

## سیر تحول صدور گواهینامه رانندگی از آغاز تاکنون

حمید رستگار<sup>1</sup>، محمد احمدآبادی<sup>2</sup>، محمد نایب پور<sup>3</sup>

تاریخ دریافت: 1397/05/04  
تاریخ پذیرش: 1397/08/26

از صفحه 113 تا 138

فصلنامه علمی - ترویجی مطالعات تاریخ نظامی  
سال پنجم، شماره نوزدهم، زمستان 1397

### چکیده

با گسترش زندگی ماشینی و افزایش روزافزون حمل و نقل جاده‌ها در نیم قرن اخیر فواید اقتصادی و رفاهی ناشی از گسترش ارتباطات و سرعت جابه‌جایی کالا و مسافر، متأسفانه به تعداد و شدت تصادفات جاده‌ای و ضایعات منجر به مرگ یا جراحت ناشی از آن به سرعت افزوده شده است. بیشتر این تصادفات بر اثر عدم آگاهی نسبت به قوانین و مقررات رانندگی گزارش شده است. با ورود اولین ماشین‌ها در ایران در دوره قاجار و وقوع تصادفات به نظر رسید که باید مقررات و قوانینی باشد تا بتوان به‌وسیله آن رانندگان و نوع رانندگی را در کشور کنترل نمود. با توجه به پیچیده‌تر شدن وضعیت رانندگان، تخلفات و افزایش تردد وسایل نقلیه در دوره پهلوی اول و دوم و بعد از انقلاب، گواهینامه‌های رانندگی به لحاظ شکلی و محتوایی دچار تحول و تغییر شدند و به‌منظور تحقق اهداف مبتنی بر صدور پروانه رانندگی، ضروری بود اصلاحاتی بنیادی در شکل و محتوا و نحوه صدور گواهینامه‌ها صورت گیرد که می‌بایست شکل و محتوای گواهینامه نیز، متناسب با مأموریت‌های جدید آن تغییر یابد. این پژوهش بر آن است تا با ابتناء بر روش تحقیق توصیفی - تحلیلی و با تکیه بر منابع کتابخانه‌ای و اسنادی، روند صدور گواهینامه‌های رانندگی را بررسی نماید و نشان دهد که محتوا و شکل گواهینامه در گذر زمان چه تحولاتی را از سر گذرانده است. یافته‌ها نشان می‌دهد که هم‌زمان با گسترش جمعیت رانندگان و وجود ضرورت‌های ناشی از کنترل عبور و مرور و انواع وسایل نقلیه که هر کدام دارای ویژگی‌های خاص خود در نوع رانندگی بود و همین‌طور وسایل نقلیه که به شکل عمومی مورد استفاده قرار می‌گرفت گواهینامه مخصوص با نوع رانندگی صادر می‌گردید و این ضرورت‌ها باعث تغییرات در صدور انواع گواهینامه در بستر زمان گردید.

### کلیدواژه‌ها

پلیس، گواهینامه رانندگی، راهنمایی و رانندگی، تحول و تغییر.

1- کارشناس ارشد مدیریت عملیات ترافیک. (نویسنده مسئول) hamidrastgar6161@gmail.com  
2- استادیار تاریخ و عضو هیئت علمی پژوهشگاه علوم اجتماعی و مطالعات اجتماعی ناجا mahmadabadi1353@gmail.com  
3- دانشیار تاریخ و عضو هیئت علمی دانشگاه علوم نظامی Mohamadnayebpour@gmail.com

## مقدمه

اکتشافات صورت گرفته در دوران انقلاب صنعتی، موجب به کار انداختن نیروی بخار، بسط صنایع جدید و تکمیل و گسترش وسایل نقلیه شد که در نهایت به ظهور صنایع جدید و پیشرفت صنعتی اروپا انجامید. این پیشرفت صنعتی و مظاهر آن، توجه پادشاهان ایران در سفرهای خود به اروپا را جلب کرد، به طوری که شیفته آن شده و سعی در ورود آنها به سرزمین تحت حکومت خود را داشتند. اتومبیل از جمله این وسایل و مظاهر پیشرفت بود که برای اولین بار در دوره حکومت پادشاهان قاجار وارد ایران شد. در ابتدا این وسیله محدود و مختص دربار و کارگزاران حکومت‌های خارجی در داخل کشور بود و رانندگی با آن‌ها، به عهده افراد خارجی بود. ایرانیان به طریق آشنایی با کاربرد آن، جایگزین رانندگان خارجی شدند (شهری، ج 4، 1368: 298). به تدریج بر تعداد آلات نقلیه افزوده شده و موجب پیدایش مشکلاتی مانند تصادف رانندگی و ترافیک در زمینه حمل و نقل در سطح شهر شد. این امر نیاز به وضع قوانین و آموزش به رانندگان را نزد حکومت‌گران کشور مطرح کرد که منجر به تهیه و تدوین اولین نظام‌نامه‌های رانندگی و اتومبیل شد؛ اما به تدریج با گسترش علاقه به این وسیله نقلیه، یعنی اتومبیل، ایجاد فرایندی برای کنترل هر چه بیشتر رانندگان آنها و جلوگیری از ورود افراد غیرمتخصص و ناآگاه در این حوزه، ابتدا مسئله آموزش و تأسیس آموزشگاه و سپس صدور جواز یا پروانه رانندگی و بعدها گواهینامه رانندگی شکل گرفت. این نوشته با روش توصیفی - تحلیلی و با تکیه بر اسناد کتابخانه‌ای و منابع آرشیوی بر آن است تا به این سؤال پاسخ دهد که روند تغییرات در صدور گواهینامه بر اساس چه نیازهایی شکل گرفت و گواهینامه در بستر زمان چه تغییرات و تحولاتی یافت؟

**روش پژوهش:** این پژوهش به شیوه توصیفی - تحلیلی و با تکیه بر منابع کتابخانه‌ای و اسنادی، روند صدور گواهینامه‌های رانندگی را بررسی می‌نماید و نشان دهد که محتوا و شکل گواهینامه در گذر زمان چه تحولاتی را از سر گذرانده است.

**پیشینه پژوهش:** در خصوص موضوع نوشتار باید گفت علیرغم حساسیت و اهمیت موضوع تاکنون کتاب مستقل در خصوص صدور گواهینامه و دیگر اسناد در موضوعات راهنمایی و رانندگی به‌طور مستقل منتشر نشده است و بیشتر مطالب در این خصوص را باید از کتاب‌هایی یافت که در موضوعات پلیس و تصادفات نوشته شده است. از بین این نویسندگان و نوشته‌ها می‌توان از پاشالوا مختاری (1329) و کتابی به نام تاریخ پلیس ایران نام برد که تاریخ ایجاد پلیس را از آغاز تا پایان حکومت پهلوی به رشته تحریر درآورده است. کتاب پلیس خفیه ایران نوشته سیفی فمی تفرشی (1367) نیز یکی از ارزشمندترین کتاب‌هایی است که در رابطه با پلیس و تاریخچه شهربانی و مراحل تحولات راهنمایی و رانندگی به رشته تحریر در آمده است. این کتاب در واقع ادامه کتاب نظم و نظمی در دوره قاجاریه (1362) اثر همین مؤلف می‌باشد. کتاب دیگر کتاب فرازوفرود نیروهای انتظامی نوشته خسرو معتضد (1383) است. این کتاب نیز که در سه مجلد نشر یافته است، بیشتر بر مسائل سیاسی و اتفاق‌های امنیتی و سیاسی در دوره یک‌صد ساله از سال 1257 هجری شمسی تا انقلاب اسلامی نگاشته شده است؛ که در بخش‌هایی از این کتاب به مراحل صدور گواهینامه و مسائل مربوط به رانندگی مطالبی تحریر شده است. کتاب دیگر که توسط انتشارات شهربانی با مدیریت فضل‌الله جعفری و گروهی از نویسندگان (1355) منتشر شده است در این کتاب بر تاریخچه پلیس در ایران و دایره عبور و مرور به‌عنوان یکی از دوایر پلیس اشاراتی رفته است. علاوه بر این منابع در سال‌های اخیر در دانشگاه علوم انتظامی نیز پایان‌نامه‌هایی در این خصوص تألیف یافته است.

#### گواهینامه چیست؟

در فرهنگ‌های زبان فارسی، از گواهینامه با عنوان نامه‌ای که در آن یک یا چند کس گواهی خود را نویسند، شهادت‌نامه یا اجازه‌نامه برای انجام دادن هر نوع کار یا پیشه‌ای (لغت‌نامه دهخدا، ذیل واژه مذکور)، جواز رانندگی ماشین (فرهنگ فارسی معین، ذیل

واژه مذکور)، یا مدرکی که بر توانایی شخص در انجام کاری یا گذراندن دوره‌ای دلالت دارد، مانند گواهی‌نامه تحصیلی یا گواهی‌نامه رانندگی (فرهنگ عمید، ذیل واژه مذکور) یاد شده است. در حوزه بین‌المللی نیز به اجازه‌نامه‌هایی که برای رانندگی وسایل نقلیه از سوی راهنمایی و رانندگی به نام افراد صادر می‌شود گواهی‌نامه می‌گویند. برای گرفتن این نوع گواهی‌نامه، شخص متقاضی باید با برخورداری از همه شرایط نسبت به شرکت در همه آزمون‌های مربوط اقدام نماید و تا زمانی که گواهی‌نامه رانندگی او صادر نشده است، نمی‌تواند رانندگی کند و جزء افراد بدون گواهی‌نامه محسوب می‌شود؛ بنابراین داشتن چنین گواهی‌نامه‌ای برای صلاحیت رانندگی است (E.schwartz, 1928: 178).

در فرهنگ لغات انگلیسی به فارسی، در مقابل واژه License، واژگان اجازه و پروانه جواز آمده است. در حالی که در فرهنگ فارسی به فارسی، در مقابل واژه گواهی‌نامه چنین آمده است: «شهادت‌نامه، نوشته‌ای که در آن یک یا چند تن به امری شهادت دهند. ورقه‌ای که در پایان دوره تحصیلی به محصلین داده می‌شود؛ دیپلم» همچنین در مقابل واژه پروانه چنین آمده است: «اذن، اجازه، جواز، حکم؛ این کلمه در فارسی بجای کلمه ليسانس پذیرفته شده است.» از مقایسه این عبارت مشخص می‌شود که واژه گواهی‌نامه معادل License نیست و می‌باید به جای آن واژه پروانه رانندگی بکار رود. البته سوابق موجود نشان می‌دهد که در گذشته، همین واژه در مقابل License رایج بوده است (امیری، 1395: 77).

بر اساس بند 81 ماده 1 آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب 1384/4/11، گواهی‌نامه رانندگی عبارت است از: اجازه‌نامه برای رانندگی وسایل نقلیه که از طرف راهنمایی و رانندگی به نام افراد صادر می‌شود و بر اساس ماده 26 آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی هر کس که بخواهد با هر نوع وسیله نقلیه موتوری زمینی رانندگی نماید باید گواهی‌نامه متناسب رانندگی با آن وسیله را دارا باشد و با متخلفان برابر قوانین و مقررات رفتار می‌شود. مندرجات گواهی‌نامه رانندگی، شامل نوع و یا پایه و گروه گواهی‌نامه رانندگی، مدت اعتبار، مشخصات راننده، کد ملی، نام واحد صادر کننده، امضاء، شماره مسلسل، تاریخ و شماره صدور، عکس، مهر واحد صدور و مشخصات دیگر است (صادقی، 1385: 27).

در سال 1287 ه.ش، از آنجا که حمل و نقل تا اندازه‌ای به دلیل حضور ارتش‌های بیگانه، روز به روز متراکم‌تر می‌شد، نخستین مقررات را برای تسهیل آمدوشد، تأمین امنیت مربوط به تردد وسایل نقلیه، اعلام کردند. در این مقررات صراحتاً به خودرو اشاره شده است. در واقع تا این تاریخ، مقرراتی در مورد خودروها که به همان سرعت درشکه‌ها و کالسکه‌ها هدایت می‌شدند، وجود نداشت (عدل، 1375: 206). «تصدیق‌نامه درشکه‌چی‌گری» از سال 1299 ه.ش، توسط شعبه عبور و مرور اداره نظمی، برابر آیین‌نامه‌ای که در سال 1298، به دستور «وئوق‌الدوله» تنظیم و به وسیله وزیر مختار انگلیس «سرپرسی کاکس»، اصلاحاتی در آن صورت گرفته بود؛ به اجرا درآمد. این گواهی برای تعدادی از هدایت‌کنندگان درشکه در ایران صادر گردیده بود. طبق این دستور، به صورت موقتی تصدیق‌نامه‌هایی صادر شده که قدیمی‌ترین آن‌ها، تصدیق‌نامه فردی به نام «خاچاتور» است. تصدیق‌نامه وی در 25 آبان ماه 1299، در حدود 97 سال پیش، صادر گشته است. در واقع خاچاتور، اولین نفری نیست که توانست تصدیق‌نامه بگیرد، اما در میان اسناد موجود در آلبوم مرکز صدور گواهینامه راهور ناجا، از گواهینامه‌های قبلی نه تصویری و نه اطلاعی در دست است (روشنی، 1394: 144). پس از آن، در سال 1303 ه.ش، اولین مقررات عبور و مرور، تحت عنوان «نظام‌نامه درشکه‌های عمومی» به تصویب رسید که درشکه‌ها را ملزم به پلاک‌گذاری و هدایت‌کنندگان آن را مشمول مقررات درشکه‌رانی می‌کرد؛ اما به شکل رسمی، در سال 1304 سرتیپ درگاهی، رئیس وقت شهربانی کشور، «اولین لایحه قانونی صدور مجوز رانندگی وسایل نقلیه» را تقدیم مجلس کرد و اسفندماه همان سال، «اولین قانون صدور مجوز رانندگی درشکه» به نام «تصدیق‌نامه درشکه‌چی‌گری» تصویب شد.

در فروردین سال 1305، قانون عبور و مرور مجوز «ماشین‌چی‌گری» نیز به تصویب مجلس رسید که این تصویب‌نامه تا پایان سال فقط برای تهران صادر گردید و سپس به تدریج در دیگر استان‌های کشور تسری پیدا کرد (امیری، 1395: 7). در همین سال، اداره نظمی، «فضل‌الله خان مهمانی»، چند کارشناس و چند مکانیک را در کمیسیون متشکل کرد تا مقررات جامعی برای رانندگان و صدور گواهینامه وضع کنند و گواهینامه‌ها برابر نظام‌نامه‌ای درجه‌بندی و سه نوع گواهی‌نامه یا تصدیق‌نامه صادر شد (سالور، 1355: 105).

1. برای رانندگان اتومبیل شخصی، تصدیق‌نامه اتومبیل‌چی‌گری درجه 3.
  2. برای رانندگان اتومبیل‌های عمومی کرایه شهری و خارج شهر، تصدیق‌نامه اتومبیل‌چی‌گری یا (شوفری)
  3. برای رانندگان کامیون و اتوبوس شهری، تصدیق‌نامه اتومبیل‌چی‌گری درجه 1.
- همچنین برای هدایت‌کنندگان دوچرخه، گواهی‌نامه دوچرخه‌پایی و برای گاری، گاری‌چی و برای درشکه، درشکه‌چی صادر شد. سوابق قدیمی موجود در خصوص «تصدیق‌نامه اتومبیل‌چی‌گری»، دو تصدیق‌نامه مربوط به سال‌های 1299 و 1304 را نشان می‌دهد (روشنی، 1394: 144-145).

بین سال‌های 1305 تا 1308 ه.ش، تعداد اتومبیل‌ها در ایران رو به افزایش نهاد. شعبه آلات ناقله در تشکیلات کل نظمیه مملکتی تبدیل به دایره تأمین عبور و مرور شد و صدور گواهینامه رانندگی به تدریج آغاز گردید. گواهینامه رانندگی را چند تن از رانندگان خبره، مانند «ناصر خان انشاء» که به امور رانندگی و مکانیکی آگاهی داشتند صادر می‌کردند و کمیساریای مرکز این امور را زیر نظر داشت. در خلال این سال‌ها، علاوه بر تصدیق اتومبیل، تصدیق درشکه رانی و تصدیق گاری‌چی‌گری نیز همچنان صادر می‌شد. بلیت‌فروشان و کمک‌رانندگان نیز باید جواز مخصوصی پیشه خود را دریافت می‌کردند و بدون آن جواز اجازه کار نداشتند. اولین «گواهینامه» که در منابع، به‌عنوان قدیمی‌ترین گواهینامه در ایران شناخته شده را «سیف‌الله‌خان» در سال 1308 ه.ش. اخذ کرد که دوره آموزش وی بیش از 1 سال طول کشیده بود. (احمدآبادی، 1396: 145)

#### انواع مختلف گواهینامه از آغاز تاکنون

صدور گواهینامه رانندگی، از سال 1304 ه.ش، به عهده «شهربانی» بود و در سال 1318 ه.ش. آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی از تصویب دادگستری گذشت. در این سال بر اساس ماده 276 قانون مجازات عمومی مصوب سال 1304، برای نخستین بار آئین‌نامه راهنمایی رانندگی توسط «وزارت کشور» تهیه و پس از تصویب وزارت عدلیه (دادگستری) به مورد اجرا رسید. آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی سال 1318، در دوره وزارت دادگستری «دکتر متین دفتری» و وزارت کشور «علی‌اصغر حکمت» در 13 فصل و 102 ماده، به

تصویب رسید. گواهینامه‌های رانندگی صادره از شهربانی، از ابتدا به صورت دفترچه‌ای صادر گردید (امیری، 1395: 77). این گواهینامه‌های صادره که «تصدیق‌نامه اتومبیل‌چی‌گری» نام داشته، در قطع دفترچه‌ای و ابعاد 8\*11 سانتی‌متری و در 8 صفحه صادر می‌شده که صفحه اول آن خالی از نوشته بوده و صفحه دوم آن شامل مشخصات دارنده گواهینامه، اعتبار گواهینامه و محل صدور درج شده و عکس راننده و شماره گواهینامه در صفحه سوم نصب و درج می‌شد (احمدآبادی، 1396: 146). در صفحه چهارم، تاریخ تمدید و تجدید اعتبار (نوکردن) گواهینامه و صفحه پنجم به بعد، اختصاص به حسن رفتار و سوء رفتار و خلاف‌های راننده داشته است که رئیس کمیساریای مرکز و رئیس پلیس آن را امضا می‌کرده‌اند و بعد از سال 1307 ه.ش، رئیس شعبه تأمین عبور و مرور و رئیس پلیس آن را امضاء می‌کردند (صادقی، 1385: 103).

این نسل از شناسنامه‌ها، دارای جلدی مقوایی با روکش چرم مصنوعی یا پارچه‌ای (گالینگور) بودند؛ و از ابتدا به صورت چاپی منتشر شده و محل درج اطلاعات و شناسه‌های فرد موردنظر، با خطوط ممتد مشخص شده که بعداً روی آنها به صورت دستنویس با جوهر آبی‌رنگ مشخصات دارنده گواهینامه نوشته می‌شد. تمام صفحات به فاصله 1 سانتی‌متری و منظم سطر بندی شده و صفحاتی که مختص نگارش حسن و سوء رفتار دارنده گواهینامه هستند، ستون بندی شده‌اند. یکی از گزینه‌های مندرج در صفحه دوم گواهینامه‌های دفترچه‌ای، گزینه «مدت اعتبار گواهی‌نامه» است که در گواهینامه‌های مختلف، به شیوه‌های مختلف: مدت اعتبار گواهی‌نامه، محل اعتبار گواهی‌نامه، مدت اعتبار تصدیق‌نامه و در نمونه‌های قدیمی‌تر، عبارت تاریخ صدور اجازه-نامه-تاریخ انقضای اجازه‌نامه (منظور از اجازه‌نامه مجوز عبور و مرور است) نوشته شده که بر روی خطوط ممتد جلوی این عبارات، مدت اعتبار گواهینامه درج شده که این مدت در ابتدا، یک سال بوده است.

این نسل از گواهینامه‌ها، نسبت به نسل‌های جدیدتر، دارای کم‌وکاست‌ها و معایبی بودند که در نسل‌های جدیدتر، آن عیوب بررسی شده و رفع گردیدند. یکی از معایب گواهینامه‌های دفترچه‌ای قدیمی، فقدان کیفیت مناسب جلد و اوراق آنهاست. اوراق دفترچه فاقد روکش بوده و به همین خاطر امکان قارچ زدگی، آبدیدگی، پارگی، حمله حشرات و جانوران موزی و ... داشته است که این اتفاقات در کنار زمان طولانی‌ای که

جهت تعویض گواهینامه در برداشت، آسیب زیادی به لحاظ مالی و زمانی به مالک گواهینامه می‌زد. از دیگر معایب گواهینامه‌های دفترچه‌ای، حجیم و جاگیر بودن آنهاست که قابلیت حمل در کیف پول را نداشتند. این گواهینامه‌ها، به دلیل فقدان طرح‌های امنیتی بر روی صفحات، امکان جعل همیشگی برایشان وجود داشت. جابجایی عکس مالک، متداول‌ترین شیوه جعل آنها برای ارتکاب جرائم و استفاده از آنها بوده و جاعل در جعل سند، هدف نهایی خود را که بهره‌برداری از این سند مجعول است؛ دنبال می‌کرده است. در این گواهینامه‌ها برخلاف گواهینامه‌های الکترونیکی امروزی، امکان ثبت تخلفات رانندگان در سابقه گواهینامه رانندگی و دسترسی آسان به سوابق دارنده گواهینامه وجود نداشت و تنها در صفحات آخر دفترچه، اشاراتی به چند مورد از سوء رفتارهای دارنده گواهینامه می‌شد.

در سال 1340 ه.ش، بر اساس تبصره ماده 33 قانون بودجه کشور، گواهینامه رانندگی از صورت دفترچه‌ای مجلد، به صورت تک‌برگی تبدیل شده که این نسل در قطع 6×11 سانتی‌متر، با پرس پلاستیک صادر شد و اعتبار آن نیز از یک سال به دو سال تبدیل گردید (امیری، 1395: 78). گواهینامه‌های صادره تک‌برگی، دارای روکشی پلاستیکی بوده و مقاومت چندانی در برابر آسیب‌های محیطی نداشتند، اما به خاطر ابعاد و حجم کوچک نسبت به گواهینامه‌های نسل قبل، مزیت حمل آسان توسط کیف پول را داشتند. صفحه روی گواهینامه نسل دهه چهل، دارای مشخصاتی همچون آرم شیر و خورشید و تاج سلطنتی در بالای سند، تمبر دولت شاهنشاهی با آرم شیر و خورشید و تاج در سمت راست و عکس مالک و دارنده گواهینامه در سمت چپ و نام و شماره شناسنامه، محل صدور، مدت اعتبار و امضاء رئیس اداره راهنمایی و رانندگی در روی آن نوشته شده است. در پشت این نسل از گواهینامه‌ها، مشخصات جسمی و علائم خاص، به همراه اثر انگشت دارنده و مالک و تذکرات خاص اداره راهنمایی و رانندگی در کادرهای ویژه خود درج شده بود. در سال 1347، آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب سال 1318 هجری شمسی، با 193 ماده تغییر و اصلاح شدند که این تغییرات در شکل و محتوای گواهینامه‌ها تغییر خاصی ایجاد نکرد اما از سال 1355، گواهینامه‌های رانندگی برای متقاضیان، با اعتبار 10 ساله ولی به همان صورت پرس پلاستیک و در همان قطع 6×11 سانتی‌متر صادر و تحویل گردید (امیری 1395: 78). این نسل از



گواهینامه‌ها، دارای تغییراتی در مندرجات رو و پشت سند دارد. بدین صورت که عنوان شهربانی از روی گواهینامه حذف شده و پایه رانندگی و مدت اعتبار از رو به پشت آن انتقال یافته است. از دیگر تغییرات این نسل از گواهینامه‌ها، حذف مشخصات جسمی و مکان درج اثر انگشت مالک سند از پشت سند است.

پس از شکل‌گیری حکومت اسلامی در بهمن‌ماه سال 1357 هجری شمسی، گواهینامه‌ها به همان صورت تک‌برگی سابق، که در سال 1340، بر اساس تبصره ماده 33 قانون بودجه کشور، در قطع 6×11 سانتیمتر با پرس پلاستیک صادر شده بود و اعتبار 2 ساله آن که از سال 1355، به اعتبار 10 ساله تغییر کرده بود، صادر و تحویل گردید.

مجوز صدور گواهینامه رانندگی، از هنگام تصویب لایحه آن در اسفندماه سال 1304 تا سال 1370 از طرف ریاست قوه مجریه کشور به شهربانی سابق تفویض و از سال 1370 تاکنون، پس از ادغام نیروی انتظامی، امور آزمایش‌ها و صدور انواع گواهینامه‌های رانندگی، به عهده نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران است (اداره کل پژوهش و تألیفات، 1377، 106). معاونت راهنمایی و رانندگی و امور حمل‌ونقل ناجا، توسط متخصصین مربوطه مستقر در این معاونت، بر اساس قوانین و مقررات ساری و جاری، دستورالعمل‌های لازم در جهت امور گواهینامه و آزمایش‌هایی رانندگی و همچنین اقلام موردنیاز از قبیل کارت گواهینامه و کاردکس و دفاتر و برگ‌های آزمون را پس از هماهنگی‌های مقتضی تهیه کرده و جهت اجرای امور گواهینامه به نواحی انتظامی کشور ابلاغ می‌نماید (اداره کل پژوهش و تألیفات، 1377، 106).

پس از انقلاب اسلامی، آرم شیر و خورشید از روی اسناد برداشته شد و آرم «الله‌اکبر» و عبارت «بسمه‌تعالی» و «جمهوری اسلامی ایران» جایگزین آن شد. تمبر «جمهوری اسلامی ایران» جایگزین تمبر «دولت شاهنشاهی ایران» شده و قسمت‌های مختص ویژگی‌های جسمی و محل درج اثر انگشت مالک حذف گردیدند. از بهمن‌ماه سال 1370 در تهران، گواهینامه‌های پایه دوم، به وسیله‌ای مجهز به دوربین پلازما، به‌طور رنگی صادر می‌گردید که پس از عکس‌برداری از متقاضی، کارت گواهینامه که مواد خام آن از خارج تهیه شده بود، در لفافه پلاستیکی مخصوص قرار می‌گرفت و عکس متقاضی نیز در پشت این کارت، داخل لفافه پلاستیکی با دستگاه گرم‌کننده مستقر روی دوربین مذکور، پرس شده و در اختیار متقاضی قرار می‌گرفت. طرح یاد

شده، به دلیل عدم تأمین تجهیزات موردنیاز دستگاه مذکور، نظیر فیلم و قطعات یدکی متوقف شد (صادقی، 1385: 6) تا اینکه از تیرماه سال 1384، با تصویب آئین‌نامه جدید راهنمایی و رانندگی توسط هیئت دولت، شکل صدور انواع گواهینامه‌های رانندگی کاملاً تغییر یافت (اداره کل پژوهش و تألیفات، 1377: 103). در این گواهینامه‌ها، تمام اطلاعات به صورت تایپی و چاپی نوشته شده و دارای هولوگرام، مهر برجسته مطلای راهنمایی و رانندگی و بارکد شماره ملی است.

بر اساس آیین‌نامه جدید راهنمایی و رانندگی مصوب سال 1384، صدور گواهینامه گروه «ب - 1» - معادل پایه 2 شخصی - برای رانندگی با (خودروهای تا 9 نفر ظرفیت و وانت تا 3/5 تن) شخصی به صورت یک‌ساله موقت اجرا شد که گواهینامه این افراد در صورتی که 10 تخلف را انجام ندهند و محدودیت‌ها و ممنوعیت‌های آن را رعایت کنند، به گواهینامه اصلی با اعتبار 5 ساله تبدیل شد. دارنده گواهینامه موقت تنها می‌تواند در ساعات 5 تا 24 و حداکثر با 80 کیلومتر بر ساعت براند و رانندگی در جاده‌ها، بزرگراه‌ها و آزادراه‌های برون‌شهری و حمل مسافر و یدک کشیدن (بکسل نمودن) سایر وسایل نقلیه دیگر ممنوع است. این دسته از رانندگان از ساعت 12 شب تا 5 صبح حق رانندگی ندارند و علاوه بر آن خارج از شهرها هم تا یک سال نباید رانندگی کنند مگر مسیر بین بزرگراهی با حداکثر 25 کیلومتر فاصله از آن شهر. صدور گواهینامه رانندگی موقت قبل از دریافت گواهینامه رانندگی دائمی، برای راحت وارد شدن رانندگان مبتدی به محیط ترافیکی، تحت شرایط کنترل‌شده طراحی شده است تا آنها به تدریج تجربه رانندگی مشکل‌تر را به دست آورند.

هیئت وزیران، در جلسه مورخ 1390/11/19 بنا به پیشنهاد وزارت کشور و به استناد اصل یکصد و سی و هشتم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، آئین‌نامه صدور انواع گواهینامه رانندگی را مجدداً تغییر داد که در حال حاضر مبنای کار واحدهای صدور گواهینامه در کشور است. از این سال، گروه‌بندی انواع گواهینامه‌ها اصلاح شد و صدور گواهینامه‌های هوشمند در کشور اتفاق افتاد. طرح ملی صدور گواهینامه هوشمند، در واقع از سال 18 خرداد سال 1388 در تهران آغاز گشته بود. طراحی و تدوین گواهینامه هوشمند، با بهره‌گیری از توان متخصصان داخلی و استفاده از تجربیات معدود کشورهایی که از این گواهینامه استفاده می‌کنند طراحی شده است (روشنی، 1394: 183). کارت هوشمند، کاردی است پلاستیکی، در ابعاد یک کارت اعتباری، دارای اجزایی برای انتقال، ذخیره‌سازی و پردازش داده. به صورت دلخواه ممکن است، یک روی آن مجهز به نوار مغناطیسی باشد و در روی دیگر آن، کدی به صورت برجسته پر شده باشد (عابدیان، 1389: 9).

قبل از آن، 5 نوع گواهینامه در 4 رنگ در کشور وجود داشت که با تصویب ناجا، از طریق شماره ملی، گواهینامه‌ها یکسان شده و در سه مرحله جایگزین گواهینامه‌های قدیمی شد. گواهینامه‌های هوشمند جدید، دارای جنس پلی کربنات هستند که از 4 ورقه تشکیل و پنجمین لایه آن اورلی (نایلونی) بوده و جمعاً 5 لایه است. با توجه به لایه‌های تشکیل دهنده، ضخامت کارت، 820 میکرون است. این کارت‌ها، خاصیت ضد آب دارند و در برابر تابش نور خورشید مقاوم بوده و از ضریب امنیت بالایی برخوردارند.

این گواهینامه‌ها، دارای دو هولوگرام بوده که نشان دهنده اعتبار کارت است. هولوگرام امکان تکرار و کپی از کارت‌ها را بسیار سخت و پیچیده می‌کند. در این کارت‌ها، از چیپ الکترونیکی یا تراش‌های پردازنده اطلاعات، یا به عبارت دیگر، یک کیس اطلاعات در ابعاد کوچک استفاده شده است که دارای سی پی یو بوده و از هفت خانه تشکیل شده تا اطلاعات صاحب گواهینامه ذخیره شده و قابل بازخوانی باشد. حساس بودن به مواد شیمیایی و پاک‌کننده‌ها، عدم امکان کپی بارکد، درج شماره گواهینامه در دو طرف، چاپ تاریخ انقضاء و مدت اعتبار به صورت برجسته و دارای بودن آرم سه‌بعدی از ویژگی‌های این گواهینامه‌هاست. تصویر پرچم ایران در گوشه سمت چپ روی گواهینامه درج شده و نوع گواهینامه در پشت آن، علامت زده شده است. در این گواهینامه‌ها سعی شده که از زیاده‌نویسی اجتناب شود.

جنس گواهینامه‌ها pvc شده است. pvc از جنس پلاستیک بوده که در سایز استاندارد 86\*54 میلی‌متر (مشابه کارت‌های بانکی) ارائه می‌شود. کارت pvc در انواع مختلف نظیر ساده، مغناطیسی و هوشمند (بدون تماس) قابل ارائه بوده و امکان صدور و چاپ این کارت‌ها به صورت رنگی و تک‌رنگ با در نظر گرفتن موارد امنیتی مانند هولوگرام، نشان و مهر طلاکوب و بارکد میسر است.

در ساخت این نوع گواهینامه‌ها، استانداردهای جهانی رعایت شده است و نسبت به گواهینامه‌های قدیمی از کیفیت برتر در نوع جنس، طراحی زیبا، مقاومت بالا، ضریب ایمنی بالا، عدم امکان جعل و شبیه‌سازی، وجود اطلاعات کامل و دقیق افراد و سوابق گواهینامه‌های قبلی، تشخیص سریع اصالت گواهینامه، سهولت بهره‌برداری برای دارندگان گواهینامه و پلیس، امکان ثبت تخلفات رانندگی به صورت الکترونیکی، امکان کنترل هوشمند، تجمیع گواهینامه‌های رانندگی، کاهش هزینه‌های مادی و انسانی، امکان شناسایی رانندگان پرخطر، جمع‌آوری و ارائه اطلاعات رانندگان، ارتقاء سطح کیفی رفتارهای ترافیک و تجمیع گواهینامه‌های رانندگی برخوردار است. علاوه بر قابلیت‌های ذکر شده این نوع گواهینامه‌ها، قابلیت تبدیل به گواهینامه رانندگی بین‌المللی و نیز تبدیل گواهینامه رانندگی خارجی به گواهینامه رانندگی ملی را دارند.

در این گواهی‌نامه‌ها، اطلاعات و محدودیت‌های رانندگی، در پشت کارت درج شده است. مدت اعتبار گواهینامه هوشمند 5 سال است که یک‌سال اول آن راننده تحت کنترل پلیس است و در صورت عدم ارتکاب به تخلفات حادثه‌ساز، گواهینامه بدون نیاز به تبدیل یا تعویض، تمدید خواهد شد.

### انواع گواهینامه‌های صادره بر اساس آئین‌نامه‌های رانندگی از آغاز تاکنون

تا اواخر سال 1347 ه.ش، دو نوع گواهینامه رانندگی پایه دوم در کشور ایران صادر می‌گردیده است: اولی گواهینامه پایه دوم شخصی بوده، که متقاضی با داشتن 18 سال تمام سن و احراز شرایط لازم و قبول شدن در آزمایش جسمانی، آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی و عملی شهر، موفق به اخذ گواهینامه می‌گردید و با در دست داشتن آن می‌توانست فقط با وسایل نقلیه سواری شخصی رانندگی نماید. دومین نوع گواهی‌نامه، پایه دوم همگانی بوده که متقاضی آن بایستی 23 سال تمام سن داشته باشد و شرایط لازم را احراز نماید و دارای تخصص‌های فنی از جمله قطعه شناسی و تبحر در تعمیر قطعات اتومبیل باشد. دارنده این‌گونه گواهی‌نامه‌ها می‌توانست با وسایل نقلیه عمومی باربری، مانند تاکسی اعم از برون و درون‌شهری و اتومبیل‌های آموزشگاه‌های رانندگی نماید. پس از اصلاح آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی در بهمن‌ماه 1347، هر دو نوع گواهی‌نامه به گواهی‌نامه پایه دوم تبدیل شد و دارنده این گواهینامه بدو از سن 18 تا 23 سالگی فقط مجاز به رانندگی با وسیله نقلیه موتوری (سواری شخصی) و پس از رسیدن به 23 سال تمام سن در صورتی که گذشتن یک سال از تاریخ دریافت گواهینامه می‌تواند با وسایل نقلیه شخصی و عمومی از قبیل سواری - استیشن و وانت‌بار، مینی‌بوس و کامیونت تا ظرفیت مجموع بار و مسافر، حداکثر 3500 کیلوگرم رانندگی نماید (اداره کل پژوهش و تألیفات، 1377: 109-110). با گذشت زمان، بر اساس آئین‌نامه مصوب سال 1347، انواع گواهینامه‌های رانندگی به شرح ذیل صادر شدند:

- گواهینامه رانندگی موتورگازی (دوچرخه موتوردار)؛
- گواهینامه رانندگی موتورسیکلت؛
- گواهینامه رانندگی پایه دوم، جهت رانندگی با وسایل نقلیه سواری و باری با ظرفیت 3500 کیلوگرم؛

- گواهینامه رانندگی پایه یکم، جهت رانندگی با کلیه وسایل نقلیه موتوری زمینی به‌استثنای موتورگازی و موتورسیکلت؛ (صادقی، 1385: 67).
  - گواهینامه رانندگی ویژه، جهت رانندگی با وسایل نقلیه سنگین راه‌سازی و ساختمانی و مخصوص حمل اشیای سنگین و جرثقیل اسکله‌ها؛
  - گواهینامه رانندگی تراکتور چرخ لاستیکی مخصوص مزارع.
- پس از وقوع انقلاب اسلامی تا سال‌ها پس‌از آن، تغییراتی در انواع گواهینامه‌ها صورت نگرفت تا اینکه بر اساس آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب سال 1384، مجدداً تغییراتی در زمینه تعداد و انواع گواهینامه‌ها صورت گرفته و بدین ترتیب پایه‌ریزی شد:
- گواهینامه پایه الف گروه 1، مخصوص رانندگی با موتورگازی (دوچرخه موتوردار).
  - گواهینامه پایه الف گروه 2، مخصوص رانندگی با موتورسیکلت تا 200 سی‌سی.
  - گواهینامه پایه الف گروه 3، مخصوص رانندگی با موتورسیکلت از 200 سی‌سی به بالا و سه‌چرخ با وزن تا 400 کیلوگرم.
  - گواهینامه پایه ب گروه 1، مخصوص رانندگی با خودروهای تا 9 نفر ظرفیت و وانت تا 3/5 تن.
  - گواهینامه پایه ب گروه 2، مخصوص رانندگی با خودروهای 10 تا 15 نفر ظرفیت و خودروهای خدمات عمومی.
  - گواهینامه پایه پ گروه 1، جهت رانندگی با وسایل نقلیه باربری با ظرفیت بیش از 3/5 تا 10 تن.
  - گواهینامه‌های پایه پ گروه 2، جهت رانندگی با وسایل نقلیه مسافربری با ظرفیت 16 تا 26 نفر (صادقی، 1385: 68).
  - گواهینامه پایه ت گروه 1، جهت رانندگی با وسایل نقلیه باربری با ظرفیت بیش از 10 تا 40 تن

- گواهینامه پایه ت گروه 2، جهت رانندگی با وسایل نقلیه مسافربری با ظرفیت 27 نفر و بیشتر
- گواهینامه ویژه، جهت رانندگی با ماشین‌آلات سبک و سنگین عمرانی و کشاورزی و وسایل نقلیه فوق سنگین (صادقی، 1385: 69).

در تجمیع گواهینامه‌های رانندگی قدیم صادره بر اساس آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب 1347 و 1384 و تبدیل آن به گواهینامه‌های رانندگی جدید صادره بر اساس آئین‌نامه صدور انواع گواهینامه‌های رانندگی مصوب 1390، گواهینامه‌های رانندگی قدیمی به جدی، موتورسیکلت قدیم به موتورسیکلت جدید، ب 1 به پایه سوم، ب 2 و پ 2 به پایه دوم، پایه یک قدیم و پ 1 به پایه یکم و ویژه تراکتور به ویژه با ذکر کد و تعیین صلاحیت تطبیق داده شد.

#### مواد آزمایشی و آموزشی احراز و صدور گواهینامه

مسئولین قانونی کشور که گواهینامه‌های رانندگی را کنترل می‌کنند، مقررات لازم برای دارندگان احتمالی گواهینامه را معین می‌سازند. قوانین مربوط به اعطای گواهی‌نامه، می‌بایست شامل معیارهایی همچون: حداقل سن رانندگی برای انواع مختلف وسایل نقلیه، طبقه‌بندی وسایل نقلیه، محدودیت‌های پزشکی، مراحل آزمون رانندگی، امکانات آموزشی، محدودیت برای دارندگان در حال آموزش یا مبتدی و ... باشد (kalish, 2007: 332).

هدایت عامل انسانی به‌سوی تلاش برای حل مشکلات ایمنی، امری ضروری و حیاتی است. اساس این کار نیز ایجاد نظام کارآمد تعلیم و امتحان رانندگی است. این نظام هم باید کارآمد و هم به دلیل اهمیتش باید از پشتیبانی افکار عمومی برخوردار باشد. صدور انواع گواهینامه رانندگی، در همه کشورها در یک فرایند تعیین شده در دو بخش صورت می‌گیرد؛ بخش اول، برگزاری آموزش و آزمون رانندگی و بخش دوم، سیر مراحل صدور پروانه رانندگی را شامل می‌شود. مهم‌ترین بخش این فرایند که درنهایت به صدور گواهینامه رانندگی و اعطای مجوز رانندگی به شهروندان منجر می‌شود، موضوع آموزش، اعم از آموزش تئوری و عملی در رانندگی وسایل نقلیه موردتقاضا است که لزوماً باید به احراز مهارت رانندگی در افراد منجر شود؛ یعنی پلیس راهنمایی و رانندگی به‌عنوان

سازمان مسئول در اعطای مجوز باید با برگزاری آزمون چه در بخش نظری و تئوری و چه در بخش عملی یا صحیح راندن خودرو از مهارت رانندگی در افراد داوطلب اطمینان حاصل نماید. لهذا طبق تبصره ماده 27 آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی، جهت دریافت هر نوع گواهینامه، ارائه گواهی طی دوره آموزش آئین‌نامه مقررات راهنمایی و رانندگی و همچنین ارائه گواهی سلامت و گواهی طی دوره کسب مهارت عملی رانندگی از آموزشگاه‌های رانندگی مجاز الزامی است. متقاضیان اخذ گواهینامه رانندگی، اعم از این‌که به‌طور کتبی یا شفاهی در آزمایش فوق قبول شده باشد، تا هنگام قبول شدن در آخرین مرحله آزمون و صدور گواهینامه آنان معتبر است، به‌طوری‌که هر متقاضی با یک‌بار قبول شدن آیین‌نامه، برای اخذ یک نوع گواهینامه رانندگی، در صورت ثبت‌نام برای اخذ گواهینامه نوع دیگر، نیازی به شرکت در آزمایش آیین‌نامه را ندارد (اداره کل پژوهش و تألیفات، 1377: 174).

از اسفندماه سال 1304 ه.ش، پس از تصویب قانون صدور گواهینامه رانندگی برای درشکه‌چی‌ها و اتومبیل‌چی‌ها، واحدهای راهنمایی و رانندگی پس از مراجعه متقاضی، بدو مدارک ارائه‌شده آنان را کنترل و سپس طی نامه‌ای شماره‌دار به همراه عکس متقاضی، به بهداری شهربانی سابق در تهران و به ثبت بهداری در شهرستان‌ها معرفی می‌کردند و متقاضی پس از مراجعه و تحویل نامه به دفتر بهداری، برای معاینات جسمانی به پزشک شهربانی سابق و یا پزشک طرف قرارداد معرفی می‌شد و پس از معاینات دقیق و اطمینان از سلامت اعضای مؤثر در رانندگی، از قبیل دست‌ها، پاها، ستون فقرات، اعضای بینایی و شنوایی و ... طی نامه‌ای دارای شماره و مهر و امضاء ملصق به عکس، صلاحیت متقاضی را از نظر جسمانی، برای ثبت‌نام و صدور گواهینامه رانندگی مورد نظر تأیید و به دوایر راهنمایی و رانندگی معرفی و نامه مذکور در پرونده صدور گواهینامه مشاراًلیه برای همیشه نگهداری می‌شد. در بدو امر از سال 1305، به علت عدم تدوین آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی و عدم سواد خواندن و نوشتن اکثر متقاضیان اخذ گواهینامه رانندگی، آزمایش آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی از این‌گونه متقاضیان به‌صورت کنونی معمول نبوده و تنها با پرسیدن چند سؤال فنی به‌طور شفاهی از متقاضیان که در صورت قبولی، آزمایش عملی رانندگی، توسط کارکنان شعبه نقلیه شهربانی سابق که به امور مکانیکی آشنا بوده و یا به‌وسیله نقلیه شخصی افراد که از



طرف شهربانی انتخاب شده‌اند انجام می‌گرفته است. آزمایش عملی رانندگی، به دلیل کمبود وسایل نقلیه، عموماً با اتومبیل متقاضی در محل‌های مخصوص در حومه شهرها صورت می‌گرفته که با قرار دادن چند سنگ بزرگ، امکان پارک اتومبیل با دنده عقب و همچنین عبور از اصلی به فرعی با دنده عقب، عبور از روی پل، آبراه خیابان و قرار گرفتن در منتهی‌الیه سمت راست خیابان و یا کوچه فرعی انجام گرفته و در اذهان عمومی به «پارک و سنگ‌چین» شهرت یافته است و صدور گواهینامه رانندگی، برای متقاضیان رانندگی با وسایل نقلیه عمومی، غالباً با کمک گرفتن از مکانیک‌های خارجی مقیم ایران برای آزمون فنی و قطعه‌شناسی از متقاضیان صورت گرفته است (اداره کل پژوهش و تألیفات، 1377، 103 و روشنی، 1394:146).

از سال 1318، با تدوین شرح وظایف دستگاه‌های ذیربط، بر اساس مفاد آئین‌نامه مذکور، مسئولیت‌های ایجاد و اصلاح و مرمت معابر و تعیین حدود عابرین و رانندگان، با ایجاد پیاده‌رو و سواره‌رو مشخص شد و راهنمایی و رانندگی نیز در ابتدا با پرسیدن چند سؤال فنی به‌طور شفاهی از متقاضیان و بعد از سال 1323 با تهیه اوراق برای آزمون آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی، قبل از آزمایش عملی شهر از متقاضیان اخذ گواهینامه رانندگی، به‌طور کتبی یا شفاهی آزمایش آئین‌نامه به عمل آمده است. سؤالاتی که از مواد آیین‌نامه مصوب سال 1318 شمسی استخراج می‌شد، در هر برگ آزمون تایپ می‌شد که متقاضیان بایستی آنها را در مقابل سؤال درج نموده و یا به‌صورت شفاهی پاسخ سؤال را پس از خواندن متن آن توسط مسئول آزمایش اعلام نمایند. پس از تهیه امکانات چاپ رنگی در کشور ایران، برگ‌های آزمون با حدود سی سؤال توسط شهربانی سابق تهیه شد و از اواسط دهه 30، به‌وسیله این برگ‌ها از متقاضیان اخذ انواع گواهینامه رانندگی آزمون به‌صورت کتبی و یا شفاهی به عمل می‌آمد (اداره کل پژوهش و تألیفات، 1377:104).

از اوایل دهه 40 شمسی، برای متقاضیان آزمون آیین‌نامه به‌طور شفاهی شرط سنی تعیین شد، به‌طوری‌که هر متقاضی که به سن به‌طوری‌که هر متقاضی که به سن 25 سال تمام رسیده بود می‌توانست در صورت تمایل در آزمون آیین‌نامه، برای اخذ گواهینامه‌های موتورسیکلت و پایه دوم شخصی و پایه دوم همگانی و پایه یکم به‌صورت شفاهی شرکت کند و متقاضیان اخذ گواهینامه دوچرخه پایی و دوچرخه موتوردار، فقط

در آزمون آیین‌نامه به صورت شفاهی شرکت کرده و افرادی که سن آنان کمتر از 25 سال بوده، اجباراً باید در آزمایش آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی به صورت کتبی شرکت می‌نمودند (اداره کل پژوهش و تألیفات، 1377: 104). شرایط جدید دریافت انواع گواهینامه رانندگی در ماده 22 آیین‌نامه‌های راهنمایی و رانندگی مصوب 1347 مشخص شد. بزرگ‌ترین خلأ در این ماده، عدم توجه به امر آموزش متقاضیان بود. علیرغم وجود آموزشگاه‌های رانندگی در سطح کشور، به علت قانونمند نبودن امر آموزش و اختیاری بودن آن، آموزش توسط بستگان و یا آموزشگاه‌های تعلیم رانندگی و اغلب بدون رعایت استانداردهای موجود آموزشی انجام می‌شد.

بر اساس آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب سال 1347 و اصلاحیه‌های بعدی آن، از آن به بعد، آزمایش‌های رانندگی از متقاضیان شش نوع گواهینامه رانندگی:

1 - دوچرخه موتوردار، موتورگازی، نیروی محرکه.

2- موتورسیکلت دنده‌ای

3 - پایه دوم

4- پایه یکم

5- وسایل نقلیه ویژه راه‌سازی، ساختمانی، حمل وسایل سنگین، جرثقیل‌ها

6- تراکتور - چرخ لاستیکی در مزارع.

کارت شهری و کارت مخصوص رانندگی با اتوبوس‌های یک طبقه شرکت‌های واحد شهری و حومه به وسیله متخصصین آموزش دیده نیروی انتظامی، در حدود 140 منطقه انتظامی به طور ثابت و حدود 112 منطقه انتظامی به طور سیار از متقاضیان در همان محل به عمل آمده که در صورت قبولی متقاضیان در کلیه مراحل آزمون، گواهینامه رانندگی در محل صادر و تحویل آنان می‌گردید (اداره کل پژوهش و تألیفات، 1377: 105). بر اساس قوانین و مقررات مصوب از سال 1368 به بعد، کلیه متقاضیان اخذ گواهینامه‌های رانندگی مکلف گردیده‌اند، در آزمایش آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی به صورت کتبی شرکت نمایند. به‌غیر از متولدین سال‌های 1337 و قبل از آن و همچنین

کسانی که فاقد انگشتان دست بوده که در صورت تأیید پزشکان نیروی انتظامی، از شرط فوق‌الذکر مستثنی شده‌اند (صادقی، 1385: 5)

از مورخه 1371 بر اساس بند 5 مصوبه شورای عالی اداری کشور، مقرر داشت که «معاینه چشم بنا به تشخیص متقاضی می‌تواند از طریق چشم‌پزشکان کشور و یا کارشناسان اداره راهنمایی و رانندگی صورت پذیرد» و واحدهای صدور گواهینامه رانندگی کشور، با استقرار «چارت اسیلن» و «چراغ نئون» نصب شده در داخل آن، به‌طوری‌که هر ردیف آن روشن و خاموش می‌گردد، اقدام به معاینه چشم نمودند. از سال 1379 با توجه به افزایش آمار تصادفات در ایران، نسبت به سایر کشورها، تحقیقات گسترده‌ای در این زمینه به عمل آمد که از نتایج این تحقیقات این بود که یکی از دلایل افزایش آمار تصادفات، عدم آگاهی رانندگان نسبت به نکات آئین‌نامه است. لذا طی تصویب طرحی، مقرر گردید، به‌صورت آزمایشی آموزشگاه‌های مجاز رانندگی درجه 1، با استفاده از مدرسین مجرب معرفی شده مؤسسه راهگشا، اقدام به برگزاری کلاس‌های آموزش آئین‌نامه و فنی نموده و پس از گذراندن 5 جلسه کلاس تئوری و سپس ده جلسه تمرین عملی سایر مراحل آزمایش‌های نیز توسط افسران بازنشسته و مجرب راهور ناجا انجام و پس از تکمیل مدارک متقاضیان و ارسال آن به مرکز صدور پروانه-های رانندگی، در خصوص صدور گواهینامه آنان اقدام لازم صورت پذیرد. با توجه به اینکه در آئین‌نامه جدید، گذراندن دوره‌های آموزش تئوری و عملی اجباری بود، لذا کلیه متقاضیان اخذ گواهینامه، از مهرماه سال 1384، در 15 جلسه آموزش تئوری و عملی را در آموزشگاه‌های مجاز منتخب خود طی شرکت کردند و سپس اقدام به شرکت در آزمون مربوطه نمودند (صادقی، 1385: 7). آموزش تا این زمان فقط محدود به مهارت بود؛ اما کم‌کم موضوعاتی مانند اخلاق رانندگی و احترام به حقوق سایرین نیز مورد توجه قرار گرفت.

#### مهم‌ترین اهداف تغییرات گواهینامه‌های رانندگی

صدور گواهینامه رانندگی از سال 1304 تا 1370 هجری شمسی، به عهده شهرداری و از سال 1370 تاکنون به عهده نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران بوده است. در طی این سال‌ها، در روند صدور گواهینامه، تغییر و تحولات زیادی ایجاد شده است که این موضوع به نوبه خود بر دیگر جوانب مرتبط با آن، یعنی مسائل مختلف مربوط به

حمل و نقل و راهنمایی و رانندگی تأثیر گذاشته است. این تغییر و تحولات علاوه بر آئین نامه، نظام نامه ها و قوانین راهنمایی رانندگی، شکل گیری انواع گواهینامه، تعابیر و اصطلاحات، شکل ظاهری و صوری، شکل محتوایی، نحوه آموزش و تغییر کارکرد آموزشگاه های رانندگی نیز ایجاد شد. بررسی روند این تغییر و تحولات می تواند جنبه های گوناگون مثبت و منفی آن را هر چه بیشتر و بهتر نمایان سازد تا زمینه ای برای تدوین قوانین جامع تر و کامل تری در حوزه راهنمایی و رانندگی فراهم آورد که این امر به نوبه خود می تواند مانع از شکل گیری بسیاری آسیب ها و ضررهای ناشی از این حوزه در ارتباط با هم انسان و هم طبیعت شود و نیز در فراهم آوردن یک آرامش نسبی، در دنیای پر از استرس و فشارهای روانی تحت تأثیر این حوزه کمک کند. با به روز شدن مشکلات ناشی از رانندگی، گواهینامه های رانندگی به لحاظ شکلی و محتوایی نیز باید به روز شود تا کارایی آن حفظ و بلکه افزایش یابد. تجربه بسیاری از کشورهای که رشد وسایل نقلیه و رانندگانشان زیاد است، نشان می دهد که یک برنامه آموزش مدون، به دنبال برگزاری یک آزمون معتبر و قابل اطمینان برای تعیین شایستگی ها به همراه گروه بندی گواهینامه ها متناسب با وسایل نقلیه موجود و نیاز جامعه، قادر به کاهش تصادفات جاده ای است، در غیر این صورت تعداد رانندگان آموزش ندیده و غیر حرفه ای به طور فراوانی افزایش می یابد. ضمن اینکه افزایش سریع تصادفات و در نتیجه درد و رنج و هزینه های مترتب بر آن غیر قابل اجتناب است. اکثر تصادفات وسایل نقلیه، تصادفی نیستند بلکه عدم برنامه ریزی عدم پیش بینی درست و عدم کنترل کافی افراد هستند. به طور کلی جمع بندی مطالعات برنامه ریزی صدور گواهینامه تا این مقطع نشان می دهد که در حال حاضر گواهینامه رانندگی در کشور ما از کارایی لازم در جهت اهداف تعیین شده برخوردار نیست. علی رغم نقایص جدی در امر آموزش مقررات و مهارت های رانندگی در شرایط موجود جنبه آموزشی گواهینامه ها بر جنبه انتظامی آنها غلبه دارد و این نکته، سرمنشأ بسیاری از معضلات مربوط به اعمال مقررات و نابسامانی ترافیک است. در حقیقت گواهینامه رانندگی همانند سایر گواهینامه های آموزشی تأییدیه ای مبنی بر کسب مهارت های رانندگی و آگاهی از مقررات راهنمایی و رانندگی در مقطع زمانی صدور گواهینامه تلقی می شود. در حالی که اگر مطابق تعریف مندرج در آیین نامه راهنمایی و رانندگی، گواهینامه به حد یک مجوز برای رانندگی وسایل نقلیه که از طرف

مقامات صلاحیت‌دار بنام اشخاص صادر می‌گردد ارتقاء یابد، نقش آن به‌عنوان یک ابزار اعمال مقررات برجسته‌تر خواهد شد.

همان‌طور که بیان شد، به‌منظور تحقق اهداف مبتنی بر صدور پروانه رانندگی، ضروری بود اصلاحاتی بنیادی در شکل و محتوای و نحوه صدور گواهینامه‌ها صورت گیرد که به ترتیب در سال‌های 1348، 1355، 1384 و 1390 این تغییرات به تصویب رسیده، اما گروه‌بندی اخیرالتصویب، با توجه به اینکه تاکنون تغییرات فراوانی در سیستم حمل‌ونقل از جمله در ناوگان وسایل نقلیه به وقوع پیوسته، جوابگوی نیازها نیست. تجزیه‌وتحلیل آمار تصادفات و حوادث رانندگی در ایران نشان می‌دهد که راننده (عامل انسانی) اصلی‌ترین و مهم‌ترین علت در ایجاد حوادث و سوانح رانندگی کشور می‌باشد؛ بنابراین، هدایت عامل انسانی به‌سوی تلاش برای حل مشکلات ایمنی راه، امری ضروری و حیاتی است. اساس این کار نیز ایجاد نظام کارآمد صدور گواهینامه رانندگی است. از آنجاکه انجام صحیح و اصولی هر کاری در طول زمان به برنامه‌ریزی نیازمند است، لذا برای کاهش نقش راننده در سوانح رانندگی ضرورت دارد که روش رایج صدور گواهینامه رانندگی در کشور مورد بررسی قرار گرفته تا مشخص نماید آیا فرایند صدور گواهینامه با برنامه تدوین شده مطابقت دارد و می‌تواند ما را به اهداف در نظر گرفته شده در خصوص کاهش تخلفات برساند یا نه. به موازات ارتقاء مأموریت‌های گواهینامه رانندگی ضروری است انواع آزمایش‌های مهارت رانندگی و آگاهی از مقررات راهنمایی و رانندگی و معاینات جسمی و روانی به تناسب تحول یابد، همچنین ضروری است سیستم مناسبی برای ثبت تخلفات در سوابق رانندگان بکار گرفته شود تا نقش بازدارنده راننده از تخلفات در گواهینامه تحکیم شود.

شکل و محتوای گواهینامه نیز باید متناسب با مأموریت‌های جدید آن تغییر یابد. اقلام اطلاعات مندرج در رو و پشت گواهینامه، به‌تبع تغییرات، طبقه‌بندی و نیازهای جدید باید مشخص شود و کیفیت و ابعاد گواهینامه، در حد مطلوب طراحی شود. تحقق اهداف صدور پروانه رانندگی، منوط به تأمین بستر قانونی و حقوقی مقتضی است. قوانین جاری، در راستای جایگاه فعلی گواهینامه رانندگی به تصویب رسیده است؛ بنابراین ضروری است اولاً قوانین متناقض با اهداف جدید نسخ شده و ثانیاً قوانین تکمیلی از مجاری قانونی به تصویب رسانده شود. شبکه‌های جاده‌ای نامناسب و روش‌های ضعیف

کنترل ترافیک، افزایش تعداد وسایل نقلیه موتوری و رانندگان مبتدی و ... تا زمانی که در استانداردهای رانندگی اصلاحات گسترده‌ای صورت نگرفته، باعث افزایش مخاطرات می‌گردد. لزوم انجام تحقیقات گسترده، به‌منظور اصلاح و بهینه‌سازی روش‌های آزمون، موجب ارتقای کیفیت آن، رفع نواقص و معایب موجود خواهد شد که در نهایت افزایش ایمنی جاده‌ای و کاهش تصادفات رانندگی را به دنبال خواهد داشت.

### نتیجه‌گیری

محوریت و بحث اصلی این پژوهش، موضوعیت تحولاتی است که به جهت اصلاحات کارآمد از آغاز تاکنون در باب قوانین و مقررات پیرامون رانندگی صورت گرفته و اما در خلال امر، به بررسی سیر تحول شکلی و محتوایی سند گواهینامه رانندگی نیز پرداخته است. یافته‌های توصیفی و تحلیلی موضوع مورد نظر، نشان‌دهنده این نکته است که در صدور گواهینامه‌ها در هر دوره نقایصی وجود داشته که نیازمند تغییر بوده و مسئولین را وادار به تفکر نموده و موجبات فراهم آوردن شرایط اصلاحات را پیش رو آورده است، لیکن باوجود اصلاحات دوره به دوره در نحوه صدور آن‌ها، کماکان در کشور، شاهد بروز تصادفات و تخلفات رانندگی به میزان زیاد هستیم که حل آن، نیازمند اصلاحات جدی‌تری است که به بهبود روند صدور گواهینامه و افزایش آگاهی در زمینه اصول و قواعد رانندگی کمک کند. در دوره‌های اولیه صدور گواهینامه‌ها، با وجود تعداد کم آلات نقلیه، میزان تصادفات بالا بود. رانندگان شناخت چندانی از قوانین رانندگی نداشته و آئین‌نامه اولیه نواقص زیادی داشت تا اینکه با بالاتر رفتن آمار اعتراضات و شکایات مردم، پلیس راهنمایی و رانندگی سختگیری‌های بیشتری اعمال نمود و با بالا رفتن سطح تکنولوژیکی آلات نقلیه، اصلاحاتی در زمینه قوانین رانندگی صورت گرفت. به‌تدریج گواهینامه‌ها دسته‌بندی شدند و آموزشگاه‌ها شکل و رونق گرفتند تا جایی که یکی از شروط دریافت گواهینامه، گذراندن دوره‌های آموزش رانندگی شد؛ اما با توجه به ورود بی‌رویه خودرو و نیز افزایش سرعت اتومبیل‌ها، میزان تخلفات و تصادفات افزایش یافت و موجبات اصلاحات بعدی را فراهم آورد که باوجود گذشت دهه‌ها از صدور گواهینامه رانندگی و ورود نظرات نوین در امر آموزش و تغییرات نسل به نسل در ظاهر

و محتوای این نوع اسناد هویتی و افزایش قابلیت‌های آن، تأثیر چندانی در کاهش تخلفات رانندگی صورت نداده است.

## منابع

- آرمان، محمدعلی (1393). بررسی مقایسه‌ای روند صدور گواهینامه رانندگی در ایران و سایر کشورها، تهران: نشر پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا مرکز تحقیقات کاربردی، کتاب کاربست دی‌ماه سال 1393.
- اداره کل پژوهش و تألیفات؛ امور تخصصی راهنمایی و رانندگی (1377). تهران: چاپ و صحافی اداره کل پشتیبانی آموزش.
- بیگری، حیدرقلی، (1350). خاطرات یک سرباز، روابط عمومی ارتش، تهران.
- تهرانی شفق، اکبر (1389). کتاب طهران قدیم تهران جدید، انتشارات بوستان، چاپ اول، تهران.
- امیری، موسی (1395) آزمایشات رانندگی و صدور گواهینامه، تهران: مرکز تحقیقات پلیس راهور ناجا: چاپ اول.
- بلغاری، محمد (1387) مجموعه کامل قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، تهران: مجمع علمی و فرهنگی مجد.
- روشنی، غلامرضا (1394) تاریخچه راهنمایی و رانندگی، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات اجتماعی ناجا، مرکز اسناد و ترویج دانش.
- سالور، سبکتکین (1355). پلیس ایران، بی‌نا.
- شکی باپور، عنایت‌الله (1374) اطلاعات عمومی «دایره المعارف اجتماعی»، تهران: نشر کتاب‌فروشی اشرافی.
- شهری، جعفر (1368). تاریخ اجتماعی تهران در قرن سیزدهم، تهران: نشر رسا.
- صادقی، محمداصداق (1385) صدور پروانه‌ها و آزمایشات (1)، تهران: نشر معاونت آموزش دانشگاه علوم انتظامی ناجا.
- عدل، شهریار و برنارد اورکاد (1375) تهران، پایتخت دویست‌ساله، ترجمه: وثوقی خزائی، فاطمه و احمد سیدی و ابوالحسن سرو قد مقدم، وثوقی خزائی، تهران: سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران و انجمن ایران‌شناسی فرانسه.
- معتضد، خسرو (1385). یکصد سال فراز و فرود، ج 2. تهران: سازمان تحقیقات و مطالعات ناجا.
- نیروی انتظامی: آموزش جامع قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی (1384) تهران: انتشارات ناجا.
- وزارت کشور، رهبر فرماندار، تهران: 1335.



- رحمت‌آبادی، الهام (1387) از کجاوه، کالسکه و ماشین‌دودی تا ورود اولین اتومبیل به ایران، مجله جستارهای شهرسازی، تهران، شماره 26-27.
- صفری، محسن؛ بهاری زاده، مصطفی: (1389). مسئولیت راننده بدون گواهی‌نامه رانندگی، نشریه حقوق اسلامی، سال هفتم، شماره 24.
- عابدیان، سمیه (1389) مطالعه تکنولوژی‌های مورد هوشمند، نگارش 2/0، دانشگاه علامه طباطبایی - دانشکده مدیریت و حسابداری.
- معتضد، خسرو (از 1382 تا 1384). سلسله مقالاتی پیرامون: تاریخچه ورود خودرو به ایران و جا افتادن و جدی انگاشتن آن. تهران: ماهنامه خبری، از شماره 80 تا 100
- احمدآبادی، محمد (1396) تبیین و تحلیل تشکیلات و عملکرد نظمی در دوره پهلوی اول 1304 تا 1320 ه.ش، رساله دکتری، دانشگاه آزاد واحد نجف‌آباد.
- اسدی، روح‌الله (1395) بررسی تأثیر گواهینامه‌های رانندگی بر میزان تخلفات رانندگی در شهر تهران (مطالعه وردی منطقه 2)، پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشگاه آزاد واحد تهران مرکز.
- Louis E. Schwartz; Trial automobile accident cases; New York
- Matthew bender & company, 1928
- Kalish. F. and Roy Hakinston. (2007), Traffic Roles Effect on Accident Risk, journal of Accident perevention Elsevier, 24(3)

