

ضرورت طبقه‌بندی گواهینامه موتورسیکلت

(مقاله ترویجی)

پوریا محمدیان یزدی^۱، عبدالمجید قرنجیک^۲، علی یاراحمدی^۳، آرش نقافی^۴

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۰۹/۱۹

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۶/۰۲

چکیده

امروزه سیاست‌گذاری در زمینه قوانین راهنمایی و رانندگی در راستای انضباط بخشی به رفتارهای ترافیکی به‌ویژه در زمینه موتورسیکلت بسیار ضروری است. با وجود تنوع روزافزون بسیار زیاد انواع موتورسیکلت به‌ویژه گسترش موتورسیکلت‌های برقی و ویژگی‌های گوناگون آنها، فقط یک نوع گواهینامه برای رانندگی با آن وجود دارد. به‌علاوه، با توجه به فراگیری بسیار بالای استفاده از آن در کشور و معضلات موجود در جامعه از جمله در زمینه ترافیک، آلاینده‌های زیست‌محیطی ناشی از ترافیک، افزایش مصرف سوخت در ترافیک و چالش‌های مربوط به فضای پارک و مشابه آنها به‌ویژه در کلان‌شهرهای کشور، ضرورت بازنگری در گواهینامه موتورسیکلت را اجتناب‌ناپذیر نشان می‌دهد. از این‌رو، پژوهش حاضر با هدف شناسایی ابعاد مختلف و تبیین ضرورت‌های طبقه‌بندی گواهینامه‌های موتورسیکلت، به بررسی امکان‌سنجی این موضوع در کشور می‌پردازد. در این راستا با استفاده از روش‌شناسی کیفی و شیوه‌ی تحلیل محتوا و از طریق منابع اسنادی به بررسی قوانین راهنمایی و رانندگی در کشورهای مختلف جهان پرداخته است. یافته‌ها نشان می‌دهد در بسیاری از کشورهای جهان گواهینامه‌های موتورسیکلت بیش از یک نوع و اغلب، سه یا چهار نوع هستند که ویژگی‌های مختلفی برای هر یک از آنها تعریف شده است. این طبقه‌بندی در آمریکا اغلب دو دسته (در ایالت‌های مختلف)، در چین سه دسته، هند، ژاپن و اتحادیه‌ی اروپا چهار دسته و ترکیه و مالزی پنج دسته است. از این‌رو، پیشنهادهایی در راستای انتظام بخشی بیشتر به رفتارهای ترافیکی و بهبود فرهنگ ترافیک ارائه شد که می‌توان به بازنگری جدی در مقررات گواهینامه موتورسیکلت و اعمال طبقه‌بندی آن حداقل در سه دسته اشاره کرد.

کلیدواژه‌ها: گواهینامه رانندگی، گواهینامه موتورسیکلت، قوانین رانندگی، طبقه‌بندی گواهینامه، انواع موتورسیکلت.

۱. دانشجوی دکتری مدیریت راهبردی دانشگاه عالی دفاع ملی، وزارت کشور، pooria.mohammadian@gmail.com

۲. دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، وزارت کشور، نویسنده مسئول: majidgharanjik@gmail.com

۳. کارشناس ارشد مهندسی عمران، وزارت کشور، ali.y1818@yahoo.com

۴. کارشناس ارشد مهندسی برنامه‌ریزی حمل و نقل، وزارت کشور، arash.neghafi@gmail.com

تنظیم قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و انضباطبخشی به رفتارها و قواعد ترافیکی در استفاده از وسایل حمل و نقل از جمله ضروریات مهم در جامعه‌ی امروز است. در این میان، موتورسیکلت یکی از پرکاربردترین وسایل حمل و نقل به‌ویژه در نواحی شهری کشورهای در حال توسعه از جمله ایران است که با توجه به شرایط خاص خود نیازمند قوانین ویژه‌ای است. یکی از قوانین این حوزه، گواهینامه‌های رانندگی است. از آنجایی که موتورسیکلت نیز یکی از وسایل نقلیه موتوری محسوب می‌شود؛ قانون‌گذار، آن را مشمول قوانین مربوط به گواهینامه کرده است. با توجه به این موضوع و براساس آیین‌نامه‌ی صدور انواع گواهینامه‌های رانندگی در کشور، برخلاف سایر وسایل نقلیه، برای رانندگی با موتورسیکلت فقط یک نوع گواهینامه در نظر گرفته شده است که براساس آن دارنده‌ی گواهینامه مجاز به راندن موتورسیکلت‌های با حجم موتور تا ۲۰۰ سی‌سی است. برای حجم‌های بالاتر نیز تنها موضوع پیش‌نیاز در نظر گرفته شده، گذشت سه سال از اخذ گواهینامه و رسیدن به سن بیست و سه سال تمام (مواد ۲ و ۱۰ آیین‌نامه صدور انواع گواهینامه‌های رانندگی مصوب ۱۳۹۰) و محدودیت‌های در نظر گرفته شده برای سال اول اخذ اولین گواهینامه در دستورالعمل شرایط تبصره‌ی ماده‌ی ۴ این آیین‌نامه. البته این نکته را نباید از نظر دور داشت که با محدودیتی که نهادهای امنیتی برای تردد موتورسیکلت‌های با حجم موتور بیش از ۲۵۰ سی‌سی قائل شده‌اند در عمل باعث حذف طیف گسترده‌ای از کلاس‌های وزنی موتورسیکلت در سطح معابر شده‌اند. هم‌چنین حذف موتورسیکلت‌های دو زمانه به‌خاطر آلاینده‌ی زیاد آنها از سطح شهرها باعث شد که در عمل موتورسیکلت‌های هوندا سی جی ۱۲۵ یک‌ه‌تاز میدان شوند. از سوی دیگر، مسائلی هم‌چون ترافیک سنگین در شهرها مشکلات جای پارک اتومبیل‌ها به‌ویژه در مراکز شهرها و نیز معافیت موتورسیکلت‌ها از طرح‌های محدودیت ترافیک در کلان‌شهرها در کنار قیمت کم آن نسبت به اتومبیل، باعث استقبال مردم از این وسیله‌نقلیه شده و تقاضا برای خرید آن به‌نحو چشم‌گیری افزایش پیدا کرد. به‌طوری‌که تعداد موتورسیکلت‌های

شماره‌گذاری شده از حدود یک میلیون و پانصد هزار دستگاه در سال ۱۳۸۰ به حدود ده میلیون دستگاه در سال ۱۳۹۰ رسید و تا سال ۱۳۹۵ نیز حدود سه و نیم میلیون دستگاه دیگر هم به آن اضافه شد (گزارش‌های آرشپوی پلیس راهور، ۱۳۹۶). این رشد انفجاری، اثرات مثبت و منفی جانبی نیز به همراه داشت. از جمله عوارض آن می‌توان به گسترش بی‌انضباطی در رعایت قوانین و افزایش تخلفات رانندگی، افزایش شمار تصادفات و تلفات ناشی از آن، افزایش آلودگی هوا و آلودگی صوتی اشاره کرد و در مقابل تنوع قابل توجه در حجم موتور زیر ۲۵۰ سی‌سی، ارائه انواع مختلف کاربری موتورسیکلت (مانند شهری، اسکوتر، بیابانی و غیره) و نیز معرفی موتورسیکلت‌های الکتریکی را به‌عنوان اثرات مثبت آن برشمرد. همگی این موارد موید لزوم بازنگری در قوانین و مقررات گواهینامه رانندگی موتورسیکلت و اعمال طبقه‌بندی برای آن است. از این‌رو، پژوهش حاضر با هدف شناسایی ابعاد مختلف و تبیین ضرورت‌های طبقه‌بندی گواهینامه‌های موتورسیکلت، با بررسی قوانین راهنمایی و رانندگی موجود در کشورهای مختلف جهان، به بررسی امکان‌سنجی این موضوع در کشور پرداخته است.

پیشینه تحقیق

در بررسی منابع اسنادی در حوزه‌ی موضوع پژوهش حاضر، مشخص شد پژوهش‌گران به‌ندرت به این موضوع پرداخته‌اند. اما به لحاظ مشابهت در ابعاد مختلف موضوع می‌توان به پژوهش‌هایی اشاره کرد. از جمله، زمانی علویچه و همکاران (۱۳۸۷) در پژوهش خود به این نتیجه رسیدند که با توجه به انگیزه‌های متفاوت در استفاده از موتورسیکلت از جمله استفاده از وسیله‌ای سریع و آسان در ترافیک، ضرورت شغلی، تامین نیازهای هیجانی، سهولت در انجام خلاف و فرار از قانون، می‌توان موتورسواران را براساس انگیزه‌های متفاوت و بالتبع موتورسیکلت مورد نیاز آنها به گروه‌های مختلف تقسیم کرد. این موضوع می‌تواند خود را در انواع مختلف گواهینامه‌های صادرشده نشان دهد. الیاسی و تقوی (۱۳۸۸) معتقدند تعامل اجتماعی پلیس با مردم، اطلاع‌رسانی مناسب آن از قوانین و مقررات و

توجه بیشتر به نیازهای واقعی اقشار مختلف جامعه می‌تواند منجر به پایبندی بیشتر افراد به قوانین راهنمایی و رانندگی شود. معدلی و همکاران (۱۳۸۸) به بررسی یکی از مداخلات پلیس راهنمایی و رانندگی در زمینه تأثیر صدور گواهی‌نامه یک ساله موقت به همراه آموزش برای دریافت آن در کاهش سوانح پرداختند. این موضوع در واقع نشان‌دهنده تاثیرگذاری در قانون‌مداری افراد است که یکی از بازخوردهای آن کاهش سوانح رانندگی و پیش‌گیری از تخلفات رانندگی است.

از آنجایی که در نتیجه انتظام اجتماعی و قانون‌مداری حاصل از یادگیری مهارت رانندگی در افراد می‌توان تصادفات را کاهش داد، نجات‌بخش و همکاران (۱۳۸۸) نیز تاکید دارند که با توجه به توان متفاوت موتورسیکلت‌ها در بازارهای داخلی و خارجی و نیاز به مهارت‌های ویژه برای هر یک از انواع آنها، تدوین قوانین و آموزش‌هایی متفاوت برای انواع مختلف مجوزهای رانندگی نیاز است. این ضرورت‌های آموزشی توسط طبیعی و همکاران (۱۳۹۰) و خلیفه و موسوی (۱۳۹۲) نیز مورد تاکید قرار گرفته است. بر این اساس، برنامه‌های آموزشی از سنین پایین و در مدارس با هدف اصلاح باورهای رانندگان و به‌ویژه نوجوانان تأثیر به‌سزایی در افزایش نظم اجتماعی و قانون‌مداری خواهد داشت. به‌ویژه آنکه بهره‌گیری از موتورسیکلت‌های سبک موسوم به موپدها^۱ که در ایران به موتور گازی مشهور هستند و دارای پیشرفته‌ی اتوماتیک و فاقد جعبه دنده بوده و ویژگی‌هایی هم‌چون قدرت و شتاب پایین، صدای کم، قند مانور پایین، سهولت رانندگی و ایمنی بیشتر دارند، تفاوت‌های خاصی را ایجاد خواهد کرد.

در زمینه‌ی ضرورت تغییر و به‌روزرسانی کارآمد در قوانین راهنمایی و رانندگی، سوری و همکاران (۱۳۹۱) و دادرس و همکاران (۱۳۹۶) دریافتند که به‌روز کردن مستمر قانون که همراه با افزایش رضایت‌مندی کاربران باشد، باعث افزایش قانون‌گرایی خواهد شد. در حالی که به بیان عباس‌زاده و همکاران (۱۳۹۱)، قانون‌گریزی نتیجه تبعی‌آشفستگی اجتماعی در افراد خواهد بود. بنابراین می‌توان به‌روز کردن قوانین گذشته را از الزامات

1. Mopeds

پیش‌گیری از تخلف دانست. در این خصوص، پژوهش حسن‌پور و باباپور (۱۳۹۳) نیز ضمن مطالعه‌ی تطبیقی قوانین موتورسیکلت‌سواران در ایران و برخی از کشورهای جهان، نشان داد که اصلاح قوانین راهنمایی و رانندگی می‌تواند تلفات ناشی از تصادفات را کاهش دهد. این یافته به معنای آن است که قانون‌گرایی و بهبود رفتارهای ترافیکی یکی از نتایج اصلاح سنجیده در قوانین است. امیرکافی (۱۳۹۳) در پژوهش خود به این نتیجه دست یافت که قصد و نیت موتورسواران برای انجام تخلف می‌تواند از درک آنها نسبت به عدالت رویه‌ای و احساس الزام در پیروی از قوانین ناشی شود. مرادی و همکاران (۱۳۹۴) نشان دادند که نگرش مناسب رانندگان نسبت به قوانین و مقررات ارتباط معناداری با عملکرد آنها نسبت به اجرای آن دارد. جهانی چگنی و همکاران (۱۳۹۵) نیز تایید کردند که قوانین و مقررات به عنوان یکی از عوامل مهم، ارتباط معناداری با رفتارهای ترافیکی موتورسواران دارد. آبرودی و همکاران (۱۳۹۷) نیز با اشاره به این موضوع که قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی به‌دنبال ایجاد و حفظ نظم در جامعه هستند، دریافتند که تصویب و اجرای قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی منجر به افزایش بازدارندگی قوانین راهنمایی و رانندگی در کشور در ابعاد مختلف شده است.

روش تحقیق

در این پژوهش از روش تحلیل محتوا از نوع آشکار استفاده شده است. تحلیل محتوا عبارت است از: فرآیند سازمان‌دهی و یک‌پارچه‌سازی داستان، نوشته‌ها و اطلاعات کیفی به‌گونه‌ای که منجر به پیدایش زمینه‌ها و مفاهیم شود (استروبرت^۱، ۲۰۰۷). هم‌چنین، به‌لحاظ ماهیت، پژوهشی کاربردی محسوب می‌شود که نتایج آن می‌تواند برای دستگاه‌های مختلف سیاست‌گذار و اجرایی در زمینه‌ی حمل‌ونقل و ترافیک قابل استفاده باشد. داده‌های پژوهش از طریق مطالعات اسنادی شامل قوانین و آیین‌نامه‌های رانندگی کشورهای مختلف به‌عنوان جامعه‌ی آماری جمع‌آوری شده است. در این راستا،

1. Streubert

کشورهای مورد بررسی نیز به‌عنوان نمونه‌ی آماری و با روش هدفمند به چند دسته تقسیم شده و قوانین مربوطه از وبگاه سازمان‌های مرتبط با قوانین رانندگی در آنها شامل چین، هند، ترکیه، مالزی، ویتنام، ژاپن و اتحادیه‌ی اروپا مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار گرفته است.

یافته‌ها

در پژوهش حاضر، کشورهای مختلف با توجه به شرایط مختلف از جمله مشابهت‌های اقتصادی، اجتماعی و سطح توسعه‌یافتگی، به چهار دسته تقسیم شده‌اند که عبارت‌اند از: **الف) ایالات متحده آمریکا:** این کشور به‌عنوان کشوری توسعه‌یافته، پهناور، با خصوصیات جغرافیایی گوناگون، پرجمعیت و با مردمانی از نژادهای مختلف و به‌ویژه، پیشرو در صنعت موتورسیکلت، مورد توجه قرار گرفت. با توجه به این‌که در این کشور هر ایالت قوانین خاص خود را دارد، برای گواهینامه موتورسیکلت نیز رویکردهای مختلفی مبنای قرار داده شده است؛ به‌طوری‌که در ۳۵ ایالت، طبقه‌بندی خاصی برای موتورسیکلت وجود ندارد و در ۱۳ ایالت یک معیار و در یک ایالت هم دو معیار برای طبقه‌بندی گواهینامه وجود دارد. معیار طبقه‌بندی، اغلب براساس حجم موتور است. تنها در ایالت پنسیلوانیا، معیار قدرت موتور و تعداد چرخ را مدنظر قرار داده و توجهی به حجم موتور ندارد. در مقابل در ایالت آلاباما هم حجم موتور و هم قدرت آن به‌عنوان معیاری برای دو دسته کردن گواهینامه‌ها مورد استفاده قرار گرفته است. در سایر ایالاتی که حجم موتور را معیار طبقه‌بندی قرار داده‌اند مرزهای ۱۰۰، ۱۲۵، ۱۵۰، ۲۵۰ یا ۵۰۰ سی‌سی به‌عنوان معیاری برای دو دسته کردن گواهینامه‌ها مورد استفاده قرار گرفته و تنها در ایالت یوتا از سه حجم موتور ۹۰، ۲۴۹ و ۶۴۹ سی‌سی به‌عنوان معیار طبقه‌بندی گواهینامه‌های موتورسیکلت استفاده شده است. (اساس ایمنی موتورسیکلت، ۲۰۱۸)

ب) اتحادیه‌ی اروپا: کشورهای اتحادیه‌ی اروپا قوانین تقریباً یکسانی برای موتورسیکلت تنظیم کرده‌اند. البته برخی از کشورها متناسب با شرایط داخلی خود در

مواردی تغییراتی نیز در آن اعمال می‌کنند. اما به‌طور کلی طبقه‌بندی گواهینامه‌های موتورسیکلت در این کشورها به شرح ذیل است. (دفتر نشریه اتحادیه اروپا، ۲۰۱۸)

جدول شماره ۱- طبقه‌بندی گواهینامه‌های موتورسیکلت در اتحادیه‌ی اروپا

طبقه	نوع موتورسیکلت	پیش‌نیاز	سن
AM	موتورسیکلت ۲ یا ۳ چرخ کمتر از ۵۰ سی‌سی (موپد) و یا حداکثر سرعت طراحی ۴۵ کیلومتر بر ساعت و ۴ چرخ با توان کمتر از ۴ کیلووات	عدم نیاز به گواهینامه مخصوص برای دارندگان سایر گواهینامه‌ها	۱۶
	موتورسیکلت ۲ چرخ کمتر از ۱۲۵ سی‌سی و توان کمتر از ۱۱ کیلووات و ۳ چرخ کمتر از ۱۵ کیلووات	-	۱۶
A2	موتورسیکلت‌های با توان کمتر از ۳۵ کیلووات	-	۱۸
A	سایر موتورسیکلت‌ها (بیش از ۱۵ کیلووات)	۲ سال سابقه گواهینامه A2 یا حداقل ۲۴ سال سن	۲۰

(دفتر نشریه اتحادیه اروپا، ۲۰۱۸)

ج) برخی از قوانین خاص در کشورها: در این قسمت برخی از قوانینی که به‌طور خاص در یک یا چند کشور اجرا می‌شوند، آمده است.

۱- اسپانیا: در کشور اسپانیا علاوه بر نوع موتور، با توجه به استفاده و طرح کاربردی آن گواهینامه‌های متفاوتی ارائه می‌شود:

- گواهینامه‌ی درجه‌ی (A1): راننده برای داشتن این گواهینامه، باید حداقل ۱۶ سال داشته باشد. این گواهینامه اجازه رانندگی را در خیابان‌های شهر با موتورسیکلت‌های بدون اتاقک پهلو، که حداکثر حجم موتور آن ۱۲۵ سی‌سی و قدرت حداکثر آن ۱۱ کیلووات یا ۱۵ اسب بخار باشد، می‌دهد.

- گواهینامه‌ی درجه‌ی (A2): درخواست‌کننده‌ی این گواهینامه باید حداقل ۱۸ سال داشته باشد و اجازه‌ی رانندگی موتورسیکلت را با یا بدون اتاقک پهلو و قدرت حداکثر ۳۵ کیلووات یا ۴۷ اسب بخار می‌دهد. برای دریافت این نوع گواهینامه لازم است چهار آزمون متشکل از دو امتحان تئوری و دو امتحان عملی را قبول شوند.

- گواهینامه‌ی درجه‌ی (A3): سن دریافت این نوع گواهینامه باید دست کم ۲۰ سال باشد. افزون بر آن نیاز است که راننده حداقل ۲ سال سابقه در رانندگی با گواهینامه‌ی A2 داشته باشد. این گواهینامه، اجازه‌ی رانندگی موتورسیکلت با هر قدرت و وزنی را می‌دهد و متقاضی دریافت آن باید دوره‌ی آموزشی خاص اداره‌ی راهنمایی و رانندگی را پشت سر بگذارد. (فخار، ۱۳۹۶)

۲- انگلستان: حداقل سن مجاز برای طبقات A1، A2 و A یک‌سال بیشتر در نظر گرفته و طبقه Q که شامل AM به‌علاوه‌ی موتورسیکلت‌های سبک (موپد) دو یا سه چرخ با حداکثر سرعت کمتر از ۲۵ کیلومتر در ساعت است که متقاضی از سن ۱۶ سالگی می‌تواند آن را اخذ کند. (خدمات و اطلاعات دولت انگلیس^۱، ۲۰۱۸)

برخی از دیگر قوانین خاص این کشور نیز عبارت‌انداز:

- راننده‌ی موتورسیکلت در تمام طول رانندگی باید چراغ‌های جلو و عقب موتور را روشن نگه دارد.

- نرخ بیمه‌ی شخص ثالث با کاهش سن راکب و افزایش حجم یا توان موتور و براساس نوع موتورسیکلت افزایش می‌یابد.

۳- آلمان: ویژگی‌های خاص این کشور عبارت است از:

- کودکان در آلمان تا قبل از کلاس چهارم مدرسه اجازه دارند فقط در پیاده‌روها دوچرخه‌سواری کنند. در کلاس چهارم همه‌ی کودکان توسط پلیس در مدرسه، آموزش دوچرخه‌سواری دیده و قوانین آن را می‌آموزند. کودکان پس از قبول شدن در یک امتحان اجازه می‌یابند با کلاه ایمنی در خیابان‌ها دوچرخه‌سواری کنند.

1. England Government Services and Information

- برای موتورسواری به غیر از گواهینامه‌ی ویژه، گواهی آزمون نیز وجود دارد. (فخار، ۱۳۹۶)
- ۴- هم‌چنین، قوانین خاص دیگری نیز در برخی از کشورها وجود دارد که از آن جمله می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:
- راننده‌ی موتورسیکلت در تمام طول رانندگی باید چراغ‌های جلو و عقب موتور را روشن نگه دارد.
- در برخی از کشورها باید از علائم خاصی مانند L (Learner) یا مبتدی بر روی بدنه‌ی موتورسیکلت‌های زیر ۵۰ سی‌سی که بدون گواهینامه مخصوص (با گواهینامه خودرو) رانده می‌شوند نصب شود. (در کنار موتورهای در حال آموزش)
- در برخی از کشورها، گواهینامه‌های رانندگی مشروط برای مدت مشخصی با ایجاد محدودیت‌های بیشتر برای دارندگان صادر می‌شود که عمدتاً مربوط به موتورسیکلت‌های با توان کم (کمتر از ۵۰ سی‌سی) است.
- در برخی از کشورها گواهینامه‌هایی وجود دارد که به شخص اجازه می‌دهد چند نوع از وسایل نقلیه سبک از جمله موتورسیکلت و خودرو سواری را براند.
- در برخی از کشورها یک گواهینامه‌ی موقت (نوآموز) ارائه می‌شود که شرایط ساده‌تری دارد ولی بایستی بعد از طی زمان مشخصی (حدود سه تا شش ماه) با شرکت در آزمون‌های اصلی، گواهینامه اصلی دریافت شود (استرالیا). (زارع و همکاران، ۱۳۹۴)
- اخیراً برخی مقامات پلیس پاکستان خواستار نصب سیستم‌های قابل ردیابی بر روی تمام موتورسیکلت‌ها شده‌اند و تاکید دارند که این موضوع باید به‌طور اجباری اجرا شود. دولت پاکستان طرح تجهیز موتورسیکلت‌ها به سیستم‌های قابل ردیابی را در دست بررسی دارد. (وزارت ارتباطات پاکستان^۱، ۲۰۱۹)
- د: ژاپن: ژاپن به‌عنوان کشوری توسعه‌یافته و در عین حال تراکم بسیار بالای جمعیتی و به‌ویژه شهرهای بسیار پرجمعیت و متراکم مورد توجه قرار گرفته است. براساس بررسی‌ها، چهار نوع گواهینامه برای موتورسیکلت‌ها پیش‌بینی شده است که جدول زیر این دسته‌ها را نشان می‌دهد. (آژانس پلیس ملی ژاپن^۲، ۲۰۱۸)

1. Pakistan Ministry of Communication
2. Japan National Police Agency

جدول شماره ۲- طبقه‌بندی گواهینامه‌های موتورسیکلت در ژاپن

سن	پیش‌نیاز	نوع موتورسیکلت	طبقه
۱۶	کفایت مجوز رانندگی معمولی	۵۰ سی‌سی	-
۱۶	-	۱۲۵ سی‌سی	-
۱۶	-	۴۰۰ سی‌سی	-
۱۸	-	موتورسیکلت‌های بزرگ	-

(آژانس پلیس ملی ژاپن، ۲۰۱۸)

بعلاوه در ژاپن شرایط خاصی نیز برای راندن موتورسیکلت به شرح ذیل تدوین شده است:

- برای رانندگی موتورسیکلت‌های زیر ۵۰ سی‌سی، کسانی که دارای گواهینامه‌ی معمولی هستند نیازی به آزمون رانندگی نداشته ولی باید ۳ ساعت دوره‌ی رانندگی ایمن را در مراکز مربوطه بگذرانند.

- برای راندن موتورسیکلت‌های ۱۲۵ سی‌سی یا بالاتر نیاز به طی یک دوره‌ی رانندگی و کمک‌های اولیه در یک آموزشگاه رانندگی تعیین شده (هر دو جمعاً ۳ ساعت) است. برای کسانی که دارای یکی از طبقات گواهینامه باشند، نیاز به این شرایط نیست. (آژانس پلیس ملی ژاپن، ۲۰۱۸)

ه) کشورهای در حال توسعه: با توجه به قرار گرفتن ایران در میان کشورهای در حال توسعه و در نتیجه، مشابهت بیشتری که به لحاظ شرایط اجتماعی، اقتصادی با این دسته از کشورها وجود دارد، در این قسمت برخی از آنها مورد بررسی قرار گرفته است.

۱- چین: چین به‌عنوان پرجمعیت‌ترین کشور دنیا و شهرهایی با تراکم بسیار بالای انسانی و طیف بزرگی از بهره‌برداران از موتورسیکلت مورد توجه قرار گرفته است. بررسی قوانین رانندگی در چین طبقه‌بندی گواهینامه‌های موتورسیکلت را به شکل زیر نشان می‌دهد:

جدول شماره ۳- طبقه‌بندی گواهینامه‌های موتورسیکلت در چین

سن	طبقات مشمول	نوع موتورسیکلت	طبقه
۱۸	E, F	موتورسیکلت سه چرخ معمولی	D
۱۸	F	موتورسیکلت دوچرخ معمولی (بیش از ۵۰ سی‌سی)	E
۱۸	-	موتورسیکلت سبک (کمتر از ۵۰ سی‌سی)	F

(دولت مردمی استان سیچوان^۱، ۲۰۱۷)

1. The People's Government of Sichuan Province

همچنین، حرکت موتورسیکلت در چین فقط در صورتی که «پلاک ویژه» و «شماره‌ی ثبت اداره‌ی راهنمایی و رانندگی» را داشته باشد مجاز است. همین دو اقدام برای دارندگان موتورسیکلت در مواردی متعددی می‌تواند تا بهای یک دستگاه موتورسیکلت هزینه داشته باشد. این در شرایطی است که هیچ موتورسیکلتی که سن آن بیشتر از ۱۱ سال باشد، نباید مورد استفاده قرار گیرد و در صورت مشاهده این گونه موتورسیکلت‌ها، مالک وسیله نقلیه علاوه بر جریمه سنگین با خطر زندان نیز روبه‌رو خواهد شد. البته در بسیاری از موارد، تردد موتورسیکلت‌ها در مناطق مرکزی شهرها ممنوع است و فقط اجازه تردد در حاشیه شهرها داده می‌شود. (دولت مردمی استان سیچوان، ۲۰۱۷)

۲- هندوستان: هند نیز کشوری است که شهرهای آن با تراکم بسیار بالای جمعیتی روبه‌رو بوده و میزان استفاده از موتورسیکلت در آن بسیار بالا است. در این کشور، گواهینامه‌های موتورسیکلت به چهار دسته مطابق جدول زیر تقسیم می‌شوند.

جدول شماره ۴- طبقه‌بندی گواهینامه‌های موتورسیکلت در هندوستان

سن	نوع موتورسیکلت	طبقه
۱۶	موتورسیکلت کمتر از ۵۰ سی‌سی	MC 50CC
۱۸	موتورسیکلت (سبک) بیش از ۵۰ سی‌سی	MC EX50CC
۱۸	کلیه موتورسیکلت‌ها و اسکوترهای دنده اتوماتیک	M/CYCL.WOG
۱۸	کلیه موتورسیکلت‌های دنده دستی	M/CYCL.WG

(وزارت حمل و نقل جاده ای و بزرگراه‌ها هندوستان^۱، ۲۰۱۳)

۳- ترکیه: کشوری به‌عنوان کشوری اسلامی، با شرایط جمعیتی و فرهنگی تا حدودی مشابه با ایران و در همسایگی آن قرار دارد. کشوری که در بسیاری از آمار به لحاظ توسعه یافتگی نیز در شرایطی مشابه با ایران قرار دارد. در ترکیه پنج نوع گواهینامه‌ی رانندگی برای موتورسیکلت وجود دارد که در جدول ذیل آمده است.

1. Indian Ministry of Road Transport & Highways

جدول شماره ۵- طبقه‌بندی گواهینامه‌های موتورسیکلت در ترکیه

سن	پیش‌نیاز	نوع موتورسیکلت	طبقه
۱۶	-	موتورسیکلت ۲، ۳ یا ۴ چرخ کمتر از ۵۰ سی‌سی	M
۱۶	M	موتورسیکلت ۲ یا ۳ چرخ کمتر از ۱۲۵ سی‌سی	A1
۱۸	M-A1	موتورسیکلت ۲ یا ۳ چرخ کمتر از ۳۵ کیلووات	A2
۲۰	M-A1-A2	موتورسیکلت ۲ یا ۳ چرخ بیشتر از ۳۵ کیلووات	A
۱۶	M	موتورسیکلت ۴ چرخ	B1

(سیستم اطلاعات قانون گذاری^۱، ۲۰۱۸)

۴- مالزی: مالزی کشوری در جنوب شرق آسیا با تراکم بسیار بالای جمعیتی به‌ویژه در نواحی شهری و به‌عنوان یکی از کشورهای اسلامی پیشرو در توسعه مطرح است. در این کشور نیز موتورسیکلت وسیله‌ای بسیار پرکاربرد است؛ به‌طوری‌که حدود نیمی از وسایل نقلیه ثبت شده در این کشور را موتورسیکلت‌ها به‌خود اختصاص می‌دهند. قوانین مالزی نیز گواهینامه‌های موتورسیکلت را پنج دسته مطابق جدول ذیل تقسیم کرده است.

جدول شماره ۶- طبقه‌بندی گواهینامه‌های موتورسیکلت در مالزی

سن	نوع موتورسیکلت	طبقه
۱۶	موتورسیکلت‌های مخصوص افراد معلول تا ۴۵۰ کیلوگرم	A
۱۶	موتورسیکلت بیش از ۵۰۰ سی‌سی	B
۱۶	موتورسیکلت تا ۵۰۰ سی‌سی	B1
۱۶	موتورسیکلت تا ۲۵۰ سی‌سی	B2
۱۶	موتورسیکلت سه چرخ	C

(سازمان حمل و نقل جاده ای مالزی^۲، ۲۰۱۳)

هم‌چنین در مالزی نوعی از گواهینامه وجود دارد که به اختصار LDL^۳ یا گواهینامه رانندگی مبتدی خوانده می‌شود. در اینجا داوطلب رانندگی باید ۶ ساعت دوره‌های تئوری مربوط به رانندگی ایمن و قوانین را گذرانده و امتحان دهد. این نوع از خودروها

1. Mevzuat Bilgi Sisteminin
2. Malaysian Road Transport Department
3. Learner's Driving License

ive of SID

ملزم به نصب لوگوی راننده مبتدی هستند. در مورد موتورسیکلت، این نوع گواهینامه مجوز راندن یک موتورسیکلت بدون ترک نشین را به دارنده‌ی آن می‌دهد که بایستی هر سه تا شش ماه تمدید شود. ولی بیش از دو سال قابل استفاده نبوده و بایستی به اداره حمل‌ونقل جاده‌ای مراجعه کنند. هم‌چنین، حجم موتور و قدرت موتورسیکلت‌ها در مالزی محدودیتی ندارد، اما موتورهای وارداتی، بزرگ و پر قدرت نیازمند داشتن گواهینامه‌ی مخصوص است.

به‌طور خلاصه اصلی‌ترین ویژگی‌های طبقه‌بندی گواهینامه‌های موتورسیکلت در کشورهای مورد مطالعه در جدول ۷ آمده است.

جدول شماره ۷- خلاصه‌ای از ویژگی‌های انواع گواهینامه‌های موتورسیکلت در کشورهای

مختلف

کشورها	انواع گواهینامه موتورسیکلت	وجود و پیش‌نیازها	حداقل سن	معیارهای طبقه‌بندی
آمریکا	اغلب ایالت‌ها ۲ نوع	دارد	۱۶	حجم یا توان موتور
اتحادیه‌ی اروپا	۴ نوع	دارد	۱۶	حجم یا توان موتور، توان به جرم، چرخ‌ها
ژاپن	۴ نوع	نامشخص	۱۶	حجم یا توان موتور
چین	۳ نوع	دارد	۱۸	حجم موتور، چرخ‌ها
هندوستان	۴ نوع	نامشخص	۱۶	حجم و نوع موتور
ترکیه	۵ نوع	دارد	۱۶	حجم یا توان موتور، چرخ‌ها
مالزی	۵ نوع	نامشخص	۱۶	حجم موتور

همان‌طور که در این جدول مشخص است، اغلب کشورها دارای چند نوع گواهینامه‌ی موتورسیکلت هستند. هم‌چنین، در بیشتر آنها حداقل سن مورد نیاز برای دریافت گواهینامه‌ی موتورسیکلت (که عمدتاً موتورسیکلت‌های با حجم یا توان بسیار پایین هستند)

۱۶ سال است. این موضوع می‌تواند آمادگی و مهارت کاربران موتورسیکلت را با یادگیری و راندن موتورسیکلت‌های سبک‌تر بهبود بخشد. از سوی دیگر، معیارهای متنوعی نیز اغلب به‌صورت ترکیبی برای طبقه‌بندی موتورسیکلت‌های مشمول هر نوع گواهینامه استفاده می‌شود که می‌تواند با توجه به شرایط مختلف هر کشوری در نظر گرفته شود.

نتیجه‌گیری

سیاست‌گذاری در زمینه‌ی قوانین راهنمایی و رانندگی در راستای انضباط‌بخشی به رفتارهای ترافیکی ضرورتی اساسی در جامعه‌ی امروز است. همان‌گونه که سوری و همکاران (۱۳۹۱)، دادرسی و همکاران (۱۳۹۶) و عباس‌زاده و همکاران (۱۳۹۱) نیز به‌روز کردن مستمر قانون همراه با افزایش رضایتمندی کاربران را باعث افزایش قانون‌گرایی دانسته‌اند. به‌تبع، موتورسیکلت نیز به‌عنوان یکی از پرکاربردترین وسایل حمل‌ونقل در کشور با توجه به شرایط خاص خود نیازمند قوانین ویژه‌ای از جمله گواهینامه‌ی رانندگی است. موضوعی که حسین‌پور و باباپور (۱۳۹۳) نیز به آن اشاره کرده‌اند. هرچند، قانون‌گذار آن را مشمول قوانین مربوط به گواهینامه کرده است، اما به دلایل پیش‌گفته، برخلاف سایر وسایل نقلیه، برای رانندگی با موتورسیکلت فقط یک نوع گواهینامه در نظر گرفته شده است. اما همان‌طور که نجات‌بخش و همکاران (۱۳۸۸) نیز تاکید دارند باید توجه کرد که از یک‌سو، موتورسیکلت‌های با احجام و قدرت‌های مختلف و به‌ویژه انواع برقی آن با شرایط بسیار متفاوت، در حال گسترش روزافزون است و از سوی دیگر، معضلات کلانی در نواحی شهری در زمینه‌ی ترافیک، آلاینده‌ی زیست‌محیطی ناشی از ترافیک، افزایش مصرف سوخت در ترافیک و چالش‌های مربوط به فضای پارک و مشابه آنها وجود دارد. بنابراین بازنگری و اعمال طبقه‌بندی در این گواهینامه‌ها ضرورتی اجتناب‌ناپذیر به‌نظر می‌رسد؛ کما این‌که بررسی قوانین کشورهای مختلف جهان نیز نشان می‌دهد که در بسیاری از آنها گواهینامه‌های موتورسیکلت بیش از یک نوع و اغلب، سه یا چهار نوع هستند که ویژگی‌های مختلفی برای هر یک از آنها

تعریف شده است. به طور مثال، این طبقه‌بندی در آمریکا اغلب دو دسته (در ایالت‌های مختلف)، در چین سه دسته، هند، ژاپن و اتحادیه‌ی اروپا چهار دسته و ترکیه و مالزی پنج دسته است که البته کشورهای زیادی نیز وجود دارند که همین شرایط بر آنها حاکم است. اصلاح شرایط قانونی در کشور ما نیز در صورت توجه دقیق به ابعاد مختلف موضوع می‌تواند ضمن بهبود فضای انگیزشی برای تولیدکنندگان در راستای تنوع و بهبود تولیدات، اقشار مختلف جامعه را در استفاده از محصولات برقی و نیز موتورسیکلت‌های بنزینی با توان پایین تشویق کرده که به نوبه خود می‌تواند در هنجارسازی و ساماندهی استفاده از موتورسیکلت موثر باشد. از این رو پیشنهاد می‌شود بازنگری جدی در مقررات گواهینامه‌ی موتورسیکلت و اعمال طبقه‌بندی آن حداقل در سه دسته انجام گیرد. به طوری که برای استفاده‌کنندگان از موتورسیکلت‌های با توان پایین و برقی شرایط بسیار ساده‌تری در نظر گرفته شده و بالعکس، برای موتورهای با قدرت بالا، شرایط سخت‌گیرانه‌تری اعمال شود. به طور مثال، به‌عنوان یک برنامه کوتاه مدت، می‌توان به افراد دارای گواهینامه‌ی سایر خودروها مجوز راندن موتورسیکلت‌های سبک با حجم موتور زیر ۵۰ سی‌سی یا برقی معادل را داد و در بلند مدت می‌توان واحدهای درسی نظری و عملی با همکاری پلیس راهور در دوره‌های آموزش ابتدایی و متوسطه گنجانند تا کودکان و نوجوانان از سنین پایین به شناخت و آشنایی همگانی با قوانین راهنمایی و رانندگی کشور دست یافته تا در سنین نوجوانی بدون نگرانی قادر به راندن موتورسیکلت‌های سبک (حجم موتور زیر ۵۰ سی‌سی) بدون گواهینامه باشند. با توجه به شرایط بسیار نامساعد و لجام‌گسیخته موتورسیکلت در کشور ما هم در زمینه‌ی فرهنگ ترافیکی، آلودگی هوا و مشکلات اجتماعی ناشی از آن، این امر می‌تواند با کمک به توسعه‌ی موتورسیکلت‌های برقی، علاوه بر کاهش ترافیک و آلودگی به بهبود رفتارهای ترافیکی منجر شود. هم‌چنین می‌تواند به افزایش ایمنی ترافیک کمک کند. به ویژه، در زمینه‌ی موتورسیکلت‌های با حجم موتور یا توان پایین که قدرت مانور پایینی دارند.

از سوی دیگر، به برنامه‌ریزان و پژوهش‌گران پیشنهاد می‌شود با مطالعه‌ی کشورهای مختلفی که چند نوع گواهینامه‌ی موتورسیکلت در قوانین آنها وجود دارد پرداخته و ضمن مقایسه شرایط اجتماعی، فرهنگی و ترافیکی آنها را با کشورمان، دلایل طبقه‌بندی آن را نیز بررسی کنند.

منابع

- آبرودی، سیدمجتبی؛ کشفی، سیدسعید؛ حسینی، سیدتیمور. (۱۳۹۷). تأثیر قانون جدید رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی بر بازدارندگی و کاهش تصادفات و تخلفات (مورد مطالعه: شهر تهران)، فصلنامه‌ی اقتصاد و مدیریت شهری؛ شماره ۲۴، ص ۵۱-۶۲.
- الیاسی، محمدحسین؛ تقوی، منصور. (۱۳۸۸). نقش تعاملات پلیس راهنمایی و رانندگی در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی توسط رانندگان، فصلنامه مطالعات مدیریت انتظامی؛ سال ۴، شماره ۳، ص ۳۲۶-۳۴۱.
- امیرکافی، مهدی. (۱۳۹۳). بررسی عوامل مؤثر بر تخلفات رانندگی موتورسواران (مطالعه ای در شهر کرمان)، فصلنامه مطالعات اجتماعی ایران؛ شماره ۲۶، ص ۵-۳۵.
- جهانی چگنی، فردین؛ مومنی، اسکندر؛ عادل، علیرضا. (۱۳۹۵). بررسی عوامل مؤثر بر کنترل رفتار ترافیکی موتورسیکلت‌سواران، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک؛ شماره ۴۲، ص ۵۷-۷۴.
- حسن‌پور، شهاب؛ باباپور، مهناز. (۱۳۹۳). مطالعه تطبیقی قوانین موتورسیکلت‌سواران در ایران و سایر کشورهای جهان، تهران: اولین کنگره‌ی ملی مهندسی ساخت و ارزیابی پروژه‌های عمرانی.
- خلیفه، حسین؛ موسوی، احمد. (۱۳۹۲). مقایسه تأثیر شیوه‌های آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی بر فرهنگ ترافیک دانش‌آموزان دوره ابتدایی شهرستان بوشهر در سال ۱۳۹۰، تهران: سیزدهمین کنفرانس بین‌المللی مهندسی حمل‌ونقل و ترافیک.
- دادرس، محمود؛ خانی، محمد؛ پورکرفی، ابراهیم. (۱۳۹۶). علل ناکارآمدی مقررات راهنمایی و رانندگی در پیشگیری از جرائم و تخلفات موتورسیکلت‌سواران در مشهد مقدس، فصلنامه‌ی دانش انتظامی خراسان رضوی؛ شماره ۳۷، ص ۱۳۹-۱۵۸.

زارع، حسین؛ محمدزاده ادملایی، رجب‌علی؛ علیپور، احمد؛ ترخان، مرتضی. (۱۳۹۴). بررسی اثربخشی آموزش برنامه رانندگی ایمن بر استفاده از تجهیزات ایمنی رانندگان موتورسیکلت، فصل‌نامه‌ی ارتقای ایمنی و پیشگیری از مصدومیت‌ها؛ دوره ۳، شماره ۲، ص ۲۷-۴۲.

زمانی علویجه، فرشته؛ نیکنامی، شمس‌الدین؛ محمدی، عیسی؛ احمدی، فضل‌اله؛ منتظری، علی؛ غفرانی‌پور، فضل‌اله. (۱۳۸۷). انگیزه‌های استفاده از موتورسیکلت در موتورسواران دارای رفتارهای پرخطر (یک پژوهش کیفی)، مجله دانشگاه علوم پزشکی کرمانشاه (بهبود)؛ سال ۱۲، شماره ۱، ص ۸۵-۱۰۱.

سوری، حمید؛ عینی، الهه؛ مهماندار، محمدرضا؛ خسروی، کریم. (۱۳۹۱). ارزیابی قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی کشور از نظر کاربران حوزه ترافیک، فصلنامه راهور سال ۹؛ شماره ۱۷، ص ۷۵-۸۹.

طییبی، زهرا؛ هاشمیان، سیدسپهر. (۱۳۹۰). تعیین‌کننده‌های نگرشی رانندگی با سرعت غیرمجاز در افراد نوجوان، مشهد: اولین همایش ملی یافته‌های علوم شناختی در تعلیم و تربیت، دانشگاه فردوسی مشهد، ص ۵۸۴-۵۹۲.

عباس‌زاده، محمد؛ حبیب‌زاده، اصحاب؛ عابدینی، عیسی. (۱۳۹۱). بررسی ارتباط بین عوامل بازدارنده و میزان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، فصل‌نامه‌ی راهور؛ سال اول، شماره ۲، ص ۱۱-۳۳.

فخار، سیدمحمد. (۱۳۹۶). نگاهی به اصول و قوانین عبور و مرور در منظم‌ترین کشور جهان، روزنامه همشهری، کد مطلب: ۸۴۵۳. گزارش‌های آرشویی پلیس راهور، (۱۳۹۶).

مرادی، علی؛ گیلانی، حمیدرضا؛ حسنی، جلیل. (۱۳۹۴). آگاهی، نگرش و عملکرد رانندگان موتورسیکلت در زمینه‌ی مقررات راهنمایی و رانندگی در شهر کاشان، مجله ارتقای ایمنی و پیشگیری از مصدومیت‌ها؛ دوره ۳، شماره ۳، ص ۱۷۵-۱۸۴.

معدلی، علی‌ناصر، سوری، حمید، عینی، الهه، موحدی، محمد؛ مهماندار، محمدرضا؛ محفوظ‌پور، سعادت؛ مسعودی‌نژاد، محمدرضا؛ حاتم‌آبادی، حمیدرضا؛ رضازاده آذری، منصور؛ وفایی، رضا. (۱۳۸۸). تاثیر صدور گواهینامه‌ی یک‌ساله موقت به همراه آموزش برای دریافت گواهینامه دائم در بروز و شدت سوانح ترافیکی ایران، فصل‌نامه‌ی پیش؛ سال ۹، شماره ۱، ص ۸۳ - ۸۹.

نجات بخش اصفهانی، علی؛ اکبری، محمدعلی؛ بزرگی، موسی. (۱۳۸۸). بررسی تاثیرات طرح کنترل موتورسواران بر میزان تصادفات درون شهری (مطالعه‌ی موردی: شهرستان گرمسار)، فصل‌نامه مطالعات مدیریت ترافیک؛ دوره‌ی ۴، شماره ۱۲، ص ۴۹-۶۴.

England Government Services and Information. (2018). driving tests and learning to drive or ride: Learn to ride a motorcycle or moped. (<https://www.gov.uk/ride-motorcycle-moped/bike-categories-ages-and-license-requirements>). <http://www.irna.ir/fa/News/81661313>

Indian Ministry of Road Transport & Highways. (2013). the national highways authority of India (amendment) act, 2013 on <https://www.india.gov.in/official-website-ministry-road-transport-and-highways>.

Japan National Police Agency. (2018). Police of japan, Driver's License. on <https://www.npa.go.jp/english/>

Malaysian Road Transport Department. (2013). Motor Vehicles (Driving Licence) (Amendment) on <http://www.jpj.gov.my>.

Mevzuat Bilgi Sistemini. (2018). Karayollari trafik kanunu on <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2918.pdf>.

Motorcycle Safety Foundation. (2018). Motorcycle operator manual, 17th edition. USA. (<https://msf-usa.org/downloads/State-Motorcycle-Operator-Licensing-CSI-2018.pdf>)

Official Journal of the European Union. (2018). directive 2006/126/ec of the european parliament and of the council of 20 December 2006 on driving licences (Recast).

Pakistan Ministry of Communication. (2019). (<http://www.communication.gov.pk>)

The People's Government of Sichuan Province/ (2017). On: <http://www.sc.gov.cn/10462/12771/2017/2/28/10415408.shtml>

Streubert, Helen J & Carpenter, Dona Rinaldi. (2007). Qualitative research in nursing Lippincott Williams and Wilkins.