکب جرایم حدود، قصاص و دیات مطابق احکام فقه حنفی شریعت اسلام مجازات می‌گردد». هم چنین است در رابطه با فصل بیست و پنجم قانون جزا که در رابطه با حمایت از حیوانات

حالت مستی، خواب‌آلودگی و خستگی راننده، و همچنین ترک محل تصادف است. پیامدهای این جرایم معمولاً بسیار سنگین است و می‌تواند منجر به صدمات جانی شدید، فوت، یا خسارات مالی گسترده شود. اهمیت پیشگیری از این جرایم در راستای حفظ جان افراد و کاهش هزینه‌های اقتصادی ناشی از تصادفات، بسیار بالاست و بنابراین سیاست جنایی تقنینی باید به طور خاص به این حوزه توجه کند (Safari, 2017).

-چارچوب قانونی سیاست جنایی تقنینی در ایران

سیاست جنایی در ایران برای مقابله با جرایم راه‌های برون‌شهری بر پایه چند منبع قانونی مهم استوار است:

قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی (1389): این قانون مقررات جامع و دقیق درباره تخلفات رانندگی وضع کرده که شامل جرایم رانندگی در جاده‌های برون‌شهری نیز می‌شود. از مهم‌ترین نکات این قانون، تعیین انواع تخلفات، میزان جریمه‌ها و شرایط تعلیق یا لغو گواهینامه است.

قانون مجازات اسلامی (1392 و اصلاحات بعدی): در این قانون برخی جرایم مرتبط با رانندگی خطرناک، مانند رانندگی در حالت مستی، رانندگی بدون گواهینامه، و رانندگی منجر به قتل یا جرح غیرعمد جرم‌انگاری شده‌اند و مجازات‌هایی نظیر حبس، جزای نقدی و دیه برای آن‌ها در نظر گرفته شده است (Shiri, 2018). آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های اجرایی: وزارت راه و شهرسازی، وزارت کشور، و پلیس راهنمایی و رانندگی با همکاری هم، آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌هایی را تصویب و اجرا می‌کنند که جزئیات اجرایی مقررات راهنمایی و رانندگی را مشخص می‌کند، از جمله الزامات ایمنی خودروها و علائم هشداردهنده در جاده‌های برون‌شهری.

این چارچوب قانونی، پایه سیاست جنایی تقنینی ایران را تشکیل می‌دهد و از طریق آن، اهداف پیشگیری از وقوع جرایم و تصادفات در جاده‌های برون‌شهری دنبال می‌شود.

می‌باشد. در این فصل قانونگذار در مقام حمایت از حیوانات اولاً به تعداد معدودی از حیوانات اشاره نموده است. و در ثانی طبق بند 1 ماده چهارصد و نود و پنجم تنها حیوانات سواری مورد حمایت قانونگذار بوده است. «1- شخصی که عمداً یا بدون اقتضاء حیوان سواری ملکیت غیر را بکشد یا آن را شدیداً زخمی سازد یا به وجه دیگر به آن ضرر برساند...» بنابراین اگر فردی به طور مثال گاو دیگری را از بین ببرد طبق این ماده نمی‌توان از متضرر حمایت نمود. از لحاظ قانونگرایی و مساوات طلبی، سیاست جنایی مطلوب آن است که در قانون برای عمل ارتكابی مجرمانه سقف معینی از مجازات پیش‌بینی گردد به طوری که نتوان به بیش از میزان پیش بینی شده در قانون حکم داد. چنانچه مجازات پیش‌بینی شده در قانون از حتمیت در اجرا برخوردار باشد تا شدت و از جهت معیار انسان‌گرایی، سیاست جنایی تقنینی بایستی مبتنی بر اصل «فردی کردن ضمانت اجرای کیفری» باشد. تا از این طریق زمینه‌ساز بازگشت مجدد بزه‌کاران و منحرفان به جامعه گردد. در این صورت آنچه که مهم است اندیشه، اصلاح بزه‌کار است که ممکن است حتا از مجازات نیز خبری نباشد (Najafi, 2015).

سیاست جنایی تقنینی در پیشگیری از جرایم راه‌های برون شهری

در حقوق ایران:

راه‌های برون‌شهری به دلیل ویژگی‌های خاص خود مانند طولانی بودن مسیر، سرعت بالای مجاز رانندگی، و فقدان برخی زیرساخت‌های کنترل و نظارت، به یکی از پرخطرترین مکان‌ها برای وقوع جرایم و تصادفات رانندگی تبدیل شده‌اند. به‌ویژه در ایران که وسعت جاده‌ها زیاد و کنترل کامل آن‌ها به سختی امکان‌پذیر است، جرایم راه‌های برون‌شهری شامل رفتارهایی است که نظم و ایمنی در این مسیرها را مختل می‌کند. این جرایم عموماً شامل رانندگی با سرعت غیرمجاز، سبقت غیرمجاز، رانندگی در

– اهداف سیاست جنایی تقنینی در پیشگیری از جرایم راه‌های

برون‌شهری

هدف اصلی سیاست جنایی در حوزه راه‌های برون‌شهری، تأمین ایمنی و حفظ جان و مال مردم است. به طور دقیق‌تر، اهداف عبارتند از:

کاهش وقوع تصادفات جاده‌ای: سیاست جنایی با تعریف دقیق جرایم و تعیین مجازات‌های بازدارنده تلاش می‌کند رفتارهای پرخطر را کاهش دهد.

حفظ و ارتقاء ایمنی ترافیکی: ایجاد بسترهای قانونی و نظارتی برای بهبود شرایط ایمنی در جاده‌ها، از جمله الزام به رعایت سرعت مجاز، رعایت فاصله ایمنی و استفاده از تجهیزات ایمنی. ارتقاء فرهنگ رانندگی: از طریق آموزش و آگاهی‌بخشی به رانندگان به ویژه در مسیرهای برون‌شهری، که به دلیل طولانی بودن مسیر و شرایط خاص جاده‌ها، نیازمند رعایت نکات بیشتری است.

ایجاد بازدارندگی کیفری: اعمال مجازات‌های متناسب و بازدارنده برای تخلفات و جرایم راهی که منجر به حوادث جبران‌ناپذیر می‌شود، تا رانندگان را نسبت به عواقب رفتار خود حساس سازد. تقویت همکاری بین دستگاه‌ها: هماهنگی بین پلیس، قوه قضاییه، وزارت راه و آموزش و پرورش برای پیشگیری جامع‌تر از جرایم راهی.

این اهداف در راستای تحقق نظم عمومی و سلامت اجتماعی قرار دارند و نشان‌دهنده اهمیت سیاست جنایی در حوزه راه‌های برون‌شهری است (Khaleghi, 2020).

– ابزارها و اقدامات سیاست جنایی تقنینی در ایران

الف) جرم‌انگاری و تعیین مجازات‌های بازدارنده

ایران برای پیشگیری از جرایم راهی در جاده‌های برون‌شهری، جرایم خاصی را تعریف و مجازات‌هایی تعیین کرده که از جمله مهم‌ترین آنهاست: جرم محسوب شده و مجازات آن شامل حبس،

جزای نقدی و محرومیت از رانندگی است. این اقدام بازدارنده با هدف جلوگیری از وقوع تصادفات ناشی از عدم کنترل راننده بر وسیله نقلیه اجرا می‌شود. در صورت ایجاد حادثه یا تهدید امنیت جاده‌ای، راننده تحت تعقیب کیفری قرار می‌گیرد. سرعت غیرمجاز از دلایل اصلی تصادفات مرگبار در راه‌های برون‌شهری است. ترک محل تصادف که موجب عدم پاسخگویی به آسیب‌دیدگان می‌شود، جرم شناخته شده و مجازات شدید دارد. این عمل به عنوان جرم تلقی شده و باعث محرومیت و جریمه‌های سنگین می‌شود (Najafi Abrandabadi & Ayargar, 2014).

ب) محرومیت‌های رانندگی

یکی از ابزارهای مهم در سیاست جنایی ایران، اعمال محرومیت موقت یا دائم از رانندگی برای افرادی است که به صورت مکرر مرتکب تخلفات خطرناک می‌شوند یا مرتکب جرایم سنگین راهی شده‌اند. این محرومیت‌ها به منظور کاهش احتمال تکرار جرم و بهبود ایمنی جاده‌ها اجرا می‌شوند.

ج) نظارت و کنترل انتظامی

پلیس راهنمایی و رانندگی نقش کلیدی در اجرای سیاست جنایی دارد. اقدامات آن‌ها شامل موارد زیر است: استفاده از دوربین‌ها و دستگاه‌های ثبت تخلفات سرعتی برای جلوگیری از رانندگی با سرعت بالا. تست الکل، بررسی مدارک و سلامت فنی خودروها. کنترل تخلفات سبقت غیرمجاز، استفاده از تلفن همراه و رعایت فاصله ایمنی.

د) آموزش و فرهنگ‌سازی

آموزش‌های ترافیکی در سطوح مختلف برای رانندگان، به ویژه در مناطق برون‌شهری، توسط نهادهای مختلف از جمله وزارت آموزش و پرورش، پلیس و رسانه‌ها ارائه می‌شود. این آموزش‌ها شامل خطرات ناشی از بی‌توجهی به مقررات، پیامدهای تصادفات و اهمیت رعایت قوانین است.

– محدودیت‌ها و چالش‌های سیاست جنایی تقنینی در پیشگیری

جمله تعیین سرعت مجاز، علائم راهنمایی، حق تقدم، و مقررات ویژه برای مسیرهای برون شهری. قوانین StVO برای پیشگیری از وقوع تخلفات و حوادث طراحی شده است و نقض آن‌ها می‌تواند منجر به مجازات‌های کیفری یا انتظامی شود.

قانون مسئولیت مدنی رانندگان - (Straßenverkehrsgesetz - StVG) این قانون مسئولیت مدنی رانندگان در قبال خسارات ناشی از حوادث رانندگی را مشخص می‌کند و الزامات بیمه اجباری را تعیین می‌کند. این بخش از قانون، جنبه جبران خسارات مالی ناشی از جرایم راهی را پوشش می‌دهد و با این کار به تقویت حس مسئولیت‌پذیری کمک می‌کند. این چارچوب قانونی هماهنگ، بستر لازم را برای سیاست جنایی تقنینی فراهم می‌آورد که نه تنها جرم‌انگاری و مجازات، بلکه پیشگیری از وقوع جرم را نیز در دستور کار دارد.

-اهداف سیاست جنایی تقنینی آلمان

آلمان در سیاست جنایی تقنینی خود، اهداف مشخص و دقیقی برای پیشگیری از جرایم راه‌های برون شهری دنبال می‌کند که این اهداف پایه و اساس طراحی قوانین و اجرای اقدامات کیفری و انتظامی هستند:

-مهم‌ترین هدف، کاهش تعداد تصادفات و آسیب‌های ناشی از رانندگی در جاده‌های برون شهری است. این هدف با پیشگیری از رفتارهای پرخطر رانندگی تحقق می‌یابد.

- سلامت عمومی و جلوگیری از آسیب‌های جانی در اولویت سیاست‌های جنایی قرار دارد؛ بنابراین، تمرکز بر پیشگیری از رفتارهایی است که مستقیماً به سلامت رانندگان و دیگران آسیب می‌رساند.

- آلمان با تاکید بر آموزش‌های مستمر و فرهنگ‌سازی، تلاش می‌کند تا رانندگان خود را به رعایت قوانین و مسئولیت‌پذیری در جاده‌ها تشویق کند.

اگرچه سیاست جنایی در ایران تلاش گسترده‌ای برای کاهش جرایم راهی دارد، اما با چالش‌ها و محدودیت‌هایی روبرو است: -برخی از قوانین به دلیل کمبود نیروی انسانی، تجهیزات نظارتی ناکافی، یا عدم هماهنگی بین دستگاه‌ها به طور کامل اجرا نمی‌شوند.

-مجازات‌های نقدی یا تعلیق گواهینامه در برخی موارد بازدارندگی کافی ایجاد نمی‌کنند و نیاز به بازنگری دارند.

-بسیاری از رانندگان به دلیل کمبود آموزش و آگاهی، قوانین را جدی نمی‌گیرند که این امر موجب تکرار تخلفات می‌شود.

- نبود علائم هشداردهنده مناسب، نورپردازی کافی و مسیرهای ویژه برای سبقت در راه‌های برون شهری، خطر را افزایش می‌دهد. - برای موفقیت سیاست جنایی تقنینی، هماهنگی دقیق و همکاری بین پلیس، قوه قضاییه، وزارت راه، و سایر نهادهای مرتبط ضروری است.

در حقوق آلمان:

در آلمان، سیاست جنایی تقنینی در زمینه پیشگیری از جرایم راه‌های برون شهری بر پایه یک نظام قانونی بسیار منظم و پیشرفته استوار است که شامل چند قانون اصلی می‌شود:

قانون جزای آلمان (Strafgesetzbuch - StGB) این قانون، جرم‌انگاری دقیق انواع رفتارهای خطرناک در رانندگی را تعیین می‌کند. به طور خاص، جرم‌انگاری رانندگی در حالت مستی، رانندگی خطرناک (اعم از عمدی یا غیرعمدی)، ترک محل تصادف، رانندگی بدون گواهینامه، و رفتارهایی که امنیت جاده‌ای را به خطر می‌اندازند، در این قانون تعریف شده‌اند. این جرم‌انگاری به شکل دقیق، امکان برخورد قضایی مؤثر و بازدارنده را فراهم می‌آورد (Langbein, 1979).

قانون راهنمایی و رانندگی (Straßenverkehrs-Ordnung - StVO) -این قانون شامل مقررات راهنمایی و رانندگی است که به صورت مفصل رفتار رانندگان در جاده‌ها را کنترل می‌کند؛ از

سیستم کیفری آلمان با مجازات‌های متناسب و بازدارنده، سعی دارد تا رانندگان را از ارتکاب تخلفات پرخطر منصرف کند. این موضوع شامل محرومیت‌های موقت یا دائم، جریمه‌های سنگین و حبس در موارد شدید است.

- سیاست جنایی در آلمان مبتنی بر همکاری بین پلیس، دادگاه‌ها، وزارت حمل‌ونقل و مراکز آموزشی است که هر یک نقش مهمی در اجرای مؤثر سیاست‌ها ایفا می‌کنند ([Lontcheva Turner, 2006](#)).

این اهداف به صورت یکپارچه، سیاست جنایی آلمان را به سوی کارایی بالاتر در پیشگیری از جرایم راهی هدایت می‌کند.

- ابزارها و اقدامات پیشگیرانه

الف) جرم‌انگاری دقیق و بازدارنده

آلمان در سیاست جنایی خود، اقدام به جرم‌انگاری بسیار دقیق انواع تخلفات و جرایم راهی کرده است که به شرح زیر است: حتی مقادیر پایین الکل که در بسیاری کشورها قابل قبول است، در آلمان ممکن است جرم تلقی شود. قوانین سختگیرانه برای تست الکل و برخورد با رانندگان مست وضع شده است که مجازات‌های حبس، جریمه نقدی و محرومیت از رانندگی را در پی دارد. تخلفاتی مانند سبقت غیرمجاز، تغییر ناگهانی مسیر بدون هشدار، رانندگی با سرعت بالا در جاده‌های پرخطر، یا هر رفتار دیگری که موجب مخاطره جان دیگران شود، جرم‌انگاری شده است. ترک محل تصادف بدون کمک‌رسانی یا اعلام به مراجع قانونی جرم محسوب می‌شود و مجازات‌های سنگین به دنبال دارد. هرگونه رانندگی بدون مجوز قانونی جرم است و مجازات‌های کیفری به همراه دارد. این جرم‌انگاری دقیق و جامع، پایه اجرای سیاست‌های کیفری بازدارنده و مؤثر است.

ب) مجازات‌های متناسب و بازدارنده

آلمان از مجازات‌های بازدارنده و متناسب برای مقابله با جرایم راهی استفاده می‌کند:

حبس: در مواردی که تخلف منجر به حادثه‌ای شدید یا مرگبار شده، حبس‌های کوتاه‌مدت تا بلندمدت اعمال می‌شود.

جریمه نقدی: جریمه‌ها بر اساس درآمد متهم محاسبه می‌شوند و می‌توانند بسیار سنگین باشند تا اثر بازدارندگی واقعی داشته باشند. محرومیت از رانندگی: محرومیت موقت یا دائم برای رانندگان خاطی صادر می‌شود که می‌تواند به علت تکرار تخلفات یا شدت جرم باشد.

سیستم امتیاز منفی: این سیستم به هر تخلف امتیاز منفی می‌دهد و با رسیدن امتیازها به حد معین، محرومیت اجباری و نیاز به آموزش مجدد رانندگی اعمال می‌شود ([Lontcheva Turner, 2006](#)).

ج) نظارت و کنترل پیشرفته

نظارت بر تخلفات راهنمایی و رانندگی در آلمان بسیار پیشرفته و سیستماتیک است:

این دوربین‌ها در جاده‌ها و به ویژه مسیرهای برون‌شهری نصب شده و تخلفات را به صورت خودکار ثبت می‌کنند. پلیس به صورت دوره‌ای و بدون اطلاع قبلی رانندگان را تست می‌کند. خودروها باید به طور دوره‌ای تحت بازرینی فنی قرار گیرند تا از سلامت فنی و ایمنی آن‌ها اطمینان حاصل شود. پلیس به طور منظم گشت‌هایی را در جاده‌ها انجام می‌دهد تا تخلفات را کنترل و اقدامات پیشگیرانه انجام دهد.

- ساختار نظارتی و قضایی

در آلمان، ساختار نظارتی و قضایی به گونه‌ای طراحی شده است که اجرای سیاست جنایی تقنینی به شکل مؤثر و سریع انجام شود: پلیس، دادگاه‌ها، وزارت حمل‌ونقل، مراکز آموزشی و بیمه‌ها در هماهنگی کامل عمل می‌کنند تا تخلفات به سرعت شناسایی، پیگیری و مجازات شوند. تخلفات به سرعت مورد بررسی قرار می‌گیرند و احکام به موقع صادر می‌شود تا اثر بازدارندگی حفظ شود. استفاده از فناوری‌های نوین برای ثبت، رصد و تحلیل

در آلمان، قوانین متعددی از جمله StPO (§§ 100h و 163f)، StVG و قوانین ایالتی پلیس، استفاده از فناوری در پیشگیری از جرایم را به رسمیت شناخته‌اند. ابزارهایی چون دوربین‌های حرارتی، پلاک‌خوان اتوماتیک (ANPR)، سامانه eCall، تابلوهای هشدار دیجیتال و ردیاب‌های اجباری در ناوگان حمل‌ونقل، بخشی از رویکرد یکپارچه پیشگیری هستند. اتصال سامانه‌ها میان پلیس، راهداری، امداد و قوه قضائیه، پاسخگویی سریع و مؤثر را ممکن می‌سازد.

فناوری، ابزار مؤثری در پیشگیری از جرایم راه‌های برون‌شهری است. با توجه به موفقیت آلمان، ایران باید با تدوین قانون جامع، الزام نصب سامانه‌های هوشمند در ناوگان عمومی، گسترش زیرساخت‌های نظارتی، و ایجاد سامانه‌های یکپارچه بین نهادهای باید فرهنگ استفاده از فناوری در میان نهادهای اجرایی و شهروندان تقویت شود.

پیشگیری وضعی از جرایم راه‌های برون‌شهری

موضوع پیشگیری وضعی از جرایم راه‌های برون‌شهری در حقوق ایران و آلمان یک مسئله مهم و کاربردی در حوزه حقوق کیفری و انتظامی است که به تدابیر و اقداماتی اشاره دارد که برای کاهش وقوع جرایم در جاده‌ها و راه‌های بین شهری انجام می‌شود. این پیشگیری بیشتر به اقدامات فنی، انتظامی و قانونی برای ایجاد امنیت و کاهش آسیب‌ها مربوط می‌شود. پیشگیری وضعی به معنای اتخاذ تدابیر و راهکارهایی است که با کاهش فرصت‌های ارتکاب جرم، زمینه وقوع آن را محدود می‌کند، برخلاف پیشگیری ماهوی که بیشتر به اصلاح مجرم و عوامل زمینه‌ساز جرم می‌پردازد.

در حقوق ایران قوانین سخت‌گیرانه و اجرای دقیق مقررات رانندگی، از جمله سرعت مجاز، استفاده از کمربند ایمنی، ممنوعیت رانندگی تحت تأثیر الکل و... همچنین گشت‌های منظم پلیس راه، ایست‌های بازرسی و کنترل مدارک و خودروها، نصب

تخلفات و پرونده‌های رانندگی. داده‌های جمع‌آوری شده برای اصلاح قوانین، بهبود آموزش‌ها و افزایش کارایی نظارت به کار گرفته می‌شود (Kriesberg, 1976).

5- نقش فناوری در پیشگیری از جرایم راه‌های برون‌شهری

راه‌های برون‌شهری در بسیاری از کشورها، بستر وقوع جرایم خشن و سازمان‌یافته هستند. کاهش نظارت انسانی، وسعت جغرافیایی و سرعت عبور و مرور، فرصت‌های مجرمانه قابل توجهی ایجاد می‌کند. سیاست جنایی مدرن با بهره‌گیری از فناوری‌های نوین، تلاش دارد تا از طریق ابزارهایی چون پایش تصویری، موقعیت‌یاب، هوش مصنوعی و سامانه‌های هشدار اضطراری، این خلأها را جبران نماید. این مقاله با تمرکز بر مقایسه تطبیقی، وضعیت حقوقی و عملی استفاده از فناوری را در ایران و آلمان تحلیل می‌کند.

1. مبانی نظری فناوری در پیشگیری از جرم:

پیشگیری وضعی از جرم، بر تغییر محیط و کاهش فرصت ارتکاب جرم تأکید دارد. فناوری‌هایی نظیر دوربین، جی‌پی‌اس، پهپاد و سامانه‌های هوشمند، ابزارهایی هستند که فرصت‌های ارتکاب جرم را محدود کرده، سرعت کشف و واکنش را افزایش می‌دهند.

2. وضعیت حقوقی و اجرایی در ایران:

در ایران، قوانین موجود مانند قانون ایمنی راه‌ها (۱۳۴۹)، قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی (۱۳۸۹) و برخی آیین‌نامه‌ها، استفاده از فناوری را صرفاً در زمینه تخلفات رانندگی پیش‌بینی کرده‌اند. استفاده از دوربین‌ها و سامانه‌های نظارتی در جاده‌ها محدود و پراکنده است. پلیس راهور و سازمان راهداری به‌صورت مستقل اقداماتی انجام داده‌اند، اما نبود قانون جامع، نبود الزام در استفاده از فناوری در خودروها و نبود ارتباط سامانه‌ها از جمله چالش‌های اصلی است.

3. وضعیت حقوقی و اجرایی در آلمان:

گنجاندن آموزش‌های ایمنی ترافیک در کتب درسی مدارس یکی از اقدامات در جهت جامعه‌پذیر کردن کودکان و نوجوانان در راستای رعایت قانون است.

برخی دوره‌ها و مسابقات مانند "پلیس کوچک" یا "دانش‌آموزان همیار پلیس" توسط پلیس راهور برگزار می‌شود که هدف آن آموزش عملی رعایت قانون به کودکان و نوجوانان است.

2- آموزش‌های عمومی

برنامه‌های رسانه‌ای و کمپین‌های آگاهی‌بخش در تلویزیون، رادیو و شبکه‌های اجتماعی برای فرهنگ‌سازی در مورد سرعت مطمئنه، خستگی در رانندگی، رانندگی در شرایط بد آب‌وهوایی، و... نقش صداوسیما، وزارت ارشاد و آموزش و پرورش در ایجاد هنجارهای مثبت اجتماعی درباره رانندگی مسئولانه.

3- نقش پلیس در پیشگیری اجتماعی

پلیس راهنمایی و رانندگی ایران، علاوه بر نقش نظارتی، اقدامات اجتماعی نیز انجام می‌دهد؛ مانند: برگزاری کارگاه‌های آموزشی برای رانندگان حمل‌ونقل عمومی؛ مشاوره‌های روان‌شناسی برای رانندگان پرخطر؛ تشویق به رفتارهای درست رانندگی از طریق رسانه‌ها و تبلیغات.

4- اقدامات حمایتی برای گروه‌های آسیب‌پذیر

آموزش رایگان برای رانندگان کم‌سواد یا روستاییان برای آشنایی با قوانین جدید؛ مراکز مشاوره و بازآموزی برای رانندگان متخلف که گواهی‌نامه‌شان تعلیق شده است (Babaei, 2011).

-پیشگیری اجتماعی از جرایم راه‌های برون‌شهری در حقوق آلمان

1- آموزش رانندگی سخت‌گیرانه و اجتماعی‌شده

آموزش رانندگی در آلمان فراتر از یادگیری مهارت‌های فنی است و شامل آموزش‌های روان‌شناختی، حقوقی و اجتماعی نیز می‌شود. متقاضیان دریافت گواهینامه باید دوره‌های تئوری اجتماعی در

دوربین‌های کنترل سرعت و ثبت تخلفات، سیستم‌های هشداردهنده در نقاط حادثه‌خیز و طراحی مهندسی راه‌ها با رعایت نکات ایمنی، نصب تابلوهای هشداردهنده، ایجاد روشنایی کافی و گاردریل (Najafi Abrandabadi & Rezvani, 2015).

پیشگیری وضعی در حقوق آلمان با استفاده گسترده از فناوری‌های مدرن مثل دوربین‌های کنترل سرعت، سیستم‌های کنترل هوشمند ترافیک و سیستم‌های هشدار و قوانین سخت‌گیرانه درباره رانندگی در حالت مستی، سرعت مجاز، و استفاده از تجهیزات ایمنی. حضور فعال و نظارت دقیق پلیس در جاده‌ها و بزرگراه‌ها و آموزش دقیق رانندگان و آزمون‌های سخت‌گیرانه برای صدور گواهینامه رانندگی. (Kern Griffin, Lisa; 2007: 88)

هر دو کشور به اهمیت پیشگیری وضعی از طریق قوانین، نظارت پلیس، فناوری و آموزش تأکید دارند. آلمان به دلیل توسعه فناوری و زیرساخت‌های پیشرفته، معمولاً در اجرای دقیق‌تر و کارآمدتر این اقدامات موفق‌تر است. در ایران، چالش‌های اجرایی، نظارتی و فرهنگی ممکن است تأثیرگذار باشد، ولی قوانین موجود نیز به صورت مناسبی طراحی شده‌اند.

پیشگیری اجتماعی در جرایم راه‌های برون شهری

پیشگیری اجتماعی (Social Prevention) شامل اقداماتی است که با تأثیرگذاری بر فرآیند جامعه‌پذیری، آموزش، فرهنگ‌سازی، و اصلاح نگرش‌ها و رفتارهای فردی و اجتماعی، از وقوع جرم جلوگیری می‌کنند. این نوع پیشگیری تلاش دارد: هنجارهای رفتاری را تقویت کند؛ ارزش‌های احترام به قانون را نهادینه کند؛ انگیزه‌های ارتکاب جرم را کاهش دهد؛ گروه‌های در معرض خطر (نوجوانان، رانندگان حرفه‌ای، معتادان و...) را مورد توجه ویژه قرار دهد.

-پیشگیری اجتماعی از جرایم راه‌های برون‌شهری در حقوق

ایران

1- آموزش و پرورش رسمی

جرائم علاوه بر تلفات جانی و مالی، پیامدهای اجتماعی، روانی و اقتصادی جبران‌ناپذیری دارند. پیشگیری کیفری، به عنوان یکی از ابزارهای واکنشی و بازدارنده، نقش مهمی در مهار این پدیده ایفا می‌کند. نظام‌های حقوقی ایران و آلمان، هر دو در قالب سیاست جنایی، تدابیر کیفری متنوعی برای کنترل جرائم جاده‌ای به کار گرفته‌اند، با این تفاوت که نظام آلمان رویکردی علمی‌تر، ساختارمندتر و اثربخش‌تر را در این زمینه دنبال کرده است.

پیشگیری کیفری از جرم، بخشی از سیاست جنایی کشورهاست که به‌طور عمده با ابزار مجازات و اقدامات تأمینی - تربیتی دنبال می‌شود. این پیشگیری، همان‌طور که گفته شد، به دو نوع تقسیم می‌شود:

پیشگیری کیفری عام: با ایجاد ترس و بازدارندگی در عموم مردم از طریق اعلام، اعمال و اجرای مجازات‌ها؛

پیشگیری کیفری خاص: با تمرکز بر اصلاح مجرم و جلوگیری از تکرار جرم توسط همان فرد.

در زمینه جرایم راهی، به‌ویژه در جاده‌های برون‌شهری که خطر بالایی برای امنیت عمومی دارند، استفاده از ابزارهای کیفری برای بازدارندگی خاص و عام اهمیت دوچندان پیدا می‌کند.

-پیشگیری کیفری در حقوق ایران

در حقوق ایران، چندین قانون، چارچوب کیفری برخورد با تخلفات و جرایم راهنمایی و رانندگی را تشکیل می‌دهند، از جمله:

قانون مجازات اسلامی (بویژه مواد 714 تا 719 درباره قتل و جرح غیر عمد ناشی از رانندگی)؛

قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب 1389؛

آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی و مقررات مرتبط با راهور ناجا.

برخی مصادیق جرایم کیفری در جاده‌های برون‌شهری:

رانندگی با سرعت غیرمجاز و منجر به حادثه؛ رانندگی در حالت مستی یا تحت تأثیر مواد روان‌گردان؛ سبقت غیرمجاز در مسیرهای

مورد مسئولیت‌پذیری، خطرات اجتماعی رانندگی پرخطر، و حقوق دیگران در راه را بگذرانند.

2- پروژه‌های اجتماعی و محلی

برنامه‌های مشارکتی بین مدارس، شهرداری‌ها و پلیس برای آموزش شهروندی در حوزه ترافیک. پروژه‌های ویژه برای نوجوانان یا مهاجران برای درک بهتر قوانین راهنمایی و رانندگی و مسئولیت اجتماعی در رانندگی.

3- استفاده گسترده از رسانه‌های اجتماعی و فرهنگ عمومی

تبلیغات و کلیپ‌های تأثیرگذار در رسانه‌ها و شبکه‌های اجتماعی با تمرکز بر احساس همدلی و مسئولیت اجتماعی در رانندگی. کمپین‌های اجتماعی با مشارکت هنرمندان، ورزشکاران و چهره‌های فرهنگی برای تأثیرگذاری عاطفی بر مخاطبان.

4- کنترل روانی - اجتماعی رانندگان

در موارد خاص، به‌ویژه در مورد تخلفات مکرر یا رفتارهای پرخطر، رانندگان ملزم به گذراندن آزمون‌های روان‌شناختی یا دوره‌های بازآموزی اجتماعی هستند (اصطلاحاً - MPU - Medizinisch-Psychologische Untersuchung).

پیشگیری اجتماعی در حوزه جرایم راه‌های برون‌شهری، رویکردی بلندمدت اما اساسی برای کاهش پایدار تخلفات رانندگی و افزایش ایمنی جاده‌هاست. کشور آلمان با ساختار دقیق و همکاری بین‌بخشی موفق به ایجاد یک فرهنگ عمومی قوی در رعایت مقررات رانندگی شده است. در ایران نیز ظرفیت‌های فراوانی برای تقویت این حوزه وجود دارد که با افزایش آموزش رسمی، توسعه فعالیت‌های فرهنگی، و به‌کارگیری روش‌های جدید روان‌شناختی و اجتماعی می‌توان پیشرفت چشمگیری حاصل کرد.

پیشگیری کیفری در جرایم راه‌های برون‌شهری

در دهه‌های اخیر، افزایش بی‌رویه حوادث رانندگی در جاده‌های برون‌شهری، به یکی از جدی‌ترین معضلات اجتماعی و امنیتی بسیاری از کشورها، از جمله ایران و آلمان تبدیل شده است. این

ممنوع؛ تجاوز به چپ، تجاوز به حریم خطوط ممتد؛ رانندگی بدون گواهینامه؛ فرار از صحنه تصادف منجر به فوت یا جرح (Goldouzian, 2019).

1- انواع مجازات و ضمانت اجراها

در قوانین ایران، مجازات‌ها معمولاً شامل موارد زیر هستند: حبس تعزیری (در موارد منجر به فوت یا جرح سنگین)؛ جزای نقدی سنگین؛ محرومیت از رانندگی (لغو یا تعلیق گواهینامه)؛ ضبط یا توقیف وسیله نقلیه؛ الزام به گذراندن دوره آموزشی رانندگی ایمن (در برخی پرونده‌ها به عنوان حکم تکمیلی یا تعلیقی).

2- ارزیابی اثربخشی

با وجود وجود ضمانت‌های کیفری نسبتاً مناسب، ضعف‌های عمده‌ای در اجرای آن‌ها مشاهده می‌شود: عدم اجرای مؤثر مجازات‌ها به دلیل تراکم پرونده‌های قضایی و نگاه تساهل‌آمیز برخی مقامات قضایی؛ فقدان نظام نظارتی منسجم بر رانندگان پرخطر؛ نبود برنامه بازپروری و اصلاحی برای رانندگان متخلف؛ عدم پیش‌بینی اقدامات تأمینی روان‌شناختی برای رانندگانی که دچار اختلال رفتاری‌اند.

- پیشگیری کیفری در حقوق آلمان

در آلمان، دو قانون اصلی زمینه‌ساز پیشگیری کیفری در جرایم جاده‌ای هستند:

قانون کیفری (Strafgesetzbuch – StGB)؛

قانون راهنمایی و رانندگی (Straßenverkehrsgesetz –

StVG) و آیین‌نامه‌های اجرایی مرتبط.

ماده 315 از StGB، به جرم‌انگاری رانندگی در حالت خطرناک می‌پردازد؛ ماده 316، رانندگی در حالت مستی؛ و ماده 142، ترک محل حادثه را جرم می‌داند (Sun Beale & Safwat, 2004).

1- ابزارهای کیفری و اقدامات تکمیلی

حبس‌های مؤثر برای رانندگی خطرناک منجر به مرگ (تا 10 سال)؛ تعلیق یا ابطال گواهینامه تا پنج سال یا مادام‌العمر؛ الزام به

شرکت در دوره‌های MPU (آزمایش‌های روان‌شناختی پزشکی) برای ارزیابی سلامت روانی و فکری؛ خدمات عمومی جایگزین زندان، برای رانندگان غیرخطرناک؛ سیستم امتیاز منفی در فلنسبورگ (Punktekonto) که با رسیدن به حد مشخص، مجازات‌های سنگینی اعمال می‌شود.

2- تمرکز بر پیشگیری خاص و بازپروری

ویژگی بارز نظام کیفری آلمان، تمرکز آن بر اصلاح، توان‌بخشی و بازآموزی رانندگان متخلف است. رویکرد آلمان، کیفری صرف نیست، بلکه از تدابیر درمان‌محور، آموزشی و روان‌شناختی به‌طور ترکیبی استفاده می‌شود.

پیشگیری کیفری در جرایم جاده‌ای باید بر پایه‌ی اصل تناسب، اجرای مؤثر، و اصلاح مجرم استوار باشد. حقوق ایران، اگرچه از نظر قانونی ظرفیت‌هایی دارد، اما ضعف اجرایی، ناهماهنگی نهادی و نگاه صرفاً تنبیهی باعث کاهش اثربخشی آن شده است. در مقابل، نظام آلمان با بهره‌گیری از روش‌های ترکیبی و علمی، توانسته است هم بازدارندگی و هم اصلاح رفتار را تحقق ببخشد (Kern Griffin, 2007).

عناصر تشکیل‌دهنده جرم جرایم علیه راه‌ها در قانون ایران

برای این که یک رفتار مجرمانه تحت عنوان "جرایم علیه راه" شناخته شود و بتوان مرتکب آن را تحت کیفری قرار داد، باید سه عنصر اساسی در آن تحقق یابد:

عنصر قانونی (وجود قانون مشخص که این عمل را جرم‌انگاری کرده باشد).

عنصر مادی (ارتکاب فعل مشخص که مصداق تجاوز به حریم راه باشد).

عنصر معنوی (سوءنیت و قصد مجرمانه مرتکب در انجام عمل غیر قانونی).

1- عنصر قانونی

عنصر مادی، رفتار فیزیکی یا عملی است که مرتکب انجام می‌دهد و موجب تحقق جرم می‌شود. در مورد جرایم علیه راه‌ها، عنصر مادی می‌تواند شامل موارد زیر باشد:

الف) فعل مثبت

رفتاری است که به صورت انجام یک عمل مشخص محقق می‌شود. مهم‌ترین مصادیق فعل مثبت در جرایم علیه راه‌ها عبارت‌اند از:

ساخت و ساز غیر مجاز: احداث ساختمان، دیوارکشی، پارکینگ یا تأسیسات در محدوده حریم راه.

انبار کردن مصالح ساختمانی: قرار دادن مصالح مانند آجر، سیمان، آهن‌آلات یا نخاله در حریم راه.

ایجاد موانع فیزیکی: مانند نصب موانع بتنی، ایجاد سد معبر یا نصب تابلوهای تبلیغاتی در حریم راه (Khaleghi, 2020).

تخلیه نخاله و زباله: که موجب آلودگی محیط زیست و اختلال در عبور و مرور می‌شود.

ایجاد راه‌های فرعی غیر مجاز: احداث مسیرهای دسترسی شخصی یا تجاری در محدوده حریم راه (Katouzian, 2015).

ب) ترک فعل (امتناع از اقدام قانونی)

گاهی عنصر مادی جرم می‌تواند در قالب ترک فعل نیز تحقق یابد. برای مثال:

خودداری از جمع‌آوری موانع یا نخاله‌های ساختمانی که توسط مالک یا پیمانکار در حریم راه رها شده است.

ج) شرایط و اوضاع و احوال لازم

برای تحقق عنصر مادی جرم تجاوز به حریم راه، برخی شرایط باید فراهم باشد:

عمل ارتكابی باید در محدوده تعیین شده حریم راه رخ داده باشد. مرتکب باید این اقدامات را بدون اخذ مجوز قانونی از مراجع ذیصلاح انجام داده باشد.

3- عنصر معنوی (روانی)

عنصر قانونی به معنای وجود نص صریح قانونی است که یک رفتار مشخص را جرم‌انگاری کرده و برای آن مجازات تعیین کرده باشد (Akhoundi, 2019).

در نظام حقوقی ایران، جرایم علیه راه‌ها به موجب قوانین زیر جرم‌انگاری شده است:

الف) قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن مصوب 1349

مهم‌ترین قانون در این زمینه، ماده 6 قانونی ایمنی راه‌ها و راه‌آهن است که مقرر می‌دارد:

«احداث هر گونه ساختمان و تأسیسات در حریم قانونی راه‌ها بدون کسب مجوز از وزارت راه و شهرسازی ممنوع است و مرتکب، علاوه بر رفع آثار تخلف، به مجازات مقرر در این قانون محکوم خواهد شد» (Ardebili, 2021).

ب) قانون مجازات اسلامی (مصوب 1392)

بر اساس ماده 690 قانون مجازات اسلامی (تعزیرات)، هر گونه تصرف غیر مجاز در اموال عمومی و دولتی محسوب می‌شود: «هر کس به طور غیر قانونی در اراضی، املاک و اموال متعلق به دولت یا شهرداری تصرف عدوانی، ایجاد مزاحمت یا ممانعت از حق نماید، به مجازات یک ماه تا یک سال حبس محکوم خواهد شد».

ج) قانون مدنی

مطابق ماده 92 قانون مدنی:

«اموال عمومی که برای استفاده عموم اختصاص داده شده‌اند (مانند راه‌ها، پل‌ها، معابر و...) قابل تملک خصوصی نبوده و هر گونه تصرف غیر مجاز در آن‌ها ممنوع است» (Hosseini, 2018).

د) آیین‌نامه راه‌ها و بزرگراه‌ها

در این آیین‌نامه، حریم راه‌ها و ضوابط مربوط به حفظ و نگهداری آن به طور دقیق مشخص شده است. بنابراین، بر اساس این قوانین، عنصر قانونی جرم، جرایم علیه راه‌ها کاملاً محقق است (Sanei, 2016).

2- عنصر مادی

عنصر معنوی به معنای قصد و نیت مجرمانه مرتکب در انجام عمل غیر قانونی است (Katouzian, 2015).

در جرم، جرایم علیه راه‌ها، عنصر معنوی شامل دو بخش است:

الف) سوءنیت عام

سوءنیت عام یعنی فرد آگاهانه و با قصد انجام یک عمل مشخص (مانند احداث بنا، دیوارکشی یا ریختن نخاله) اقدام کند.

برای تحقق سوءنیت عام، مرتکب لازم نیست بداند که عمل او جرم محسوب می‌شود؛ همین که آگاهانه و عامدانه در حریم راه تصرف کند، سوءنیت عام محقق است.

ب) سوءنیت خاص

سوءنیت خاص یعنی مرتکب علاوه بر آگاهی از اقدام خود، قصد دستیابی به منفعت شخصی یا ضرر رساندن به اموال عمومی را داشته باشد.

برای مثال:

احداث یک سازه غیر مجاز در حریم راه با هدف گسترش زمین شخصی.

ایجاد موانع در مسیرهای عمومی برای ایجاد مزاحمت یا تحمیل خسارت.

ج) مسئولیت در تجاوز غیر عمدی

در مواردی که جرایم علیه راه‌ها به صورت غیر عمدی رخ داده باشد (مثلاً فردی بدون آگاهی از محدوده حریم راه، اقدام به ساخت و ساز کرده باشد).

همچنان مسئولیت رفع آثار تصرف و جبران خسارت بر عهده مرتکب خواهد بود، اما وی از مجازات کیفری معاف است (Goldouzian, 2019).

در خصوص عناصر تشکیل‌دهنده جرم جرایم علیه راه‌ها جرم تجاوز به حریم راه یک جرم خاص است که به دلیل ارتباط آن با حقوق عمومی، نیازمند تحقق سه عنصر مهم است: در بخش

عنصر قانونی، قوانین متعددی از جمله قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن و قانون مجازات اسلامی صراحتاً این عمل را جرم‌انگاری کرده‌اند. در بخش عنصر مادی، اقداماتی مانند ساخت و ساز غیر مجاز، تخلیه نخاله و زیاله، دیوارکشی یا ایجاد مانع در محدوده حریم راه مصداق این جرم است.

در بخش عنصر معنوی، قصد و نیت آگاهانه برای انجام عمل غیر قانونی نقش اساسی دارد.

برای تحقق جرم، جرایم علیه راه‌ها، اجتماع این سه عنصر ضروری است و در صورت احراز آن‌ها، مرتکب مطابق قوانین موجود، به مجازات‌های کیفری و مدنی محکوم خواهد شد.

10- آثار جرایم علیه راه‌ها بر حقوق شهروندی

جرایم علیه راه‌ها نه تنها یک مسئله حقوقی و انتظامی است، بلکه تأثیرات عمیقی بر حقوق و منافع شهروندان دارد (مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، 1396).

در ادامه به بررسی جامع و تفصیلی آثار این پدیده بر حقوق شهروندی می‌پردازیم:

1- تأثیر بر ایمنی و امنیت ترافیکی

کاهش ایمنی عبور و مرور: احداث سازه‌های غیر مجاز، نصب تابلوها یا ایجاد موانع فیزیکی در محدوده حریم راه موجب کاهش عرض مسیر و تغییر الگوهای عبور و مرور می‌شود. این موضوع می‌تواند باعث کاهش دید رانندگان، افزایش نقاط کور و در نتیجه احتمال وقوع تصادفات و حوادث رانندگی شود.

موانع در مسیرهای اضطراری: وجود ساخت و سازها یا مانع‌سازی‌های غیر قانونی ممکن است مسیرهای خروج اضطراری یا مسیرهای عبور وسایل امدادی را مسدود کند، که در مواقع بحرانی می‌تواند جان افراد را به خطر اندازد (Ministry of

Roads and Urban Development, 2021).

2- محدودیت دسترسی و حق عبور و مرور آزاد

5- تضعیف نظم عمومی و اعتماد به نظام حقوقی

افزایش بی‌اعتمادی عمومی: مشاهده تصرفات غیر قانونی در فضاهای عمومی، به ویژه در حوزه‌ای حساس مانند راه‌ها، موجب کاهش اعتماد شهروندان به نهادهای نظارتی و اجرای قانون می‌شود.

افزایش مشکلات اجتماعی: جرایم علیه راه‌ها به عنوان یک عمل خلاف قانون و ناهنجار، می‌تواند موجبات بروز سایر تخلفات و مشکلات اجتماعی را فراهم آورد و به بی‌نظمی در جامعه دامن بزند.

6- نقض حقوق شهروندی و آزادی‌های عمومی

تضییع حق استفاده از اموال عمومی: راه‌ها و فضاهای اطراف آن‌ها به عنوان اموال عمومی برای استفاده همه شهروندان در نظر گرفته می‌شوند. هر گونه تصرف غیر مجاز در این فضاها، منجر به تضییع حق دسترسی و استفاده برابر از این اموال می‌شود.

محدودیت در حق تحرک و آزادی بیان: هنگامی که تجاوز به حریم راه منجر به ایجاد موانع فیزیکی در مسیرهای اصلی شهر شود، حق شهروندان برای تحرک آزاد و دسترسی به امکانات عمومی محدود شده و این امر می‌تواند بر سایر حقوق اساسی مانند حق آزادی بیان و تجمع تأثیر منفی بگذارد (Nazemi, 2018).

آثار جرایم علیه راه‌ها بسیار فراتر از یک موضوع فنی یا حقوقی صرف است و به حقوق بنیادی شهروندان - از جمله ایمنی، آزادی، عبور و مرور، حق استفاده از اموال عمومی و کیفیت زندگی - لطمه می‌زند.

رفع این پدیده نه تنها مستلزم اجرای دقیق قوانین و تقویت نظارت اجرایی است، بلکه نیازمند ایجاد آگاهی عمومی و همکاری مؤثر میان نهادهای ذی‌صلاح برای حفظ نظم عمومی و حفاظت از حقوق شهروندان می‌باشد.

چالش‌های موجود در برخورد جرایم علیه راه‌ها

مسدود شدن مسیرهای عمومی: جرایم علیه راه‌ها، با ایجاد موانع یا تصرف فضاهایی که به طور عمومی در اختیار شهروندان است، دسترسی آزاد به این راه‌ها را محدود می‌کند. این محدودیت می‌تواند بر حق شهروندان در استفاده از فضای عمومی تأثیر منفی داشته باشد و به عنوان یک نقض آشکار حقوق دسترسی به اموال عمومی محسوب شود.

ایجاد ترافیک و کاهش کیفیت خدمات حمل و نقل: وجود تصرفات غیر مجاز در حریم راه منجر به کاهش ظرفیت عبور و مرور و ایجاد ترافیک‌های غیر منتظره می‌شود که در نهایت به افزایش زمان سفر و کاهش کیفیت خدمات حمل و نقل عمومی منجر می‌گردد (Yousefi, 2019).

3- آسیب به حقوق اقتصادی شهروندان

کاهش ارزش املاک و اراضی: جرایم علیه راه‌ها، ضمن ایجاد ناهنجاری در فضای شهری، می‌تواند ارزش اراضی و املاک مجاور را کاهش دهد. این امر به خصوص در مناطق شهری که ارزش اقتصادی بالایی دارند، باعث ضرر اقتصادی برای مالکین و سرمایه‌گذاران می‌شود.

افزایش هزینه‌های نگهداری و تعمیرات: تصرف غیر مجاز در حریم راه‌ها باعث ایجاد مشکلات فنی و زیرساختی شده و هزینه‌های اضافی در تعمیر و نگهداری این زیرساخت‌ها بر دوش دولت و نهایتاً شهروندان می‌گذارد.

4- تأثیر بر محیط‌زیست و کیفیت زندگی

آلودگی محیطی: تخلیه مواد زائد و مصالح ساختمانی در حریم راه، علاوه بر ایجاد مزاحمت بصری، می‌تواند باعث آلودگی محیطی، کاهش فضای سبز و تخریب زیرساخت‌های طبیعی گردد.

کاهش کیفیت زندگی شهری: جرایم علیه راه‌ها منجر به ایجاد فضایی نامناسب، کاهش کیفیت زندگی و افزایش نگرانی‌های اجتماعی می‌شود. این موضوع می‌تواند تأثیر مستقیم بر حس امنیت و رضایت شهروندان داشته باشد (Sharifi, 2019).

در برخورد با تجاوز به حریم راه، چالش‌های متعددی از منظر قانونی، اجرایی، قضایی، اداری و حتی فرهنگی وجود دارد که بر کارآمدی مقابله با این پدیده تأثیر گذارند. در ادامه به تفصیل به بررسی این چالش‌ها پرداخته می‌شود:

1- چالش‌های قانونی

تعریف مبهم حریم راه:

یکی از مشکلات اصلی، عدم وجود تعریف دقیق و یکپارچه از محدوده حریم راه در قوانین موجود است. اغلب قوانین با تعیین حدودی عمومی (مثلاً فاصله از محور راه) روبرو هستند که در موارد خاص یا با تغییر شرایط جغرافیایی و شهری دچار ابهام می‌شوند. این ابهامات منجر به اختلاف نظر میان مراجع اجرایی و قضایی در تفسیر و اعمال قانون می‌شود (Karimi, 2020).

خلاءهای قانونی و نواقص مقرراتی:

قوانین مرتبط با حریم راه ممکن است در برخی جنبه‌ها ناکافی یا به روز نباشند. برای مثال، در برخورد با تجاوزاتی که توسط اشخاص حقوقی یا نهادهای دولتی انجام می‌شود، ممکن است قوانین پیش‌بینی شده در این زمینه دچار خلاءهای اجرایی باشند. همچنین، تعیین میزان مجازات و جزای نقدی در موارد تجاوز، اغلب به گونه‌ای است که بازدارندگی لازم را ایجاد نمی‌کند.

2- چالش‌های اجرایی و نظارتی

ضعف در نظارت و کنترل:

مسئولیت نظارت بر حفظ حریم راه‌ها بر عهده نهادهایی مانند وزارت راه، شهرداری‌ها و پلیس راه است؛ اما کمبود نیروی انسانی متخصص، امکانات و تجهیزات نظارتی، مانع از اجرای دقیق و مستمر قوانین می‌شود. این ضعف نظارتی به متجاوزان این امکان را می‌دهد که بدون ترس از برخورد جدی، اقدام به جرایم علیه راه‌ها کنند (Hajizadeh, 2016).

عدم هماهنگی میان نهادهای ذی‌صلاح:

در بسیاری از موارد، تداخل وظایف و عدم هماهنگی میان وزارت راه، شهرداری‌ها و دستگاه‌های قضایی، روند پیشگیری و برخورد با جرایم علیه راه‌ها را مختل می‌کند. عدم تبادل اطلاعات و هماهنگی میان این نهادها باعث می‌شود که تخلفات به موقع شناسایی و برخورد لازم صورت نگیرد.

مشکلات اجرایی در مناطق شهری و روستایی:

در مناطق شهری با وجود پیچیدگی‌های فیزیکی و افزایش ترافیک، نظارت بر حریم راه‌ها دشوارتر شده و تجاوزها به صورت پنهانی یا با استفاده از روش‌های مدرن‌تری صورت می‌گیرد. در مناطق روستایی نیز کمبود امکانات نظارتی و مشکلات جغرافیایی، چالش‌های اجرایی ویژه‌ای ایجاد می‌کند.

3- چالش‌های قضایی

طولانی بودن روند دادرسی:

پرونده‌های مربوط به جرایم علیه راه‌ها معمولاً در سیستم قضایی زمان‌بر بوده و تا صدور حکم قطعی، تخلفات ادامه پیدا می‌کند. این روند طولانی باعث می‌شود که مجازات‌های پیش‌بینی شده نتوانند به طور مؤثر بازدارنده عمل کنند.

اثبات عنصر معنوی و سوءنیت:

یکی دیگر از چالش‌ها در پرونده‌های جرایم علیه راه‌ها، اثبات قصد و سوءنیت مرتکب است. در بسیاری از موارد، متجاوزان با ارائه دلایل مختلف، تلاش می‌کنند ثابت کنند که عمل ایشان عمدی نبوده یا اشتباهی رخ داده است؛ در حالی که برای برخورد قانونی، اثبات نیت مجرمانه امری ضروری است (Ardebili, 2021).

عدم استفاده یکپارچه از قوانین:

اختلاف در تفسیر قوانین و عدم هماهنگی میان قوه قضاییه و مراجع نظارتی، می‌تواند منجر به صدور احکام متفاوت برای موارد مشابه شود که این امر اعتماد عمومی به عدالت قضایی را تضعیف می‌کند.

4- چالش‌های اداری و سیاسی

نفوذ و مداخلات سیاسی:

در برخی موارد، جرایم علیه راه‌ها توسط نهادهای دولتی یا اشخاص دارای نفوذ صورت می‌گیرد. مداخلات سیاسی، فشارها و نفوذ گروه‌های ذینفع می‌تواند بر روند برخورد قانونی تأثیر بگذارد و موجب عدم اجرای کامل و قاطع قوانین شود.

عدم تعهد و پاسخگویی نهادهایی اجرایی:

برخی از نهادهای نظارتی به دلیل ضعف در ساختار سازمانی یا عدم وجود انگیزه کافی برای پاسخگویی، نتوانسته‌اند به طور مؤثر از حریم راه حفاظت کنند. این بی‌توجهی باعث تشدید مشکلات و تکرار تجاوزات می‌شود (Katouzian, 2015).

۵- چالش‌های فرهنگی و اجتماعی

آگاهی ناکافی عمومی:

در بسیاری از جوامع، شهروندان از اهمیت حفظ حریم راه و تأثیر تجاوز به آن بر ایمنی و نظم عمومی آگاهی کافی ندارند. این عدم آگاهی موجب می‌شود که بسیاری از تجاوزات توسط مردم به عنوان تخلفات کوچک تلقی شود و در نتیجه، فشار عمومی برای مقابله با آن ایجاد نشود.

فرهنگ استفاده از فضاهای عمومی به صورت خصوصی:

در برخی موارد، فرهنگ استفاده از اموال عمومی به نفع منافع شخصی شکل گرفته است؛ برای مثال، تصرف فضاهای نزدیک به راه‌ها به منظور احداث مغازه، پارکینگ یا سایر استفاده‌های تجاری. این فرهنگ، جرایم علیه راه‌ها را به عنوان یک عمل قابل قبول تلقی می‌کند که مقابله با آن را دشوارتر می‌سازد.

برخورد با جرایم علیه راه‌ها نیازمند توجه جامع به تمامی ابعاد قانونی، اجرایی، قضایی، اداری و فرهنگی است.

عدم هماهنگی میان نهادهای مختلف، ابهام در تعاریف قانونی، مشکلات نظارتی و مداخلات سیاسی از جمله عواملی هستند که در مقابله با این پدیده، موانع جدیدی ایجاد می‌کنند.

برای رفع این چالش‌ها، نیازمند اصلاحات قانونی، تقویت ساختارهای نظارتی، افزایش آگاهی عمومی و ایجاد یک سیستم قضایی سریع و یکپارچه هستیم تا بتوان از جرایم علیه راه‌ها جلوگیری کرد و حقوق شهروندی به طور کامل حفظ شود (Hajizadeh, 2016).

نتیجه‌گیری

پدیده جرایم جاده‌ای، به‌ویژه در محورهای برون‌شهری که اغلب با سرعت بالا، ضعف نظارت مستمر و شرایط پیچیده فنی مواجه‌اند، به یکی از تهدیدهای جدی علیه سلامت، جان و امنیت اجتماعی شهروندان تبدیل شده است. از این‌رو، دولت‌ها ناگزیرند از طریق طراحی یک سیاست جنایی هدفمند، علمی و کارآمد، به مقابله و پیشگیری از این جرایم بپردازند. سیاست جنایی تقنینی، به‌عنوان بخش قانون‌گذاری شده از سیاست جنایی کلان هر کشور، نقشی اساسی در تبیین حدود جرم‌انگاری، تعیین ضمانت اجراها و ایجاد بسترهای قانونی لازم برای پیشگیری مؤثر از جرم دارد. در حقوق ایران، علی‌رغم وجود قوانین متعدد ناظر بر رفتارهای پرخطر رانندگی، از جمله قانون مجازات اسلامی، قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی و آیین‌نامه‌های اجرایی مرتبط، سیاست جنایی تقنینی همچنان بر محور کیفرمحوری سنتی و رویکرد واکنشی پس از وقوع جرم متمرکز است. مجازات‌ها اغلب شامل حبس‌های کوتاه‌مدت، جزای نقدی، توقیف خودرو یا سلب موقت گواهی‌نامه هستند. با این حال، این ضمانت‌اجراها در اغلب موارد یا اجرا نمی‌شوند یا به دلیل عدم تناسب، فقدان کارآمدی لازم را در بازدارندگی و پیشگیری خاص و عام ندارند. از سوی دیگر، نارسایی‌هایی چون نبود نهادهای تخصصی بازپرسی رانندگان، عدم پیش‌بینی اقدامات روان‌درمانی و آموزشی اجباری، و نبود سامانه‌های ملی ارزیابی رانندگان پرخطر، کارایی سیاست جنایی تقنینی ایران را به شدت محدود کرده است. در نقطه مقابل، حقوق آلمان با برخورداری از ساختار حقوقی دقیق، شفاف و داده‌محور،

و کیفرمحور باقی مانده و نیازمند تحولی ساختاری در سیاست جنایی تقنینی خود است، در حالی که آلمان به‌سوی یک نظام جنایی پیشگیرانه، تحلیلی، و اثربخش حرکت کرده است که به طرز قابل ملاحظه‌ای توانسته میزان جرایم منتهی به فوت و جرح شدید در جاده‌های برون‌شهری را کاهش دهد.

مشارکت نویسندگان

در نگارش این مقاله تمامی نویسندگان نقش یکسانی ایفا کردند.

تعارض منافع

در انجام مطالعه حاضر، هیچ‌گونه تضاد منافی وجود ندارد.

EXTENDED ABSTRACT

The prevention of offenses on extra-urban roads has become an urgent imperative for modern criminal justice systems, especially given the deadly consequences of traffic-related violations in long-distance transit corridors. In the context of Iran, road traffic violations, particularly in extra-urban areas, frequently result in high mortality and financial damage, exposing shortcomings in both legal frameworks and enforcement mechanisms. Iranian legislative criminal policy has long remained rooted in traditional punitive paradigms, primarily emphasizing retribution through imprisonment, monetary fines, or temporary suspension of licenses. However, the high rates of recidivism and persistent traffic violations reflect the relative inefficacy of such punitive frameworks. In contrast, Germany has operationalized an integrative criminal policy model that emphasizes specific prevention, coordinated inter-agency oversight, and behavioral correction. As observed in its deployment of medical-psychological assessments (MPU), driver point systems, and mandatory rehabilitation programs, the German system reflects a holistic preventive policy that mitigates repeat offenses while also ensuring

سیاست جنایی تقنینی خود را در حوزه جرایم راهی، به‌ویژه در راه‌های برون‌شهری، بر پایه پیشگیری ترکیبی استوار ساخته است؛ یعنی تلفیق سیاست کیفری با سیاست‌های بازدارنده اداری، اقدامات اصلاحی، روان‌درمانی و نظارت فنی. نظام امتیاز منفی فلنسبورگ، آزمایش روان‌شناسی پزشکی (MPU)، الزامات آموزشی اجباری برای تخلفات خاص، تعلیق‌های بلندمدت گواهینامه و هماهنگی نهادی میان پلیس، قوه قضاییه، نهادهای روان‌پزشکی و آموزشی، نمونه‌هایی روشن از این رویکرد پیشرفته‌اند. مهم‌تر آنکه، در آلمان هدف قانون‌گذار صرفاً مجازات نیست، بلکه پیشگیری از تکرار جرم، تغییر رفتار راننده و اصلاح الگوهای رانندگی نهادینه شده است. ایران هنوز در مرحله‌ی سستی

public safety (Lontcheva Turner, 2006). This article compares the Iranian and German legislative approaches, underlining the significance of tailored reforms and the implementation of a robust, evidence-based legal infrastructure to reduce criminality and preserve public welfare on extra-urban roads. Legislative criminal policy, defined as the statutory formulation and enactment of criminal responses to deviant behavior, serves as the foundational layer of any national criminal justice architecture (Najafi Abrandabadi & Rezvani, 2015). In the Iranian context, such policy has primarily focused on reactive criminalization without an adequate emphasis on preventive infrastructures or social interventions. For instance, elements such as psychological profiling, routine driver education, and structured rehabilitation for high-risk drivers are either absent or inconsistently enforced. Although the Iranian Islamic Penal Code and the 2010 Law on Traffic Offenses do contain detailed provisions criminalizing high-risk behaviors—such as drunk driving, unauthorized overtaking, and leaving the scene of an accident—the enforcement of these laws has been plagued by institutional inefficiencies and weak deterrence effects (Shiri, 2018). Moreover,

contradictory articles within Iran's criminal code—particularly between statutory provisions and religious references—result in normative ambiguities that hinder the full realization of a coherent legislative criminal policy (Najafi Abrandabadi & Ayargar, 2014). These legal and procedural inconsistencies weaken both the predictive and punitive capacities of Iranian law, thus calling for a systemic restructuring inspired by successful international models.

Germany, by contrast, offers a model of legislative criminal policy that harmonizes legal rigor with technological integration and rehabilitative foresight. Its penal code (StGB), road traffic code (StVO), and civil liability regulations (StVG) form a multi-tiered legal matrix that meticulously defines, criminalizes, and penalizes high-risk driving behavior. Importantly, Germany's emphasis on preventive justice is manifested not only in its legal stipulations but also in institutional practices, including mandatory retraining programs, real-time traffic surveillance, and proactive behavioral interventions. Violations such as drunk driving or reckless speeding are treated with commensurate gravity, involving not only fines and incarceration but also long-term license suspensions and behavioral assessments (Langbein, 1979). These measures are systematically reinforced by Germany's federal and state police agencies, judicial oversight bodies, and health institutions. The result is a unified criminal policy ecosystem that combines punitive sanctions with corrective strategies, thereby reducing road traffic fatalities and enhancing the effectiveness of law enforcement mechanisms (Kriesberg, 1976).

The Iranian legislative framework does reflect efforts at codifying preventive goals through laws such as the 1969 Road Safety Act and the 2010 Traffic Violations Law. However, these efforts have often lacked implementation fidelity and inter-institutional coordination.

Iran's criminal justice system does not feature a standardized demerit point system, comprehensive psychological evaluations, or mandatory educational programs for traffic offenders—components that are hallmarks of the German model. Moreover, educational efforts and public awareness campaigns in Iran are sporadic and rarely tailored to high-risk demographics such as commercial drivers or rural commuters. In Germany, meanwhile, such initiatives are systematically integrated into the legislative framework, and often enforced through technologies such as automatic license plate recognition (ANPR), emergency call systems (eCall), and synchronized inter-agency data platforms (Lontcheva Turner, 2006). These technologies facilitate rapid law enforcement responses and reinforce behavioral compliance. The German experience demonstrates that legislative criminal policy must be both dynamic and preventive, with mechanisms that go beyond mere punishment to address the root causes of criminal behavior and reduce the criminogenic potential of transport environments.

Beyond statutory and enforcement differences, the cultural and educational dimensions of legislative criminal policy also deserve close attention. Iran's policy largely overlooks the role of social prevention in reducing road crimes. Campaigns targeting behavioral change, such as early driving education in schools or media initiatives that promote responsible driving, are minimal. By contrast, Germany has institutionalized preventive education through rigorous driving school curricula, public service campaigns, and civic engagement programs aimed at fostering social responsibility and risk awareness (Babaei, 2011). These efforts not only reduce the incidence of violations but also normalize compliance with traffic laws as a shared civic duty. Additionally, Germany's engagement with social psychology—through required psychological evaluations for repeat

offenders—reflects a nuanced understanding of driver behavior and criminal predispositions. This contrasts starkly with Iran's reactive and uniform approach, which tends to treat all offenders as equally culpable and addressable through punitive measures alone. Hence, there is a pressing need for Iran to develop a more differentiated and socially embedded legislative criminal policy.

Structural and procedural challenges also limit Iran's capacity to emulate the German model fully. Ambiguous definitions of road boundaries and encroachments in Iranian law create enforcement dilemmas and judicial inconsistencies (Karimi, 2020). Moreover, overlapping institutional mandates between the judiciary, traffic police, and the Ministry of Roads result in jurisdictional conflicts and enforcement paralysis (Hajizadeh, 2016). Political interference, resource limitations, and insufficient legal literacy among the population further undermine the implementation of traffic-related criminal laws. In contrast, Germany's legal institutions benefit from clear statutory mandates, technological interoperability among agencies, and minimal political encumbrance. Their judicial system is supported by precise legal interpretations and fast-tracked proceedings that preserve the credibility of criminal policy and public trust. Iran's existing legal mechanisms must be revised to address these challenges, possibly through the consolidation of enforcement responsibilities, technological investment, and the enactment of uniform procedural codes across agencies (Ardebili, 2021).

In conclusion, a comparative analysis of Iranian and German legislative criminal policy regarding extra-urban road crimes reveals substantial disparities in legal philosophy, structural coherence, preventive efficacy, and enforcement capability. While Iran maintains a punitive and reactive orientation, Germany exhibits a comprehensive and preventive

criminal policy model that addresses both individual behavior and systemic vulnerabilities. For Iran to effectively curb road traffic offenses, especially on its extra-urban routes, its criminal justice system must evolve beyond mere legal codification and embrace integrated preventive measures, technological infrastructure, inter-agency coordination, and public education. Such a transformation necessitates not only legal reforms but also political will, cultural shifts, and sustained institutional investments aimed at creating a safer and more accountable road traffic environment.

References

- Akhoundi, M. (2019). *Criminal Procedure*. Mizan Publishing.
- Ardebili, M. A. (2021). *General Criminal Law (Volume II)*. Mizan Publishing.
- Babaei, M. A. (2011). *Clinical Criminology*. Mizan Publishing.
- Goldouzian, I. (2019). *Special Criminal Law (Crimes Against Security and Public Order)*. University of Tehran Press.
- Hajizadeh, S. (2016). *Legal and Social Analysis of Crimes Against Roads*. Center for Political and Social Studies.
- Hosseini, S. H. (2018). *Legal Analysis of Illegal Possession and Encroachment on Public Property*. University of Tehran Press.
- Karimi, M. (2020). *Examining Causes and Consequences of Crimes Against Roads in Major Cities of Iran*. Elm Publishing.
- Katouzian, N. (2015). *Civil Law (Property and Ownership)*. Sherkat Sahami Enteshar.
- Kern Griffin, L. (2007). Compelled Cooperation and the New Corporate Criminal Procedure. *New York University Law Review*, 82.
- Khaleghi, A. (2020). *Special Criminal Law (Crimes Against Property and Ownership)*. Mizan Publishing.
- Kriesberg, S. M. (1976). Decision making Models and the Control of Corporate Crime. *The Yale Law Journal*, 85. <https://doi.org/10.2307/795585>
- Langbein, J. H. (1979). Land Without Plea Bargaining: How the Germans Do It. *Michigan Law Review*, 78. <https://doi.org/10.2307/1288385>
- Lontcheva Turner, J. (2006). Judicial Participation in Plea Negotiations: A Comparative View. *The American Journal of Comparative Law*, 54(1), 199. <https://doi.org/10.1093/ajcl/54.1.199>

- Ma, Y. (2008). A Comparative View of Judicial Supervision of Prosecutorial Discretion. *Criminal Law Bulletin*, 44.
- Ministry of Roads and Urban Development. (2021). *Road and Railway Safety Law and Its Executive Regulations*. Ministry of Roads and Urban Development Publishing.
- Najafi Abrandabadi, A. H., & Ayargar, H. (2014). Monitoring Dangerous Criminals: Challenges and Solutions. *Criminal Law Research*, 9-37.
- Najafi Abrandabadi, A. H., & Rezvani, S. (2015). Preventive Deprivation of Liberty with Emphasis on Article 150 of the 2013 Islamic Penal Code. *Criminal Law Research*, 9-42.
- Nazemi, A. (2018). *Encroachment on Road Boundaries: A Comparative Study with International Legal Systems*. University of Mashhad Press.
- Safari, A. (2017). *Penology*. Jangal Publishing.
- Sanei, M. (2016). *Road Boundaries in Iran's Legal System*. Dadgostar Publishing.
- Sharifi, H. (2019). *Criminal Law of General Crimes: Analysis and Explanation*. Edalat Publishing.
- Shiri, A. (2018). The Victim's Right in Determining Punishment and Its Execution. *Judicial Legal Perspectives*(81), 77-105ER -.
- Sun Beale, S., & Safwat, A. G. (2004). What Developments in Western Europe Tell Us About American Critiques of Corporate Criminal Liability. *Buffalo Criminal Law Review*, 89(1), 89. <https://doi.org/10.1525/nclr.2004.8.1.89>
- Yousefi, F. (2019). *The Role of Criminal Law in Protecting Road Boundaries with Emphasis on Citizenship Rights* [Shahid Beheshti University].