

مداخلات دولت در کنترل تصادفات رانندگی در پرتو نظریه تنظیم‌گری واکنشی مشارکتی

محمود وزیری *

سعید رضا ابدی **

مهدی هداوند ***

تاریخ پذیرش: ۹۹/۱۲/۰۱

تاریخ دریافت: ۹۹/۰۵/۰۳

چکیده

بدون تردید، آمار بالای تصادفات رانندگی یکی از مشکلات بحرانی کشور ماست. اگر چه تلاش‌های دولت و حکمرانی صورت گرفته به روند کاهشی مصدومین و کشته‌های تصادفات رانندگی کمک نموده، مجموعه این تلاش‌ها در این حوزه، تاکنون به موفقیت معناداری دست نیافته است. نقش دولت و حکمرانی در حل این بحران چیست؟ آیا دولت تنها بازیگر تنظیم‌کننده ترافیک و ایمنی آمد و شد است؟ آیا در این مسیر، اعمال قانون و صرف زور و اقتدار تنها ابزار تنظیم ترافیک ایمن است؟ به واقع گشوده شدن بخشی از گره این بحران، از مسیر پاسخ به این سؤال‌ها می‌گذرد. با بهره‌گیری از نظریه تنظیم‌گری واکنشی مشارکتی عرصه و میدان برای حضور هم‌زمان دولت، نهادهای مردمی و بازار گسترده می‌شود و ابزارهای تنظیم‌گری نیز علاوه بر اقتدار و اعمال زور به ابزارهای اقتصادی و اجتماعی مجهز می‌گردد. بدون شک پی‌ریزی بستری برای حضور بازیگران متعدد و بهره‌گیری از ابزارهای متنوع، پاسخ جامع‌تری به بحران تصادفات رانندگی است.

کلید واژگان:

تنظیم‌گری، تنظیم‌گری واکنشی مشارکتی، حکمرانی تنظیمی، تصادفات رانندگی.

* دانشجوی دکتری حقوق عمومی، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، واحد علوم تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

Mahmod.vaziri@gmail.com

** دانشیار، دانشکده حقوق، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران (نویسنده مسئول)

S.abadi@yahoo.com

*** استادیار، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه علامه طباطبایی، تهران، ایران

Mehdihadavandd@gmail.com

مقدمه

به گزارش سازمان پزشکی قانونی کشور در سال ۱۳۹۸، تعداد شانزده هزار و ششصد و شانزده نفر به دلیل تصادفات رانندگی جان خود را از دست داده و در همین بازه زمانی، سیصد و چهل و هفت هزار سیصد و هفت نفر نیز دچار مصدومیت شده‌اند.^۱ این آمارها گویای اهمیت پرداختن به مقوله ترافیک ایمن است. دولت با ابزارهایی که در اختیار دارد، در سه حوزه که به عنوان عوامل اصلی تصادف از آنها یاد می‌شود، به مداخله و تنظیم‌گری می‌پردازد؛ این سه حوزه عبارت‌اند از: انسان، خودرو و محیط (راه و دیگر عوامل محیطی). بی‌گمان نوع و نحوه مداخله دولت در میزان موفقیت تأثیر مستقیمی خواهد داشت. همچنین چگونگی مداخلاتی که دولت انجام می‌دهد، با ارزش‌های اساسی حکومت ارتباط منسجمی دارد. در واقع می‌توان گفت متناسب با ارزش‌های اساسی حکمرانی، نحوه مداخله و تنظیم‌گری دولت‌ها متفاوت خواهد بود. در این مقاله کوشش خواهیم نمود تا بر اساس نظریه تنظیم‌گری، واکنشی مشارکتی به طرح الگویی برای مداخلات دولت بپردازیم. پیش‌فرض مکتوم این مقاله وجود مشکلات در حکمرانی و مداخلات دولت است. در واقع دولت حضور یکه و تنهایی در کنترل تصادف‌ها دارد. اگر چه حضور بخش خصوصی در بخشی از فرایندهای مربوط به ترافیک ایمن، کم و بیش پذیرفته شده است، به طور کلی بازیگر یکه میدان ایمنی ترافیک، دولت، و مهم‌ترین ابزار دولت نیز اعمال اقتدار و گسترش تنبیهات و افزایش جریمه‌هاست. در واقع عاملیت یک نهاد نظامی در مدیریت ترافیک، تنظیم‌گری صورت‌گرفته را بیش از پیش حول محور اعمال اقتدار، گسترش داده است. وضعیت چنان است که گویی پلیس راهور تنها ابزاری که دارد، اعمال قانون است و قانون نیز تنها کارکردی که دارد، جریمه و مجازات است. مقاله حاضر می‌کوشد تا به این سؤال پاسخ دهد که تنظیم‌گری ترافیک ایمن در پرتو نظریه تنظیم‌گری واکنشی مشارکتی چگونه است؟ در بخش اول مقاله به مبانی و شیوه‌های مداخله دولت می‌پردازیم و ضمن بررسی نظریه‌های مختلف، ایده

۱. گزارش‌های آماری سایت سازمان پزشکی قانونی کشور، آمار متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در سال ۱۳۹۸، مشاهده شده در تاریخ ۱۳۹۹/۰۶/۹ در آدرس الکترونیکی: <https://www.lmo.ir>

تنظیم‌گری واکنشی مشارکتی را توضیح می‌دهیم. در بخش دوم به یک نمونه پیشنهادی که با نظریه تنظیم‌گری واکنشی مشارکتی^۱ همراه باشد، خواهیم پرداخت.

۱. مبانی و شیوه‌های مداخله دولت

وجه مختلف دولت از یک منظر به چهار وجه تقسیم شده است؛ این چهار وجه عبارت‌اند از: وجه اجبار دولت، وجه عمومی دولت، وجه خصوصی دولت و در نهایت وجه ایدئولوژیک دولت.^۲ در بخش اول مقاله ما با وجه عمومی دولت که به کارکردهای و نحوه سازماندهی دولت می‌پردازد، سر و کار داریم. از همین رو در ادامه به الگوهای سلسله‌مراتبی، تنظیمی و فراتنظیمی^۳ خواهیم پرداخت تا دربارهٔ هریک از این الگوها، نحوه حضور و کارکرد دولت را توضیح دهیم. سپس نظریه تنظیم‌گری واکنشی مشارکتی را که با دولت فراتنظیمی همخوان است و مدل مشخصی در تنظیم‌گری را پیشنهاد می‌کند، بررسی خواهیم کرد.

۱.۱. حکمرانی سلسله‌مراتبی

برای گذار از اقتدار کاریزماتیک حکام و همچنین عبور از اعمال سلیقه‌های شخصی در تصمیمات عمومی، نظریه بوروکراسی وبر با طرح اقتدار عقلانی - قانونی مطرح می‌گردد.^۴ در این

۱. نظریه تنظیم‌گری واکنشی مشارکتی ترجمه‌ای از عبارت responsive regulation theory است. این عبارت پیش از این، در مقاله تنظیم مشارکتی مالیات به صورت (مقررات‌گذاری پاسخگو) ترجمه شده است. در مقاله حاضر از کلمه «تنظیم‌گری» برای نشان دادن این امر که ابزارهای اقتصادی و اجتماعی غیر دولتی نیز در این نظریه، جایگاهی در تنظیمات صورت گرفته دارند، به جای کلمه «مقررات‌گذاری» استفاده شده است. همچنین کلمه «واکنشی مشارکتی» جایگزین کلمه «پاسخگو» گردید؛ چرا که در این نظریه بر اساس واکنش به شرایط محیطی، تصمیمات و تنظیمات تغییر می‌یابند. معادل‌های دیگری همچون تنظیم‌گری منعطف، تنظیم‌گری تعاملی یا تنظیم‌گری پاسخگو نیز قابل تأمل‌اند. علی‌ای حال، ساخته شدن معادل مطلوب نیازمند گسترش ادبیات بحث است که امیدواریم در این مقاله قدمی در این راه برداشته شود.

۲. هداوند، مهدی، «درس‌گفتار اشکال حقوقی دولت»، جزوه درسی دوره دکتری، تهران: دانشگاه علامه طباطبایی، ۱۳۹۷، ص ۱۵.

۳. دولت فراتنظیمی ترجمه‌ای است از: Post-Regulatory State. برای آشنایی بیشتر با دولت فرا تنظیمی رک: پتفت، آرین و احمد مومنی راد، **سیر تحول نحوه مداخله دولت در اقتصاد از منظر حقوق عمومی**، از

دولت رفاه تا دولت فراتنظیمی، فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، شماره ۴۷.

۴. گرچی‌زندی، علی اکبر و فرزین قهرمان زاده نیمگزی، **بررسی کنترل اقتدار بوروکراتیک در بستر مناسبات بوروکراسی، سیاست و کارآمدی**، فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، سال هفدهم، شماره ۵۰، ص ۱۱.

نظریه با طرح یک نظام ماشینی، مداخلات دولت از اعمال سلايق شخصی مصون می‌ماند و یکسان‌نگری به وضعیت‌های مشابه تضمین می‌شود. در واقع عقلانیت این نظام به این دلیل است که هر جزئی از آن به صورت آگاهانه برای انجام و تحقق هدف مشخصی طراحی شده است و قانونی بودن آن نیز به این معناست که اختیار صدور دستور تنها در مسیر و محدوده قانون وجود دارد.^۱ مهم‌ترین ویژگی مداخلات دولت‌های سنتی را می‌توان فرمان و کنترل^۲ دانست. در واقع در این دولت‌ها نظام‌های اداری و مداخلات دولت بر اساس یک سلسله مراتب صورت می‌گیرد و هر یک از مقامات به کنترل افراد زیردست خود مشغول‌اند. همچنین در سلسله مراتب کلیه کارکنان تنها به مقام مافوق خود پاسخگویی اداری دارند. ویژگی دوم دولت‌های سنتی عدم مشارکت است. در این نظام، مقامات اداری هیچ‌گونه خلاقیت و اختیاری در تصمیم‌گیری‌ها و قوانین وضع شده ندارند. آنها صرفاً مکلف به تبعیت از قوانین وضع شده هستند. همان‌طور که مقامات سیاسی نیز مکلف‌اند هرگونه اقدامی را از طریق سلسله مراتب انجام دهند و نمی‌توانند رأساً و بدون در نظر گرفتن سلسله مراتب اداری دست به عمل بزنند. در واقع شهروندان تنها در انتخاب مقامات سیاسی مشارکت می‌کنند و مقامات سیاسی صرفاً در وضع قوانین و مقررات و تعیین خط‌مشی‌ها اقدام می‌نمایند و اداره‌ها نیز مطابق قوانین و مقررات عمل می‌کنند. بر همین مبنا نیز زنجیره پاسخگویی شکل می‌گیرد؛ به این ترتیب که کارکنان دون‌پایه به مقامات بالاتر پاسخگو هستند و مقامات بالاتر به مقامات سیاسی پاسخگویی دارند و مقامات سیاسی به مردم. در واقع در نظام بوروکراسی اقدامات شکل مکانیکی می‌یابد و همچون ماشین‌های صنعتی که تولید کالا را به حالت مکانیکی درآورده‌اند، بوروکراسی، اداره‌های دولتی را تبدیل به ماشین مکانیکی تصمیمات و مداخلات نموده است. به طور کلی می‌توان برخی ویژگی‌های بوروکراسی را همچون برابری، اصل قانونی بودن، ممنوعیت خروج از صلاحیت، تداوم خدمات عمومی و... مؤید حقوق اداری دموکراتیک و برخی ویژگی‌های دیگر، همچون فقدان شفافیت، تمرکز اداری، تشریفات زائد اداری و... را مزاحم حقوق اداری دموکراتیک فرض نمود.^۳

۱. طهماسبی، رضا، *درآمدی بر نظریه‌های مدیریت دولتی*، تهران: انتشارات سمت، چاپ سوم، ۱۳۹۳، ص ۵۴.
 ۲. command and control
 ۳. زارعی، محمد حسین و آریتا محسن‌زاده، *حقوق اداری دموکراتیک و پارادایم بوروکراسی ویری*، مجموعه مقالات اندیشه‌های حقوق اداری، تهران: انتشارات مجد، چاپ سوم، ۱۳۹۲، صص ۲۱-۴۱.

عمده نقدها به نظام سلسله‌مراتبی از این قرار است: قوانین خشک و عدم انعطاف‌پذیری. قوانین اگرچه به رفتار یکسان، برابر و غیرشخصی کمک می‌کند، این نگاه اساساً یک رویکرد ضد انسانی نیز همراه خود دارد؛ چرا که انسان‌ها با تمام تفاوت‌هایشان دیده نمی‌شوند و همه افراد به وجوه یکسانی فروکاسته می‌شوند. نقد دیگری که به دولت‌های عمودی یا سنتی می‌شود، این است که این دولت‌ها می‌خواهند تمامی مداخلات و کارکردهای خود را تنها با اقتدار و از طریق سلسله‌مراتب پیش ببرند و در این فرایند نه تنها انسان‌ها حذف می‌شوند، بلکه مکانیسم بازار نیز نادیده گرفته می‌شود. در واقع از منظر مداخلات، دولت‌های سنتی به دلیل حضور گسترده و یکه خود در میدان مورد نقد قرار می‌گیرند و توصیه می‌گردد با فروکاستن از سطح و دامنه مداخلات در حل مسائل، از سازوکار بازار استفاده نمایند.^۱ در پایان باید گفت با اینکه مکانیسم سلسله‌مراتبی بودن به منظور مشخص شدن افراد پاسخگو طراحی شده، الزاماً به هدف اصلی که کارایی و اثربخشی صحیح است، منتج نمی‌شود. در واقع در رویکرد سلسله‌مراتبی صرفاً انجام فرایند تعیین شده هدف بوده است؛ حال آنکه در رویکردهای بعدی نتایج حاصله مورد توجه قرار می‌گیرد.^۲

۱.۲. حکمرانی تنظیمی

مداخلات دولت به‌ویژه پس از نقدهایی که به نظام سلسله‌مراتبی و حضور یکه دولت در همه عرصه‌ها شد، با اصلاحاتی همراه گشت؛ از جمله اینکه دولت کوچک شود و به عنوان تنها بازیگر عرصه مسائل اجتماعی اقتصادی به ایفای نقش نپردازد. در واقع هم‌زمانی نقدهای وارده به بوروکراسی و نظام سلسله‌مراتبی توسط اندیشمندان حوزه مدیریت دولتی و نقدهای اقتصاددانان به اقتصاد دولتی و از سویی دیگر نگاه محافظه‌کارانه حقوق به دادن اختیار بیشتر به دولت و نگرانی از فسادهای ناشی از تمرکز قدرت در دست دولت و... سبب شد کوچک کردن دولت و محدودیت قلمروهایی که دولت در آنها ایفای نقش می‌کند، راهکار مطلوبی ارزیابی گردد.

۱. ابدی، سعید رضا، «درس‌گفتارهای حقوق عمومی اقتصادی»، جزوه درسی دوره دکتری حقوق عمومی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم تحقیقات تهران، ۱۳۹۴.

۲. زارعی، محمد حسین، محمد حسون و مرضیه سلمانی سبینی، **مفهوم حکمرانی تنظیمی**، فصلنامه جستارهای حقوق عمومی، سال اول، شماره ۱، ص ۱۳۹.

زمینه‌های نظری دولت تنظیمی را تا حدودی می‌توان در نظریه انتخاب عمومی^۱ و نظریه اصیل-وکیل^۲ جست. نظریه دیگری به نام نظریه هزینه داد و ستد نیز در مبانی نظری دولت‌های تنظیمی مطرح می‌شود.^۳ در دولت‌های تنظیمی برخلاف دولت‌های رفاهی، اولویت بر حکمرانی سلسله‌مراتب نیست. در دولت‌های تنظیمی منطق محاسبه اقتصادی، نظم‌دهی به امور را بر عهده دارد. در واقع عرضه خدمات و کالاهای عمومی تا حد ممکن به بازار واگذار می‌گردد و شهروندان به مثابه مشتریان، با انتخاب آزاد خود، عرضه‌کنندگان مطلوب را برمی‌گزینند و بدین ترتیب عرضه‌کنندگان نامطلوب از گردونه خدمات‌دهی حذف می‌شوند و جای آنها را عرضه‌کنندگانی می‌گیرند که با منطق اقتصاد برای مشتریان (شهروندان) به صرفه بوده‌اند. به طور کلی، ساختار سازمانی در دولت‌های تنظیمی تا حد ممکن به جای سلسله‌مراتب و سیستم‌های متمرکز قدرت به قراردادی، واحدهای نیمه‌مستقل و عدم تمرکز تبدیل می‌شود.

۱.۳. حکمرانی فراتنظیمی

در دولت‌های تنظیمی با توجه به نقدها و معایب دولت‌های سلسله‌مراتبی، تمرکز دولت‌ها بر مقررات‌زدایی و خصوصی‌سازی قرار گرفته است. منتقدین دولت‌های بزرگ و سلسله‌مراتبی با انگشت تأکید نهادن بر مزیت‌های بازار خواهان آن بودند تا حد ممکن مداخلات دولت کاهش یابد و از سازوکار بازار برای تنظیم امور استفاده شود. این نگرش با ظهور شکست بازار و نقدهای متعددی که به نگرش اقتصادی و بازار محور صورت گرفت، اندکاندک جای خود را به رویکرد جدیدی داد. از جمله مهم‌ترین نقدهای وارده به نگرش تنظیمی بر مبنای سازوکارهای بازار، نقدی است که نقش افراد به عنوان مشتری و عرضه‌کننده فروکاهیده می‌شود و انسان‌ها در منافعشان محدود می‌شوند. حال آنکه منافع و سازوکارهای بازار بخشی از وجود اجتماعی انسان‌ها را شکل می‌دهد. در رویکرد فراتنظیمی با هدف قراردادن افراد در نقش شهروندان فعال، بستر مشارکت مردمی در امور عمومی گسترده می‌شود. در این رویکرد، دیگر صرف سازوکارهای بازار، محور خدمات و امور عمومی نیست، بلکه جامعه مدنی، خیریه‌ها و نهادهای اجتماعی نیز ابزارها و

1. public choice theory

2. principal-agent theory

۳. پتفت، آراین و احمد مومنی راد، سیر تحول نحوه مداخله دولت در اقتصاد از منظر حقوق عمومی، از دولت رفاه تا دولت فراتنظیمی، فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، سال هفدهم، شماره ۴۷، صص ۱۸۵-۲۰۴.

شیوه‌هایی هستند که بخشی از امور اجتماعی به وسیله آنها مدیریت می‌شود. به بیان دیگر، فرایند حکمرانی از بستر مشارکت عمومی مردم محقق می‌گردد. شکست بازار سبب شد تا در برخی موارد، دولت‌ها اقدام به مقررات‌گذاری مجدد^۱ نمایند. اگر واژه تنظیم را که بیشتر در معنای تنظیم‌گری اقتصاد به کار برده می‌شود، معطوف به تنظیم‌گری‌های اقتصادی بدانیم، آنگاه مراد و معنای عبارت فراتنظیمی روشن می‌شود. در واقع عبارت فراتنظیمی اشاره به دولتی دارد که فراتر از تنظیم اقتصادی به تعامل و مشارکت‌های مردمی و حضور چند وجهی می‌پردازد.

جدول شماره ۱: مقایسه رویکردهای مداخله دولت^۲

رویکردها	دولت عمودی	دولت تنظیمی	دولت فراتنظیمی
مبنای نظری	اقتدار	اقتصاد	انسان‌مداری و شهروندگرایی
محور مداخله	سلسله‌مراتب	نظریه انتخاب عمومی و اصیل وکیل	نظریه دموکراتیک و شهروندی
پاسخگویی	پاسخگویی افراد به مقام مافوق و پاسخگویی سیاسیون به مردم	پاسخگویی از طریق سازوکار بازار و منافع صورت می‌گیرد	پاسخگویی چند بعدی دولت به شهروندان، نهادهای اجتماعی و اقتصادی
نقش دولت	دستور و کنترل	هدایت بازار و اجرا از طریق سازوکارهای بازار	بسترسازی برای مشارکت عمومی و تسهیل هدایت و اجرا به وسیله شهروندان
فرایند مداخله دولت	به وسیله نهادها و سازمان‌های دولتی	بسترسازی و ایجاد سازوکارهای تحقق اهداف از طریق بازار و منافع خصوصی	بسترسازی برای ائتلاف شبکه‌های اجتماعی، خصوصی و دولتی تحقق اهداف از مجرای مشارکت عمومی

1. reregulation

۲. در دوره ریاست جمهوری باراک اوباما در امریکا به دلیل مشکلاتی که با موج مقررات‌زدایی و به دلیل حذف مقررات در برخی از زمینه‌ها پدید آمده بود، مجدداً اقدام به مقررات‌گذاری در برخی از زمینه‌ها و افزایش حضور و مداخلات دولت صورت گرفت. در واقع اگر بخواهیم سیری در مداخلات دولت ترسیم کنیم، می‌توانیم از سه واژه پیش‌رو به ترتیب نام ببریم: regulation, deregulation, reregulation مقررات‌گذاری، مقررات‌زدایی و مقررات‌گذاری مجدد. گزارشی از سیر دولت‌های ناظم تا تنظیم‌گر رفاهی در کلاس دولت و سلامت عمومی برگزار شده توسط دکتر هداوند در مؤسسه حقوق عمومی دانشگاه تهران در دسترس است و سیر مقررات‌گذاری، مقررات‌زدایی و مقررات‌گذاری مجدد در این دوره تشریح شده است.

۳. تنظیم نویسندگان.

۱.۴. نظریه تنظیم‌گری واکنشی مشارکتی

جان بریث ویت^۱ نظریه تنظیم‌گری واکنشی مشارکتی را مطرح کرده است. او مدعی است که بین طرفداران مداخله حداکثری دولت (مقررات‌گذاران) و طرفداران بازار که به مداخله حداقلی دولت معتقدند (مقررات زدایان)، راه سومی می‌توان متصور شد که از آن با تنظیم‌گری واکنشی مشارکتی نام برده است. در واقع، او از سویی راه را برای مقررات‌گذاری می‌گشاید و از سویی دیگر در تلاش است تا با مشارکت‌دهی بازار و نهادهای اجتماعی، مقررات وضع شده را با محیط اجتماعی اقتصادی مربوطه منعطف و سازگار نماید.

در نظریه تنظیم‌گری واکنشی مشارکتی که برای کشورهای در حال توسعه توصیه می‌شود، دو نقطه عطف وجود دارد: یکی دموکراسی مشارکتی و دیگری عدالت ترمیمی.^۲ در واقع این نظریه از دو گذار مهم سرچشمه می‌گیرد: یکی از گذار دموکراسی نماینده‌محور به دموکراسی مشارکتی و دیگری گذار از عدالت سزامحور به عدالت ترمیمی. در واقع با طرح بحث سه‌جانبه‌گرایی، بین دولت و بازار، مشارکت نهادهای اجتماعی و سازمان‌های مردمی را به عنوان عامل سوم به میان می‌آورد.

در نظریه تنظیم‌گری واکنشی مشارکتی، علاوه بر کنشگران دولتی، ذی‌نفعان اقتصادی و جوامع محلی حضور مستمر و مؤثری دارند و این جمع سه‌گانه در صورت طی کردن فرایندهای پیشنهادی، ضامن مرتفع شدن نقدهایی که به تنهایی بر هر کدام از آنها وارد می‌شد، خواهد بود. در همین راستا، نظام جدید مالیاتی در آمریکا با بهره‌گیری از نظریه تنظیم‌گری واکنشی مشارکتی به تحقق کارآمدی بیشتر پرداخته است.^۳

در نظریه تنظیم‌گری واکنشی مشارکتی نه اصل کلیدی برای تنظیم مقررات وجود دارد که این اصول^۴ بدین شرح‌اند:

1. Braithwaite, john.

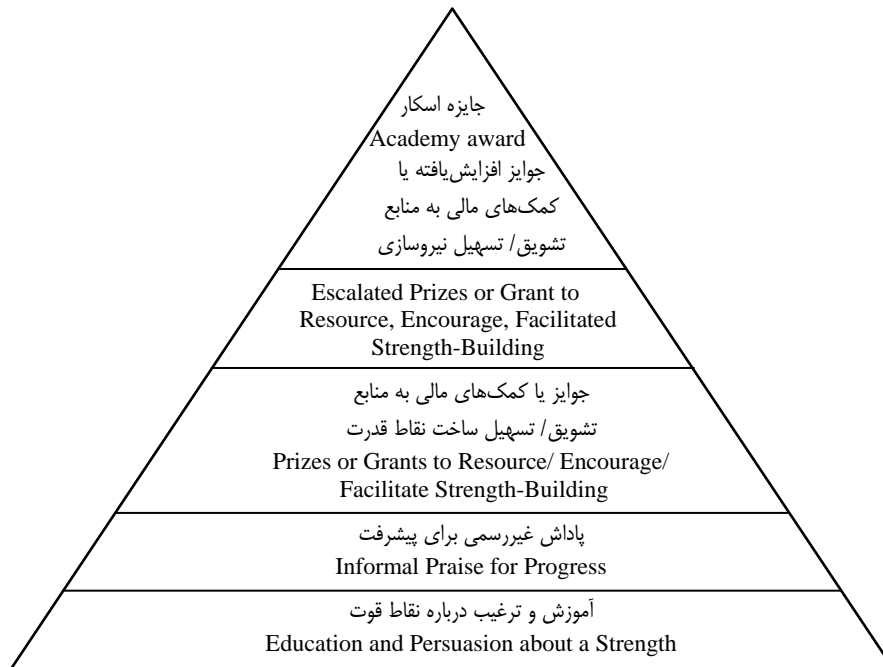
2. Braithwaite, john, *responsive regulation and developing economies*, World Development, Volume 34, Issue 5, 2006, Pp 884-898.

۳. ابدی، سعید رضا، *تنظیم مشارکتی مالیات، الگویی جدید در نظام مالیاتی ایالات متحده آمریکا*، مجله تحقیقات حقوقی دانشگاه شهید بهشتی، شماره ۷۱، صص ۲۰۷-۲۲۳؛ همچنین نک:

Alm, James, Peter Gerbrands, Erich Kirchler, Using "responsive regulation" to reduce tax base erosion, Regulation & Governance, 2020.

4. Braithwaite, john, *The Essence of Responsive Regulation*, UBC Law Review, Vol. 44: 3, 2011, P 476 .

۱. توجه دقیق و بدون پیش‌فرض به این سؤال: برای چه وضعیتی مقررات‌گذاری می‌کنید؟
 ۲. شنیدن فعالانه؛ این اصل ضامن این مسئله است که اولاً تنظیم‌گر به شنیدن نقدها و نظرات ذی‌نفعان تعهد راستین دارد و تصمیمش را از پیش نگرفته است. ثانیاً امکان ابراز نظر به همه ذی‌نفعان موضوع مورد بررسی داده می‌شود.
 ۳. کسانی را که منصفانه مخالفت می‌کنند، درگیر بحث کنید و با احترام و صبر از این مباحث، نکات مثبتی برای اصلاح و تقویت طرح استخراج نمایید.
 ۴. کسانی را که متعهدانه در موضوع مشارکت می‌کنند، تشویق و از نوآوری آنها پشتیبانی کنید.
 ۵. ترجیحاً با حمایت و آموزش‌های لازم ظرفیتی ایجاد شود که بتواند ما را به نتایج مطلوب برساند.
 ۶. مقررات بدون انجام تهدیدی باید نشان‌دهنده این باشد که در موارد خاص طیفی از مجازات‌ها که قابلیت اعمال دارد، به کار خواهد افتاد.
 ۷. حکمرانی هر می‌شکله با درگیر کردن شبکه‌های وسیع‌تر از سازمان‌های مردم‌نهاد، بازارها و نهادهای ناظر.
 ۸. پاسخگویی فعال (مسئولیت بهتر شدن طرح اولیه پیش از اجرا) را انتخاب کنید و در صورت عدم موفقیت پاسخگویی فعال، به پاسخگویی منفعل (مسئولیت بازیگران را در قبال اقدامات گذشته) متوسل شوید.
 ۹. یادگیری و ارزیابی اینکه چگونه و به چه نتایجی دست یافته‌ایم.
- ما برای بهبود و تنظیم هر امری ابتدا نیازمند این هستیم که از نقاط قوت مسئله شروع کنیم. گسترش نقاط قوت و تقویت آنها سبب می‌شود تا نقاط ضعف کوچک‌تر شوند و قدرت بازیگران برای مقابله با نقاط ضعف افزایش یابد. لذا به این منظور، ابتدا هر می‌پاداش‌ها و امتیازها در خصوص هر مسئله‌ای با مشارکت دولت، بازار، نهادهای مدنی و ذی‌نفعان موضوع طراحی می‌شود در این هرم امتیازها و پاداش‌ها متناسب با افزایش خلاقیت‌ها و کارهای مثبت بازیگران افزایش می‌یابد. در هرم شماره یک نمونه هرم پاداش‌ها را مشاهده می‌نمایید.



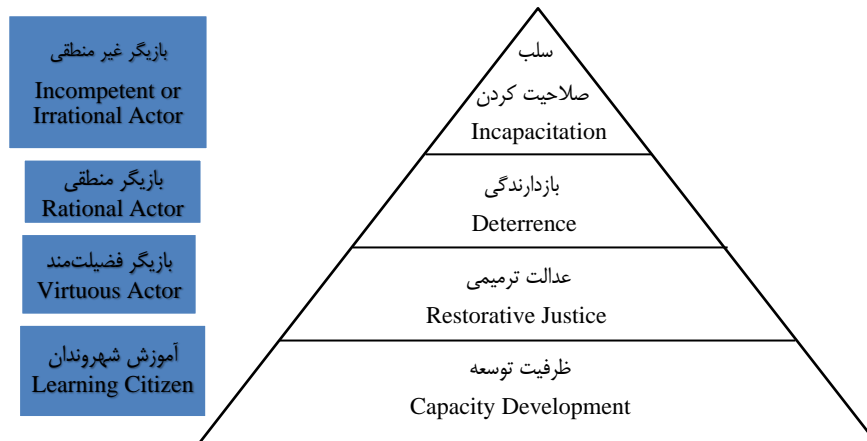
هرم شماره ۱: هرم حمایت‌ها (Pyramid of supports)

پس از اینکه با شناسایی نقاط قوت صنعت یا موضوع مورد تنظیم تمام تلاش خود را برای گسترش ظرفیت‌های مثبت و تقویت نقاط قدرت انجام دادیم، باید هرمی در خصوص مجازات‌ها در نظر بگیریم؛ چراکه فرایندهای طی شده در خصوص هرم پاداش‌ها ممکن است نتواند تمامی نقاط ضعف و تخطی از استانداردهای تعیین شده را پوشش دهد. لذا آن دسته از تخلفاتی که با هرم پاداش‌ها مرتفع نمی‌شوند، با فرایندهای در نظر گرفته شده در هرم مجازات‌ها اصلاح خواهند شد.

پیش از آنکه نمونه‌ای از هرم مجازات‌ها را ترسیم کنیم، باید در نظر داشته باشیم که ایده تنظیم‌گری واکنشی مشارکتی که منبعث از نظریه عدالت ترمیمی است، در فرایند مجازات‌ها توجه خاصی به عدالت ترمیمی دارد و از این منظر می‌توان سه فرایند مجزا را در هرم مجازات‌های از یکدیگر تفکیک نمود. در واقع ترکیب عدالت ترمیمی، فرایندهای بازدارنده و در

1. Burford, Gale, John Braithwaite, Valerie Braithwaite, *Restorative and Responsive Human Services*, First Ed. New York: Routledge, 2019, p32.

نهایت ممنوعیت و سلب صلاحیت، همگی قرار است با پوشش دادن یکدیگر به جنبه‌های مختلف جرایم رخ داده بپردازند. در هرم شماره دو وضعیت فرایندهایی را که قرار است در هرم مجازات‌ها طی شوند، ترسیم می‌کنیم.



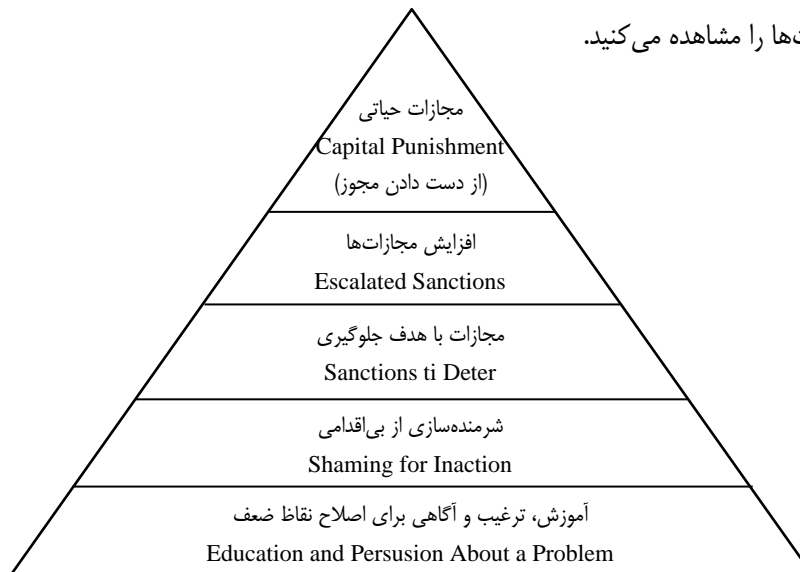
هرم شماره ۲: فرایند رویکردهای تنبیهی^۱

در پایه هرم، مجازات‌ها و در اولین تلاش برای اصلاح از فرایندهای عدالت ترمیمی استفاده می‌شود. در این فرایند تمام ذی‌نفعان متأثر از یک بی‌عدالتی، در خصوص چگونگی صدمه دیدن خود، نیازهای آنها و آنچه ممکن است برای ترمیم آسیب‌ها و جلوگیری از بازگشت مجدد آسیب باشد، فرصتی برای گفتگو دارند. می‌توان گفت رویکرد عدالت ترمیمی بر پایه ارزش‌های بنیادینی همچون آزادی بنا نهاده شده است و صرفاً یک نظم عادلانه قانونی نیست، بلکه ترسیم‌گر یک جامعه مدنی دلسوز است. اگر فرایندهای عدالت ترمیمی مؤثر واقع نگردند، ما نیازمند مجازات‌هایی برای شهروندان حسابگر هستیم؛ به این معنا که تخلف از مقررات وضع شده به لحاظ اقتصادی و اجتماعی زیان تصاعدی داشته باشد و مجازات‌های متخلف به میزان خطا افزوده و سنگین گردد. تصاعدی بودن مجازات‌ها کمک می‌کند تا شهروندان با منطق اقتصادی از ادامه تخلف امتناع ورزند. چنانچه فرایندهای بازدارنده نیز توان مقابله با تصادفات و جرایم را

1. Ipid, p 29.

نداشته باشند و تمامی تلاش‌ها بی‌نتیجه بماند، می‌توانیم به عنوان آخرین راه‌حل به سلب صلاحیت انجام موضوع توسط متخلف بپردازیم.

در هرم مجازات‌ها با در نظر گرفتن آزادی اراده هر فرد، از گزینه‌هایی که کمترین اجبار را به همراه دارد، شروع می‌کنیم. در واقع فرصت دادن به متخلفین برای اصلاح ارادی اعمال تخلف‌آمیز، زمینه مجازات‌های شدیدتر بعدی در پله‌های بالاتر هرم را سهل‌تر می‌نماید. به بیان دیگر، وقتی هرم مجازات‌ها ابتدا با فرم‌های گفتگو شروع می‌شود، کنترل‌های اجباری بعدی مشروع‌تر به نظر می‌رسند و وقتی کنترل‌های اجباری مشروع‌تر و عادلانه‌تر باشند، احتمال اینکه افراد از آنها پیروی کنند، بیشتر می‌شود. بنابراین ترتیب طبقات هرم مجازات‌ها با گزینه‌هایی که کمترین مداخله، کمترین هزینه و کمترین اجبار را به همراه دارد، شروع می‌شود و به تدریج به میزان کنترل و اجبار اعمال‌شده به طور منطقی افزوده می‌گردد. در شکل سه نمونه‌ای از هرم مجازات‌ها را مشاهده می‌کنید.



هرم شماره ۳: هرم مجازات‌ها (pyramid of sanctions)^۱

¹Ipid, p32.

۲. تبیین الگویی برای مداخله دولت در کنترل تصادفات رانندگی

در مسئله تصادفات رانندگی سه عامل عمده به عنوان عوامل تصادفات ذکر شده است که عبارت‌اند از: انسان، خودرو و محیط (اعم از راه و دیگر عوامل محیطی). نقش این سه عامل در تصادفات رانندگی نیز با درصدهای متفاوت قابل رصد است. به منظور کنترل تصادفات رانندگی می‌توانیم به فهرستی از ذی‌نفعان که به طور مستقیم یا غیر مستقیم در پیدایش و آثار تصادفات سهیم‌اند، اشاره کنیم. انسان‌ها مهم‌ترین بازیگر تصادفات رانندگی‌اند. تأثیر عامل انسان به میزانی است که برخی تا ۹۰ درصد کلیه تصادفات رانندگی را ناشی از خطای انسان می‌دانند؛ لذا اولین بازیگر این میدان انسان و دومین عامل خودرو است. گاهی کیفیت و نحوه طراحی خودروها نیز سبب بروز حوادث می‌شود؛ لذا تعیین استانداردهای خودرویی در همه کشورهای امری مطرح و قابل توجه است و دولت‌ها در زمینه ایمنی خودروها به وضع مقررات می‌پردازند. سومین عامل را می‌توانیم محیط در نظر بگیریم. وزارت راه و شهرسازی، شهرداری‌ها و شرکت‌های راهساز نیز عاملی تعیین‌کننده در امکان بروز حوادث هستند. به واقع وجود راه‌های ناایمن و دوربرگردان‌های غیراستاندارد زمینه‌ساز حوادث رانندگی بوده است. در این مقاله با توجه به محتویات بخش اول، برای سه عامل انسان، خودرو و راه، مدل اولیه‌ای با توجه به نظریه تنظیم‌گری واکنشی مشارکتی پیشنهاد می‌شود.

۲.۱. انسان مهم‌ترین عامل بروز تصادفات رانندگی

مشارکت‌های مردمی در تنظیم مقررات، به طور کلی و به طور اخص در امور ترافیکی ایده قابل توجهی است. این ایده کمک می‌نماید تا به هر مسئله‌ای از زوایای گوناگون پرداخته شود. عموم مردم، به ویژه ذی‌نفعان، با طرح دغدغه‌ها و مسائل مبتلابه خود به شکل‌گیری بهترین تنظیم‌گری، کمک شایانی می‌نمایند. همچنین زمانی که افراد خود در مقررات‌گذاری مشارکت می‌نمایند، در اجرا و نظارت مقررات وضع‌شده نیز همدلی و همراهی بیشتری نشان می‌دهند. لازم به ذکر است، ایده تنظیم‌گری واکنشی مشارکتی مدعی است که هیچ راه‌حل کلی و جهانی برای این قبیل مسائل وجود ندارد و در هر موردی ما باید به محیط و مختصات موقعیتی که برای آن قاعده‌گذاری می‌کنیم، توجه نماییم. از همین رو، مشارکت‌های مردمی کمک می‌کند تا وضع مقررات، اجرا و نظارت آن به نحو مناسب با فرهنگ و مختصات هر منطقه‌ای تعدیل شود. از

همین رو، حضور و مشارکت دولت، نهادهای مالی ذی‌نفع، همچون آموزشگاه‌های رانندگی، شرکت‌های بیمه، خودروسازان، شرکت‌های راهسازی و سازمان‌های مردم‌نهاد در وضع قواعد ترافیکی ضرورت دارد.

در نظام حقوقی، اصولی از قانون اساسی، سیاست‌های کلی قانون‌گذاری و قوانین و مقررات عادی بر مشارکت هر چه بیشتر شهروندان تکیه و تأکید دارند. اصول ۶، ۷، ۸، ۵۶، ۵۸، ۵۹ و ۱۰۰ بخشی از ظرفیت قانون اساسی در مشارکت شهروندان در اداره امور است.^۱ همچنین ذیل بند ۹ سیاست‌های کلی نظام قانون‌گذاری مصوب ۱۳۹۸/۰۷/۰۶، به جلب مشارکت حداکثری مردم، ذی‌نفعان و نهادهای قانونی مردم‌نهاد تصریح شده است. از سویی دیگر، در تبصره ۳ ماده یک قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۲۴، به استفاده راهنمایی و رانندگی از گزارش داوطلبان مورد وثوق اشاره شده است. در متن مصوبات کمیسیون ایمنی راه‌ها نیز به کرات می‌توان تلاش برای استفاده از مشارکت شهروندان را مشاهده نمود. در نشست یکصد و هفتم کمیسیون ایمنی راه‌ها، وزارت آموزش و پرورش از آموزش سی هزار دانش آموز و مربی و نه هزار نفر پلیس یار نوجوان و جوان در سال تحصیلی ۹۸-۹۹ خبر داده است. لذا بستر و ظرفیت قانونی برای بهره‌گیری از مشارکت‌های مردمی در قوانین موجود فراهم است. در ادامه، کیفیت پیشنهادی نظریه تنظیم‌گری واکنشی مشارکتی مورد بررسی قرار می‌گیرد.

ایجاد بستر مناسب برای مشارکت اشخاص با انگیزه‌های داوطلبانه، انگیزه‌های مالی و منفعت‌محور و در نهایت امور اجباری و اقتدارمحور، عرصه را برای حضور تمام بازیگران و نقش‌آفرینی مناسب آنها فراهم می‌نماید. در واقع در چنین تنظیمی باید بتوانیم از کلیه ابزارهای حکمرانی برای فعال کردن تمام انگیزه‌هایی که می‌تواند ما را در رسیدن به اهداف یاری دهد، بهره بگیریم؛ لذا در اولین مقام و مرحله، مشارکت‌های داوطلبانه و ارادی مبتنی بر آزادی فرد باید دیده شود. ما در حال تنظیم کنش‌های انسانی هستیم و لذا باید انسان را در مقام انسانی‌اش که همانا آزادی و اختیار است، ببینیم. همچنین دستورات قرآنی مبنی بر اینکه افراد خود توانا شوند و به پا خیزند، به ما ارزش و اهمیت اینکه بستر و امکان توانا شدن و اعمال اراده کردن را یادآوری

۱. برای مطالعه بیشتر رک: رستمی، ولی، **مشارکت مردم در قانونگذاری جمهوری اسلامی ایران**، مجله مطالعات حقوق خصوصی، بهار ۱۳۸۷، سال سی و هشتم، شماره ۱.

می‌نماید.^۱ در این مرحله که تودهٔ هرم پاداش‌ها و مجازات‌ها را شکل می‌دهد، هیچ نوع اجبار و تحمیلی در کار نیست و صرفاً بستری برای حضور آزادانهٔ فرد است تا در آن به کسب تعالی و تقویت نقاط مثبت خود بپردازد یا اینکه با اقرار ارادی نسبت به رفع مشکلات و خسارات ناشی از تخلف خود بکوشد. در مرحلهٔ بعد می‌توانیم با تنظیم منافع اقتصادی و اجتماعی برای افراد انگیزه‌های رفتاری صحیح ترافیکی ایجاد کنیم.

در هرم پاداش‌ها با در نظر گرفتن پاداش و امتیازات به تقویت نقاط قوت افراد توجه می‌کنیم. در هرم مجازات‌ها جرایم مالی و اجتماعی متناسب و مدرج سبب خواهد شد تا فرد متخلف با احتساب جرایم مذکور از ارتکاب جرم یا تکرار آن خودداری نماید. در بالاترین نقطهٔ هرم، پاداش‌ها به افرادی که بیشترین تلاش را نموده و با دقت و خلاقیت رکوردهای منحصر به فردی از ایمنی و رفتار صحیح ترافیکی را ثبت نموده‌اند، پاداش ویژه‌ای داده می‌شود. در واقع این پاداش سعی دارد تا مسیر و انگیزهٔ افراد را برای تعالی و اصلاح مدام فرهنگ ترافیکی تقویت کند. در این مسیر هزاران انسان تلاش خواهند نمود تا علاوه بر رعایت استانداردها و مقررات فعلی به کسب استانداردهای جدیدتر و ایمن‌تر دست یابند. این استانداردهای جدیدتر و ایمن‌تر می‌تواند الگوی رفتاری یا مقررهٔ انتظامی آینده باشد. در آن سو در هرم مجازات‌ها، اگر فرد با توجه به جرایم مالی و اجتماعی نیز از ارتکاب تخلف دست بردارد، به عنوان آخرین راه‌حل، گواهینامهٔ اعطایی به وی سلب اعتبار می‌گردد. در واقع تمام پاداش‌ها و مجازات‌ها با شیوه‌های گوناگون عدالت ترمیمی و منافع اقتصادی اجتماعی سعی در ترغیب و تحریک فرد به رعایت مقررات داشته‌اند و وقتی تمام این فرایندها ناکارآمد می‌مانند، چاره‌ای جز سلب گواهینامهٔ اعطایی باقی نمی‌ماند.

در اینجا لازم است تا به اختصار از عدالت ترمیمی و نقش آن در نظریهٔ تنظیم‌گری واکنشی مشارکتی توضیح داده شود. نظریهٔ تنظیم‌گری واکنشی مشارکتی هم‌زمان با گذر از اقتدارمحوری به شهروندمحوری یا به بیان دیگر با گذار از دموکراسی نماینده‌ای به دموکراسی مشارکتی، گذار

۱. آیه ۲۵، سوره حدید، برای تحلیل این آیه و ارتباط موضوعی آن می‌توان به منابعی که در ادامه آمده است، مراجعه نمود: بسته نگار، محمد، *رساله‌ای در باب حکومت، طالقانی نظریه پرداز دموکراسی شورایی*، انتشارات صمدیه؛ همچنین، محمدی گرگانی، محمد، *جستاری بر قانون اساسی ایران*، نشر شهردانش و هستی متن مقدس، نشر نی.

دیگری از عدالت سزاحور به عدالت ترمیمی نیز صورت می‌دهد. در واقع در عدالت ترمیمی به دلیل مشارکت مردمی فعال و وجود ویژگی‌های مهمی همچون داوطلبانه بودن، اظهار حقیقت، رودرویی، توافق و حمایت، نتایج بهتری از فرایندهای کیفری حاصل می‌شود.^۱ در مدل تنظیم‌گری واکنشی مشارکتی نیز ابتدا سعی می‌شود در هرم مجازات‌ها از فرایندهای عدالت ترمیمی که داوطلبانه بودن مهم‌ترین ویژگی آن است، استفاده شود. در مرحله بعد چنانچه این فرایندها مفید فایده واقع نشوند، مجازات‌های اقتصادی و اجتماعی محدود برای شهروندانی که انگیزه‌های داوطلبانه برای اصلاح نداشته‌اند، در نظر گرفته می‌شود. در واقع در مرحله اول با تکیه بر فضیلت شهروندان سعی در اصلاح امور می‌شود و در مرحله بعد با تکیه بر محاسبات منطقی و ضررهای اقتصادی اجتماعی سعی در بازدارندگی می‌شود. در نهایت نیز مجازات سلب گواهینامه برای شهروندی که نه فضیلت اصلاح داوطلبانه و ارادی را دارد و نه مجازات‌های اقتصادی و اجتماعی به طور منطقی وی را از ارتکاب جرایم برحذر داشته است، در نظر گرفته می‌شود.

با توجه به ظرفیت‌های قانونی موجود در نظام حقوقی کشور می‌توان به تحقق فرایندهای عدالت ترمیمی امیدوار بود. از جمله این ظرفیت‌ها می‌توان به اصل هشتم قانون اساسی که بستر مشارکت شهروندان را در امر به معروف و نهی از منکر فراهم نموده و اصل یکصد و پنجاه ششم قانون اساسی که اقدام مناسب برای پیشگیری از جرم و اصلاح مجرمان را از وظایف قوه قضائیه برشمرده است، اشاره نمود. همچنین در مواد هشتاد و دو و هشتاد و سه قانون آیین دادرسی کیفری مصوب ۱۳۹۲/۱۲/۰۴، میانجیگری به رسمیت شناخته شده است. از سویی دیگر، با توجه به وجود زمینه‌های سیاست جنایی مشارکتی در نظام حقوقی می‌توان از این ظرفیت‌ها در راستای گذار به عدالت ترمیمی بهره برد.^۲

۱. شبیری، عباس، **عدالت ترمیمی**، تهران: نشر میزان، چاپ دوم، زمستان ۱۳۹۷، صص ۱۱۰ - ۱۴۳.

۲. برای مطالعه بیشتر در خصوص زمینه‌های سیاست جنایی مشارکتی رک: رستمی، ولی، «سیاست جنایی مشارکتی در جمهوری اسلامی ایران»، رساله دکتری، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تیرماه ۱۳۸۴؛ همچنین بیرانوند، رضا و شهرام سبزیان فرد، **جایگاه جامعه مدنی در حقوق کیفری با تأکید بر سیاست جنایی مشارکتی ایران**، مجله تحقیقات حقوقی ایران و بین‌الملل، بهار ۱۳۹۷.

هرم شماره ۴: هرم پاداش^۱

۱. تنظیم نویسندگان.

هرم شماره ۵: هرم مجازات^۱

۲.۲. خودرو، شیء منفعل یا بستر تخلف

آیا خودروها در بروز و ظهور تصادفات رانندگی سهمی دارند؟ در برخی از تصادفات رانندگی نقص و مشکلات ساختاری اتومبیل سبب می شود بخشی از تقصیر و مسئولیت حادثه متوجه کارخانه سازنده ماشین گردد. همچنین با تغییر ساختارها امکان بروز و ظهور برخی تصادفات از بین می رود. لذا یکی از عواملی که می تواند به حکمرانی تنظیمی در خصوص مقابله با تصادفات رانندگی به دولت ها یاری برساند، ساختار و کیفیت خودروها و قطعات منصوبه در آنهاست. از این رو با در نظر داشتن اصول نه گانه نظریه تنظیم گری واکنشی مشارکتی و با فراخوان حضور و مشارکت ذی نفعان و سازمان های مردم نهاد، می توان به تنظیم مقررات حوزه ایمنی پرداخت. در

۱. تنظیم نویسندگان.

این تنظیم‌گری با ترکیب انگیزه‌های اقتصادی شرکت‌های خودروساز و شرکت‌های تولیدکننده قطعات اتومبیل، حضور سازمان‌های مردم‌نهاد و مدافع آزادی و در نهایت اجبار دولتی، تنظیمی سه‌جانبه و مطلوب صورت خواهد گرفت. در اینجا نیز احیا و گسترش زمینه حرکت‌های ارادی و داوطلبانه پایه و اساس کار خواهد بود و در مرحله بعد ایفای حکمرانی تنظیمی با تنظیم انگیزه‌های اقتصادی اجتماعی برای شرکت‌های فعال در این زمینه و در نهایت اجبار و استفاده از اقتدار دولتی شکل‌دهنده هرم‌های تنظیمی شرکت‌های خودروساز و قطعه‌ساز است.

لازم به ذکر است، در حال حاضر با توجه به تبصره سه ماده ۱۴ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات رانندگی و اخذ جرایم رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۱۴، چنانچه نقص وسیله نقلیه، مؤثر در علت تصادف باشد، متصدیان ذی‌ربط مسئول جبران خسارات وارده هستند. همچنین در مواردی که نقص وسیله فنی در تصادفات گزارش می‌شود، کمیسیون ایمنی راه‌ها با همکاری سازمان استاندارد نسبت به تهیه و ابلاغ استانداردهای لازم به خودروسازان اقدام می‌نمایند.^۱ اما همه اینها صرفاً در مقام حل مشکل هستند و هیچ مسیری برای حرکت‌های داوطلبانه خودروسازان باز نمی‌نمایند. در واقع تنظیم‌گری صورت‌گرفته در حوزه خودروسازان منجر به اقدامات داوطلبانه در راستای ایمنی بیشتر خودروهای تولیدی نشده است.

۱. کمیسیون ایمنی راه‌ها در نشست چهل سوم خود در مورخه ۱۳۹۲/۰۹/۱۱ در پی بروز آتش‌سوزی در اتوبوس‌های برون‌شهری طی بند ۵ مصوبه خود استانداردهایی در خصوص اتوبوس‌های برون‌شهری با همکاری سازمان استاندارد تدوین می‌نماید.

هرم شماره ۶: هرم مجازات^۱

۱. تنظیم نویسندگان.

هرم شماره ۷: هرم پاداش^۱

۲.۳. راه و محیط، سیر در افق های ایمن و یا سقوط در دره مخاطرات و تصادفات
در تاریخ ۲۴ آبان ۱۳۹۷، رئیس سازمان تأمین اجتماعی و معاون وی در یک تصادف رانندگی
کشته شدند. علت تامه تصادف رعایت نکردن حق تقدم وسایل نقلیه که در مسیر مستقیم قرار
داشتند، ذکر گردید. اما لازم به یادآوری است، چنانچه بریدگی محل تصادف توسط وزارت راه و
شهرسازی به یک دوربرگردان ایمن تبدیل می شد، امکان بروز تصادف مذکور از بین می رفت. در
واقع یک دوربرگردان ایمن از اینکه راننده به یکباره در مسیر لاین سرعت مقابل قرار گیرد،
جلوگیری می نماید و در نتیجه امکان ظهور و بروز تخلف از بین می رود. این مثال یک نمونه از
هزاران تصادف و تخلفی است که هر روزه بنا به شرایط محیطی سبب خسارات مالی و جانی
شهروندان می شود. به گزارش خبرگزاری ها، در کشور ما سه هزار و چهارصد نقطه حادثه خیز وجود

۱. تنظیم نویسندگان.

دارد که هزار و پانصد مورد آن بسیار بحرانی است. در طی سه سال گذشته، حدود هفت هزار و هشتصد نفر به دلیل حادثه‌خیز بودن نقاط مذکور جان خود را از دست داده‌اند.^۱ بسیار روشن است که رسیدگی به وضعیت راه‌ها و شرایط محیطی، در کنترل و تنظیم بروز و ظهور تصادفات رانندگی تأثیرات فراوان دارد. در وضعیتی که شرکت‌های راه‌سازی نه تنها پاسخگویی فعال نسبت به پروژه‌های در دست طراحی و ساخت خود ندارند، بلکه حتی مسئولیت حوادث ناشی از کیفیت راه و جاده را نیز متوجه خود نمی‌بینند، کنترل و تنظیم شرایط محیطی در تصادفات رانندگی بسیار دشوار است. با در نظر گرفتن نظریه تنظیم‌گری واکنشی مشارکتی، اولاً باید تنظیم‌گری در خصوص صلاحیت‌ها و اختیارات شرکت‌ها و پیمانکاران راه‌سازی و راهداری به گونه‌ای تنظیم گردد که شرکت‌های مذکور مسئولیت مشکلات ناشی از معایب راه و مشکلات ساختاری جاده را بر عهده داشته باشند. این مسئولیت سبب خواهد شد اولاً هیچ شرکت راه‌سازی اقدام به اجرای طرح‌هایی که مخاطرات ترافیکی دارند، ننماید؛ چرا که مسئول خسارات وارده بعدی شرکت مجری طرح خواهد بود. همچنین در فرضی که با رخ دادن فساد و نادیده گرفتن معایب توسط ناظر پروژه شرکت سازنده پروژه را تحویل قطعی نماید، شرکت مذکور همچنان بابت حوادث ناشی از معایب طرح پاسخگو بماند و به صرف تحویل پروژه مسئولیتش تمام نشود. در نظام حقوقی فعلی، مسئولیت متصدیان راه به رسمیت شناخته شده است.^۲ تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی، صریحاً در مواردی که نقص راه مؤثر در علت تصادف باشد، متصدیان ذی‌ربط را مسئول جبران خسارت می‌داند. اما شرکت‌های راه‌سازی پاسخی برای ایرادات راه ندارند. در واقع علی‌رغم اینکه دولت هر ساله اقدام به رفع نقاط حادثه‌خیز می‌نماید، این نقاط به دلیل افتتاح راه‌هایی که در آنها نقاط حادثه‌خیز وجود دارد، تمام نمی‌شود. کمیسیون ایمنی راه‌ها برای رفع این مشکل مقررات سخت‌گیرانه‌ای در هنگام تحویل پروژه‌های راه‌سازی وضع نموده است.^۳ اما بدون شناسایی مسئولیت برای این شرکت‌ها مشکل

۱. خبرگزاری تسنیم، خبر منتشره با عنوان: ۸ میلیارد تومان برای رفع نقاط حادثه‌خیز خراسان جنوبی هزینه می‌شود. منتشر شده در ۲۰ آبان ۱۳۹۸ با کد ۲۵۵ بازدید شده در تاریخ ۱۳۹۹/۷/۸ در سایت: tasnimnews.com

۲. رستمی، ولی، حسین صادقی و حمیدرضا سلیمانیان، **مسئولیت مدنی متصدیان راه در تصادفات رانندگی**، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۴، پاییز ۱۳۹۳، شماره ۳.

۳. برای نمونه رک: بند یک مصوبات نشست هفتاد و هفت کمیسیون ایمنی راه‌ها، مورخ ۱۳۹۵/۰۶/۱۵ و بند ۶ شماره ۲ مصوبات کمیسیون ایمنی راه‌ها در هشتمین نشست کمیسیون ایمنی راه‌ها.

همچنان باقی خواهد بود. نظریه تنظیم‌گری واکنشی مشارکتی با فعال کردن امکان محاسبه‌پذیری و مسئولیت فعال کنشگران طرح‌های عمومی مقرر می‌دارد که شرکت راه‌ساز باید مشخصات راهی را که می‌خواهد بسازد، اعلام نماید، انتقادات را بشنود و طرح را متناسب با نظرات اصلاح نماید و انتقاداتی را که وارد نیستند، با ادله روشن رد کند. در واقع این امر سبب خواهد شد تا افراد ذی‌نفع و ساکنین محلی تبعیت و پذیرش بیشتری نسبت به ساختار راه ساخته شده داشته باشند و برخلاف موانع و نشانه‌های تعبیه شده در راه عمل ننمایند و همچنین با شنیده شدن نظرات ذی‌نفعان، ایرادات احتمالی طرح گرفته شود. در ادامه، نمونه‌ای از هرم‌های پیشنهادی در خصوص شرکت‌های راه‌سازی آمده است.



هرم شماره ۸: هرم پاداش^۱

۱. تنظیم نویسندگان.

هرم شماره ۹: هرم مجازات^۱

۱. تنظیم نویسندگان.

نتیجه گیری

نظریه تنظیم‌گری واکنشی مشارکتی با دسترسی به مشارکت‌های مردمی و داوطلبانه، حضور شرکت‌های خصوصی و به طور کلی نهاد بازار و در نهایت حضور اقتدار حاکمیتی، راه‌کارهای متنوع و تکمیل‌کننده‌ای برای حل مسائل و مشکلات دارد. در واقع هم‌زمان از مزیت‌های هر سه نهاد دولت، بازار و جامعه مدنی استفاده می‌گردد. در این مقاله سعی شد تا الگویی نظری برای مقابله با تصادفات رانندگی از منظر نظریه تنظیم‌گری واکنشی مشارکتی ارائه گردد. در این الگو با طرح این ادعا که تنها ابزار حاکمیت برای اصلاح جامعه تنبیه و مجازات نیست، بلکه نظامی از پاداش‌ها می‌تواند نه فقط در کنترل تصادفات، بلکه در اصلاح، پیشبرد و تعالی جامعه به ما کمک کند، پرداخته شده است. همچنین نظام پاداش‌ها و امتیازات برای امور ارادی و داوطلبانه سبب شده است تا اولاً حریم شخصی و آزادی شهروندان با اعمال اجبار و اقتدار دولتی به طور روزافزون محدود نگردد و شهروندان نیز پس از طی نمودن فرایندهای حضور در تدوین قوانین و طرح‌های عمومی و همچنین فرایندهای پاداش و دریافت تذکرات، برای اصلاح ارادی و اختیاری تخلفات خرد، اقدامات اجباری پسینی را پذیرا تر خواهند بود، تا اینکه بدون هیچ مقدمه و فرایندی برای مشارکت‌های مردمی با استفاده از اقتدار و کنترل‌های عمودی سعی در تنبیه شهروندان داشته باشیم. محاسبه‌پذیر نمودن انجام طرح‌های عمومی و قوانین وضع‌شده، این امکان را برای شهروندان فعال می‌نماید تا بتوانند در مواعد مشخص نسبت به ایرادات و مشکلات طرح اظهار نظر و مشارکت کنند. در واقع آنها می‌توانند آنچه را اتفاق خواهد افتاد، محاسبه کنند و از این طریق نهادهای درگیر نسبت به شهروندان مسئولیت فعال خواهند یافت. با اعلام آنچه که قصد انجام آن وجود دارد و شنیدن نظرات ذی‌نفعان و نهادهای مردمی، مسئولیت اصلاح طرح و معایب آن بر عهده نهاد مجری قرار می‌گیرد. بسیاری از مشکلاتی که در آینده از اجرای بدون مشارکت مردمی طرح بروز خواهد یافت با محاسبه‌پذیر کردن طرح پیش از انجام آن برای مردم رفع خواهد شد و دیگر اینکه طرح مزبور با توجه به اینکه از مجرای مشورت‌های اجتماعی با ذی‌نفعان و مردم محلی تنظیم شده، مشروعیت و قدرت اجرایی بهتری نسبت به طرح‌هایی که بدون مشارکت مردم انجام می‌شود، خواهد داشت. الگوی پیشنهادی در راستای کنترل تصادفات رانندگی بر عکس وضعیت حاضر که در آن تقریباً دولت تنها بازیگر این میدان است، به گشودن عرصه برای بازار و نهادهای مردمی می‌پردازد و حکمرانی را از یک وضعیت عمودی و بالا به

پایین به یک وضعیت افقی تغییر جهت می‌دهد. الگوی حاضر سعی دارد از دموکراسی نماینده‌محور به دموکراسی مشارکت‌محور گذر کند و با مشارکت‌های مردمی به رفع نقایص و معایب موجود بپردازد. همچنین در الگوی پیشنهادی با عبور از عدالت کیفری به عدالت ترمیمی ضمن مشارکت بیشتر مردم در فرایندهای اصلاح متخلفین و مجرمین با کاهش حضور دولت و کاهش هزینه‌ها و حداکثر کردن بازدهی بازگشت مجرمین به جامعه تلاش شده است.

فهرست منابع

الف) منابع فارسی

کتاب

۱. انصاری، باقر، *اصول و فنون قانونگذاری*، تهران: نشر دادگستر، ۱۳۹۹.
۲. انصاری، باقر، *ارزیابی آثار مقررات گذاری، به سوی مقررات گذاری بهتر*، تهران: انتشارات خرسندی، ۱۳۹۵.
۳. بسته نگار، محمد، *رساله‌ای در باب حکومت، طالقانی نظریه پرداز دموکراسی شورایی در جمهوری اسلامی ایران*، تهران: نشر صمدیه، ۱۳۹۳.
۴. بلغاری، محمد، *مجموعه قوانین راهنمایی و رانندگی*، تهران: انتشارات مجد، ۱۳۹۷.
۵. خالقی، علی، *نکته‌ها در قانون آیین دادرسی کیفری*، تهران: انتشارات شهر دانش، ۱۳۹۴.
۶. زارعی، محمد حسین و آریتا محسن زاده، *حقوق اداری دموکراتیک و پارادایم بوروکراسی وبری*، مجموعه مقالات اندیشه‌های حقوق اداری، تهران: انتشارات مجد، چاپ سوم، ۱۳۹۲.
۷. شیرینی، عباس، *عدالت ترمیمی*، تهران: نشر میزان، ۱۳۹۷.
۸. طهماسبی، رضا، *درآمدی بر نظریه‌های مدیریت دولتی*، تهران: انتشارات سمت، ۱۳۹۳.
۹. گروه نویسندگان، *آیین‌های تصمیم‌گیری در حقوق اداری*، تهران: انتشارات خرسندی، ۱۳۹۵.
۱۰. مارک، بیور، *حکمرانی مقدمه‌ای بسیار کوتاه*، مترجم عرفان مصلح و زهره کریم میان، تهران: نشر کرگدن، ۱۳۹۷.
۱۱. محمدی گرگانی، محمد، *جستاری بر قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران*، تهران: نشر شهردانش، ۱۳۹۳.
۱۲. محمدی گرگانی، محمد، *زمینه و زمانه حقوق بشر و حقوق اساسی در ایران*، تهران: انتشارات گنج دانش، ۱۳۹۷.
۱۳. محمدی گرگانی، محمد، *هستی متن مقدس*، تهران: نشر نی، ۱۳۹۷.

مقاله

۱۴. ابدی، سعید رضا، **تنظیم مشارکتی مالیات، الگوی جدید در نظام مالیاتی ایالات متحده آمریکا**، مجله تحقیقات حقوقی دانشگاه شهید بهشتی، پاییز ۱۳۹۴، شماره ۷۱.
۱۵. بیرانوند، رضا و شهرام سبزیان فرد، **جایگاه جامعه مدنی در حقوق کیفری با تاکید بر سیاست جنایی مشارکتی ایران**، مجله تحقیقات حقوقی ایران و بین الملل، بهار ۱۳۹۷.
۱۶. پتفت، آرین و احمد مومنی راد، **سیر تحول نحوه مداخله دولت در اقتصاد از منظر حقوق عمومی، از دولت رفاه تا دولت فراتنظیمی**، فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، تابستان ۱۳۹۴، سال هفدهم، شماره ۴۷.
۱۷. رستمی، ولی، حسین صادقی و حمیدرضا سلیمانیان، **مسئولیت مدنی متصدیان راه در تصادفات رانندگی**، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۴، پاییز ۱۳۹۳، شماره ۳.
۱۸. رستمی، ولی، **مشارکت مردم در قانونگذاری جمهوری اسلامی ایران**، مجله مطالعات حقوق خصوصی، بهار ۱۳۸۷، سال سی و هشتم، شماره ۱.
۱۹. زارعی، محمد حسین، محمد حسنوند و مرضیه سلمانی سبینی، **مفهوم حکمرانی تنظیمی**، فصلنامه جستارهای حقوق عمومی، تابستان ۱۳۹۶، سال اول، شماره ۱.
۲۰. گرجی ازندریانی، علی اکبر و فرزین قهرمان زاده نیمگزی، **بررسی کنترل اقتدار بوروکراتیک در بستر مناسبات بوروکراسی، سیاست و کارآمدی**، فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، بهار ۱۳۹۵، سال هفدهم، شماره ۵۰.

رساله

۲۱. رستمی، ولی، «سیاست جنایی مشارکتی در جمهوری اسلامی ایران»، رساله دکتری، تهران: دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، ۱۳۸۴.

جزوه درسی

۲۲. ابدی، سعید رضا، «درس گفتارهای حقوق عمومی اقتصادی»، جزوه درسی دوره دکتری حقوق عمومی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم تحقیقات تهران، ۱۳۹۴.

۲۳. هداوند، مهدی، «درس گفتار اشکال حقوقی دولت»، جزوه درسی دوره دکتری، تهران: دانشگاه علامه طباطبایی، ۱۳۹۷.

۲۴. هداوند، مهدی، «درس گفتار دولت و سلامت عمومی»، ارائه شده در دوره آموزشی حقوق سلامت، موسسه حقوق عمومی دانشگاه تهران.

منابع الکترونیکی

۲۵. سایت وزارت راه و شهرسازی / کمیسیون ایمنی راهها <https://www.mrud.ir>

۲۶. خبرگزاری تسنیم www.tasnimnews.com

۲۷. سایت سازمان پزشکی قانونی کشور <https://www.lmo.ir>

ب) منابع انگلیسی

Book

28. AYRES, I, BRAITHWAITE, *RESPONSIVE REGULATION*, First Edition, New York, Oxford University Press, 1992.

Articles

29. Alm, James, Peter Gerbrands, Erich Kirchler, Using “responsive regulation” to reduce tax base erosion, *Regulation & Governance*, 2020.
30. Burford, Gale, John Braithwaite, Valerie Braithwaite, “Restorative and Responsive Human Services”, First Ed. New York: Routledge, 2019.
31. Braithwaite, John. ‘Restorative justice and responsive regulation: The question of evidence’. *RegNet Research Paper*, No. 51 (revised), School of Regulation and Global Governance 2016.
32. Braithwaite, john,” The Essence of Responsive Regulation”, *UBC Law Review*, Vol.44:3.,2011.
33. Braithwaite, john,” *responsive regulation and developing economies*”, *World Development*, Volume 34, Issue 2006.

