

# رانندگان مست در ایران ارفاق می گیرند!

در شرایطی که در دنیا با قوانین سختگیرانه مانند مجازات‌های سخت مالی، زندان و ضبط گواهینامه با رانندگی در حالت مستی مقابله می کنند در ایران این افراد با جریمه ۲ میلیون تومانی و زندان روبه‌رو هستند



وقوع تصادف، مقصر به بیش از دو سوم حداکثر مجازات قانونی، یعنی به بیش از پنج سال حبس محکوم می‌شود. با این حال به نظر می‌رسد قوانین راهنمایی و رانندگی عملاً به شکلی مجازات این جرم را در حالت غیراسبز ساده‌انگاری کرده‌اند و به ۲ میلیون تومان جریمه و کم کردن امتیاز از راننده محدود کرده‌اند. از سوی دیگر دستگاه‌های تست الککل نیز در سراسر کشور و مخصوصاً در مناطق روستایی و حاشیه شهرها در دسترس پلیس راهنمایی و رانندگی نیست و این امر عملاً اعمال قانون را دشوار کرده است.

چیزی که مشخص است اینکه متأسفانه رانندگی در حالت مستی در تمامی کشورهای دنیا تبدیل به یک واقعیت شده و کشورها در تلاش هستند تا با قوانین سختگیرانه همراه با آموزش‌های پیشگیرانه به نوعی مانع این نوع حوادث در جاده‌های خود شود. حال در شرایطی که کشور ما سالانه ۱۷ هزار مرگ مرتبط با حوادث رانندگی مواجه است و بخشی از این اتفاقات نیز مربوط به رانندگی در حالت مستی است، اما در برابر دیگر کشورها مجازاتی مانند جریمه ۲ میلیون تومانی یا حتی ۸۰۰ ضربه شلاق بدون ضبط گواهینامه و تهدید زندان عملاً نوعی سهل‌انگاری در نگاه به این نوع جرم به نظر می‌رسد، به همین دلیل لازم‌ات با سختگیری بیشتر حتی در قوانین راهنمایی و رانندگی و البته تبلیغات دینی و رسانه‌ای مانع از آن شویم تا نوع نایع جرایم افزایش پیدا کند و مرگ‌های جاده‌ای در اثر شرب الککل را کاهش دهیم.

هر چند در مکزیک حد ۰/۰۴ تا ۰/۱۰ درصد نیز اعمال می‌شود، ولی در امریکای جنوبی، برزیل حد صفر با ۱۲ ماه تعلیق و جریمه دو برابری برای تکرار رانندگی در حالت مستی را اعمال می‌کند. آرزانتین از سال ۲۰۲۳ حد صفر در جاده‌های ملی اعمال شده است. کلمبیای نیز حد صفر با مجازات‌های سنگین مانند ۱۰ سال تعلیق دارد. در مجموع آمار نشان می‌دهد که در امریکای لاتین الککل عامل ۳۵ درصد مرگ‌هاست و همین مسئله موجب شده تا برخی از کشورها السالوادور حد صفر از سال ۲۰۲۵ را اعمال کنند که امیدوار کنندو است.

#### مجازات رانندگان مست در اقیانوسیه

قوانین مجازات رانندگان مست قاره اقیانوسیه هم اعمال می‌شود و استرالیا تست‌های تصادفی و حد صفر را برای جوانان در این کشور اعمال می‌کند در استرالیا حد ۰/۰۵ درصد دارد و حد صفر برای تازه‌کاران با تست‌های تصادفی بدون دلیل انجام می‌شود. در نیوزیلند نیز حد ۰/۰۵ درصد دارد و حد صفر برای زیر ۲۰ یا جریمه ۲۰۰ دلار و تا سه ماه زندان اعمال می‌شود. این رویکردها نرخ مرگ‌های الکلی را به کمتر از ۱۵ درصد رسانده است.

#### مقایسه با قوانین ایران

در ایران براساس قوانین اسلامی، مصرف الککل ممنوع است و حد BAC یا میزان غلظت الککل در خون صفر است و مصرف الککل در کشور ما براساس قانون مجازات اسلامی شامل ۸۰ ضربه شلاق برای سه بار اول و حتی اعدام برای تکرار در مرتبه چهارم است و در صورت رانندگی در حالت مستی و

۴۰ درصد آنها مرتبط با الککل است.

مصر با حد ۰/۰۵ درصد، جریمه تا ۵ هزار پوند و شش ماه زندان اعمال می‌کند. نیجریه نیز حد ۰/۰۵ درصد دارد، اما کمبود تجهیزات تست، اجرا را دشوار می‌کند. در کشورهای دیگر مانند اتیوپی (۰/۰۸ درصد) و کنیا (۰/۰۸ درصد)، مجازات‌ها شامل جریمه و تعلیق گواهینامه است، اما آمار مرگ‌های الکلی بالا است. WHO تخمین می‌زند که در آفریقا، الککل عامل ۲۵ درصد تصادفات است، با این حال تغییرات جدید می‌تواند تأثیرگذار باشد. مثلاً در اردن، قوانین جدید رانندگی در حالت مستی موجب کاهش مرگ‌ها شده است.

چالش اصلی در آفریقا، کمبود منابع است و بسیاری کشورها مانند توگو هیچ حد قانونی ندارند. برای بهبود، نیاز به کمک‌های بین‌المللی مانند برنامه‌های WHO برای آموزش پلیس است.

#### مجازات رانندگان مست در امریکا

در ایالات متحده با وجود تفاوت‌های ایالتی، اما تمرکز بر جوانان است، در این کشور حد غلظت الککل در خون ۰/۰۸ درصد و صفر برای زیر ۲۱ سال است که با مجازات‌های متفاوت ایالتی مانند جریمه، زندان و تعلیق گواهینامه همراه است. آمار سال ۲۰۲۵، نشان می‌دهد که میزان مرگ‌های الکلی از ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۱، ۱۴/۲ درصد افزایش یافته است. کانادا کشوری است که حد ۰/۰۴ تا ۰/۰۸ درصد با جریمه تا ۵ هزار دلاری و شش ماه زندان را برای رانندگی در حالت مستی اعمال می‌کند.

#### رضا علیپور

در جهانی که هر سال میلیون‌ها نفر جان خود را در تصادفات جاده‌ای از دست می‌دهند، رانندگی در حالت مستی یکی از عوامل اصلی این فاجعه است. سازمان بهداشت جهانی گزارش می‌دهد که مصرف الککل خطر تصادفات منجر به مرگ یا آسیب جدی را افزایش می‌دهد و این خطر حتی در سطوح پایین غلظت الککل در خون (BAC) بالای ۰/۰۴ گرم در دسی‌لیتر آغاز می‌شود. آمار جهانی نشان می‌دهد سالانه میلیون‌ها مرگ جاده‌ای مربوط به رانندگی در حالت مستی اتفاق می‌افتد که با وجود تلاش‌های قانونی در سال‌های اخیر کاهش چشمگیری نداشته است. فقط در ایالات متحده در سال ۲۰۲۳، حدود ۱۲/۵ هزار نفر در تصادفات مرتبط با الککل کشته شدند که هر چند این رقم نسبت به سال‌های قبل کاهش یافته، اما همچنان هشدار دهنده است. رانندگی در حالت مستی نه تنها یک جرم فردی است، بلکه یک مسئله اجتماعی و اقتصادی عظیم نیز به شمار می‌آید. هزینه‌های ناشی از تصادفات الکلی شامل درمان پزشکی از دست رفتن بهره‌وری و خسارات مالی، سالانه میلیاردها دلار به اقتصاد جهانی تحمیل می‌کند. WHO تأکید می‌کند که اجرای مؤثر قوانین مانند تعیین حد مجاز BAC و اعمال مجازات‌های مناسب می‌تواند مرگ‌های جاده‌ای را تا ۵۰ درصد کاهش دهد. با این حال، تنها ۵۳ کشور عضو سازمان ملل قوانین رانندگی در حالت مستی را بر اساسین بهترین شیوه‌ها مانند حد BAC ۰/۰۵ درصد یا کمتر اجرا می‌کنند. در ادامه قوانین رانندگی در حالت مستی که اصطلاحاً DUI نامیده می‌شود را در تعدادی کشورها از قاره‌های مختلف بررسی می‌کنیم و به بررسی قوانین در قاره‌های اروپا، آسیا، آفریقا، امریکای شمالی، جنوبی و اقیانوسیه در خصوص رانندگی در حالت مستی می‌پردازیم.

#### مجازات رانندگان مست در اروپا

قوانین رانندگی در حالت مستی در اروپا متمرکز بر پیشگیری و تست‌های گسترده است. اروپا یکی از قاره‌هایی است که با تمرکز بر پیشگیری از طریق تست‌های تصادفی و مجازات‌های مالی سنگین، قوانین سختگیرانه‌ای برای رانندگی در حالت مستی دارد. در سال ۲۰۲۵، بسیاری از کشورها حد BAC را به سطوح پایین کاهش داده‌اند تا با استانداردهای اتحادیه اروپا همخوانی داشته باشند.

برای مثال، در انگلیس حد مجاز BAC ۰/۰۸ درصد و در اسکاتلند ۰/۰۵ درصد است و مجازات برای اولین جرم شامل تا شش ماه زندان، جریمه نامحدود و حداقل ۱۲ ماه تعلیق گواهینامه است و اگر جرم تکرار شود، حداقل سه سال تعلیق اعمال می‌شود. پلیس انگلیس می‌تواند بدون دلیل خاص تست تنفسی انجام دهد که این امر نرخ تصادفات الکلی را کاهش داده است. آمار نشان می‌دهد که در انگلیس حدود ۲۵ درصد مرگ‌های جاده‌ای به الککل مربوط می‌شود، اما کمپین‌های آموزشی کمک کرده تا این رقم از سال ۲۰۲۰ کاهش یابد.

در آلمان، حد BAC ۰/۰۵ درصد است و مجازات‌ها بر اساس در آمد محاسبه می‌شوند که حداقل ۵۰۰ یورو جریمه و یک ماه تعلیق برای اولین جرم را در پی خواهد داشت. در بالای ۰/۱۱ درصد، ارزیابی روانشناختی برای بازگشت گواهینامه الزامی است. این سیستم که از سال ۲۰۱۰ تقویت شده، منجر به کاهش ۱۵ درصدی تصادفات الکلی شده است. فرانسه با حد ۰/۰۵ درصد غلظت الککل در خون و ۰/۰۲ درصد برای تازه‌کارها مجازات‌هایی مانند ۳۵ یورو جریمه و تا سه سال تعلیق برای رانندگی در حالت مستی دارد. رانندگی با الککل بالای ۰/۰۸ درصد نیز تا ۴ هزار و ۵۰۰ یورو جریمه و دو سال زندان در پی دارد.

سوئد با حد پایین ۰/۰۲ درصد، سالانه بیش از ۲/۵ میلیون تست تصادفی انجام می‌دهد که این امر نرخ مرگ‌های الکلی را به کمتر از ۲۰ درصد کل تصادفات رسانده است. حتی ایتالیا و روسیه نیز سختگیر هستند. ایتالیا، حد ۰/۰۵ درصد را اعمال می‌کند و همچنین مجازات تعلیق یا ابطال گواهینامه را برای تکرار این جرم مدنظر دارد. در روسیه حد مجاز غلظت الککل در خون کمتر از ۰/۰۳۵۶ درصد است و برای بیشتر از آن جریمه و زندان اعمال می‌شود.

در سال ۲۰۲۵، کشورهای اسکندنیای مانند دانمارک با حد ۰/۰۵ درصد و فنلاند با حد ۰/۰۵ درصد بر دستگاه‌های قفل الککل برای مجرمان تکراری تمرکز کرده‌اند که این ابزارها رانندگی بدون تست منفی الککل را غیرممکن می‌کنند. با این حال، چالش‌هایی مانند اجرای منیف در کشورهای شرقی اروپا وجود دارد، جایی که آمار مرگ‌های جاده‌ای بالاتر است. کلار اروپا

#### گزارش ۲

## این جریمه عادلانه نیست!

چرا بعضی رانندگان احساس می کنند جرایم رانندگی ظالمانه است؟



رقم جریمه از بی‌توجهی به شرایط شان ناراحت هستند.
**بر خورد مأمور مؤثر است**
خیلی وقت‌ها آنچه راننده را بیشتر از رقم جریمه تحت فشار می‌گذارد، نوع برخورد پلیس است. یک جریمه می‌تواند ساده و قابل پذیرش باشد، اگر با توضیح روشن و لحن محترمانه همراه شود. اما همان جریمه در صورت همراه شدن با صدای بلند یا رفتار تند، در ذهن راننده به یک تنبیه ناعادلانه تبدیل می‌شود. در واقع، تفاوت اصلی نه در عدد روی قبض، بلکه در شیوه‌ای است که مأمور با راننده صحبت می‌کند و همین تفاوت است که احساس عدالت یا بی‌عدالتی را می‌سازد.

یکی از رانندگان می‌گفت: «چند وقت پیش به‌خاطر سرعت بالا جریمه شدم، مأمور فقط بر که را داد و گفت

اشتباه را تمام قد بپذیر. برای همین بار جریمه نه به عنوان نتیجه یک تخلف واقعی، بلکه به‌عنوان یک فشار اضافی و ناعادلانه دیده می‌شود. این مکانیسم ذهنی باعث می‌شود حتی وقتی شواهد تخلف روشن است، باز هم راننده تصور کند جریمه بیش از حد سختگیرانه صادر شده است.

عامل دیگری که این حس را تشدید می‌کند، مقایسه با دیگران است. وقتی راننده‌ای خودش جریمه می‌شود، اما می‌بیند فرد دیگری همان تخلف را بدون پیامد ادامه داده، حس بی‌عدالتی بیشتر شعله‌ور می‌شود. در چنین شرایطی رقم جریمه کمتر از احساس تبعیض اهمیت دارد و همین مقایسه‌هاست که جریمه را «ظالمانه» جلوه می‌دهد.

#### قانون به انگیزه‌های شخصی بی‌توجه است!

خیلی وقت‌ها راننده برای تخلفش دلیلی دارد، اما قانون به این دلایل توجهی نمی‌کند. همین تضاد است که حس بی‌رحمی و بی‌عدالتی را پررنگ می‌کند، حالا اگر دقیق‌تر نگاه کنیم، چند نکته روشن می‌شود:
خیلی از راننده‌ها می‌گویند تخلف‌شان «یک دلیل منطقی» داشته است. مثل عجله برای رساندن بیمار یا ضرورت حضور فوری در محل کار. وقتی این شرایط در نظر گرفته نمی‌شود، جریمه نه‌تنها مالی، بلکه احساسی سنگین به‌جا می‌گذارد.

قانون همه را یکسان می‌بیند، اما تجربه فردی راننده متفاوت است. همین فاصله میان نگاه کلی قانون و روایت شخصی باعث می‌شود فرد حس کند با او بی‌انصافی شده است.

بسیاری از گلایه‌ها با جمله‌ای ساده بیان می‌شود: «اگر می‌دانستند چرا عجله داشتم، این جریمه را نمی‌نوشتند.» این جمله نشان می‌دهد راننده‌ها بیشتر از

کمتر راننده‌ای پیدا می‌شود که با دادن پیامک یا قبض جریمه در دلش نبرسد: «واقعاً این مبلغ منصفانه است؟». برای خیلی‌ها مسئله فقط پول نیست، بلکه احساسی است که از بی‌توجهی به شرایط‌شان به وجود می‌آید. همینجاست که جریمه از یک قانون بازدارنده به تجربه‌ای آزاردهنده تبدیل می‌شود و ذهن راننده را به سمت پرسشی از عدالت قانون می‌کشاند.

#### شرایط من خاص بود!

برای بسیاری از رانندگان، مواجهه با قبض جریمه بیشتر از آنکه یک هزینه مالی باشد، نوعی احساس بی‌عدالتی ایجاد می‌کند. عبارت‌سی مثل «این جریمه‌ها ظالمانه است» در گفت‌وگوهای روزمره زیاد شنیده می‌شود. روانشناسان معتقدند این حس، بیشتر ریشه در درک ذهنی افراد از عدالت دارد تا خود قانون. وقتی راننده‌ای فکر می‌کند شرایط خاص او نادیده گرفته شده، یا دیگران همان تخلف را بدون مجازات انجام داده‌اند، ناخودآگاه جریمه را ناعادلانه تلقی می‌کند.

لحظه‌ای که پیامک جریمه روی گوشی می‌آید یا قبضی روی شیشه خودرو دیده می‌شود، اولین واکنش خیلی‌ها تعجب و گلایه است: «هنگه چیکار کردم که اینقدر زیاد شد؟». در ذهن راننده، تخلف همیشه کوچک‌تر از واقعیت به نظر می‌رسد. رد شدن از چراغ قرمز برای او فقط «چند ثانیه» بوده و سرعت بالاتر هم «چند کیلومتر بیشتر» از حد مجاز. همین اختلاف نگاه بین راننده و قانون باعث می‌شود مبلغ درج شده روی قبض سنگینی ترا احساس شود.

از زاویه روانشناسی این واکنش طبیعی است. ذهن انسان به طور ناخودآگاه از خودش دفاع می‌کند و نمی‌خواهد