«رسالت» در گفت‌وگو با کارشناسان تأثیر جرایم رانندگی بر کاهش تصادفات را بررسی کرد

افزایش جریمه، تخلفات حادثه‌ساز را کاهش می‌دهد؟

گروه اجتماعی

پس از ۶ سال که نرخ جریمه‌ها هیچ تغییری نداشت، سرانجام امسال مصوبه افزایش جریمه‌های راهنمایی و رانندگی در هیئت دولت به تصویب رسیده است. در حالی که هر سه سال یک بار باید نرخ این جرایم، برپایه میزان تورم افزایش یابد، آخرین آمار افزایش جرایم مربوط به سال ۱۳۹۶ است و پس از آن به علل مختلف از جمله وضعیت اقتصادی جامعه نرخ جریمه‌ها ثابت مانده است.

براین اساس به منظور کاهش تصادفات و جانباختگان و مصدومین ناشی از آن، جرایم برخی از تخلفات حادثه‌ساز تا پنج برابر افزایش یافته اما هنوز مبلغ جرایم به پلیس راهور ابلاغ نشده است. با این حال نسبت به اثربخش بودن افزایش جریمه‌ها و رابطه معنی‌دار آن با کاهش تخلفات رانندگی، تردیدهایی وجود دارد، اینکه آیا رفتارهای پرخطر و فرهنگ رانندگی در این صورت اصلاح خواهد شد؟

باتوجه به اینکه هر یک ساعت حداقل دو نفر بر اثر تصادف رانندگی کشته و ۶۲ نفر مصدوم می‌شوند، پاسخ رئیس پلیس راهور به این سؤال «بله» است، چراکه اعتقاد دارد، افزایش جرایم رانندگی بر تخلفات پرتکرار و حادثه‌ساز اثر کاهنده دارد.

اوایل آذرماه سال گذشته سردار احمدرضا رادان، فرمانده فراجا بر ضرورت افزایش مبلغ جرایم رانندگی تأکید و در توضیح چرایی این درخواست خود عنوان کرد: «متأسفانه ارتکاب تخلف رانندگی، منجر به وقوع ۸۰ درصد تصادفات شده است. جرایم رانندگی باید بازدارندگی داشته باشد، یعنی طوری باشد که فرد متخلف اصلا مرتکب آن نشود. در حال حاضر ما مبلغ جرایم تخلفات رانندگی بازدارنده نیست و باید افزایش پیدا کند. این نکته را هم باید مورد توجه قرار دهیم که افزایش نرخ جرایم رانندگی ربطی به تورم و گرانی ندارد. یک راننده اصلا نباید تخلف کند و کسی هم که تخلفی مرتکب نشده که نباید جریمه سنگین پرداخت کند. درواقع خاصیت بازدارندگی جرایم در همین جاست.»

نزدیک به ۴۰۰ هزار نفر در دو دهه گذشته براثر سوانح رانندگی جان باخته‌اند و بالغ بر ۶ میلیون نفر نیز مجروح شده‌اند و به همین علت رئیس پلیس راهور فراجا اعلام کرده «طبق ماده ۲۸ رسیدگی به تخلفات، پلیس باید هرساله نسبت به افزایش مبلغ جرایم اقدام کند که به دلایل مختلف در ۶ سال گذشته این اتفاق نیفتاده است. در حال حاضر مستندات نشان می‌دهد که جریمه‌های رانندگی، بازدارندگی لازم را ندارند. از سال ۸۶ به واسطه ابزارهای مختلفی که به کار گرفتیم از جمله بحث افزایش نرخ جریمه‌ها و نمره منفی، توانستیم دریک بازه بیش از ۱۰ ساله تقریبا یک روند کاهشی در مورد تصادفات و جان باختگان ناشی از سوانح رانندگی را ایجاد کنیم. اما متأسفانه به دلایل مختلف و ازجمله بی‌توجهی به میزان تأثیر مجازات‌هایی که قانون‌گذار در مورد تخلفات رانندگی پیش‌بینی کرده است، از سال ۹۶ به بعد، مجددا سیر صعودی سوانح رانندگی را شاهد بودیم به‌طوری که در سال ۱۴۰۲ شاهد از دست دادن تقریبا ۲۰ هزار نفر از هم‌وطنانمان بودیم.»

پلیس به دنبال بازدارندگی

سال ۱۳۸۹ بود که قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی در مجلس شورای اسلامی، به تصویب رسید و از سال ۹۰ تا ۹۵ آمار تصادفات منجر به مرگ کاهش یافت. از این رو رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی فراجا در کنار ارتقای فرهنگ رانندگی در کشور، جریمه را مهمترین ابزار برای مقابله با رانندگان متخلف و حادثه‌ساز می‌داند. سردار تیمور حسینی درباره میزان افزایش جرایم گفته است: «بخشی از جرایم که خطرپیشتری دارند، ۴ تا ۵ برابر افزایش پیدا می‌کنند. به عنوان مثال جریمه سرعت غیرمجاز ۶۰۰ تا ۷۰۰ هزار تومان می‌شود. همچنین برای جریمه رانندگی در حالت مستی و استفاده از مواد روانگران ۲ میلیون و ۷۰۰ هزار تومان به همراه توقیف خودرو و ابطال گواهینامه پیش‌بینی شده است.»

حسینی با تأکید بر اینکه پلیس به دنبال جریمه نیست، بلکه به دنبال بازدارندگی است، عنوان کرده: «مردم باید بدانند که افزایش جریمه‌های تخلفات رانندگی تنها برای افرادی است که مرتکب تخلف شده‌اند، از این رو هزینه‌ای بر سبد خانوار تحمیل نمی‌شود. اگر کاربران ترافیکی و رانندگان رعایت قانون و مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت کنند، مطمئنا مورد اعمال جریمه قرار نخواهند گرفت، درواقع اگر فردی تخلف نکند جریمه هم نخواهد شد.»

مجازات‌های اجتماعی به‌جای افزایش جریمه نقدی

اما از زاویه دید علیرضا شریفی یزدی، روانشناس اجتماعی باید به‌جای افزایش جریمه نقدی بر آموزش و مجازات‌های اجتماعی تمرکز کرد. شریفی یزدی با استناد بر نتایج مطالعاتی که طی سه دهه اخیر در اغلب نقاط جهان صورت پذیرفته، می‌گوید: «هیچ‌گاه اعمال جریمه مادی، مانع انجام یا افزایش خطا نشده و مطالعات جهانی این موضوع را تأیید می‌کند. واقعیت امر این است که از منظر روانشناسی اجتماعی و مطالعاتی که از سوی ما صورت پذیرفته، با افزایش جرایم رانندگی برای مدت کوتاهی میزان تخلفات کاهش و پس از آن دوباره میزان تخلفات و تصادفات رانندگی افزایش می‌یابد. این موضوع نشان می‌دهد جرایم راهنمایی و رانندگی به هیچ‌وجه مانعی برای انجام تخلفات نیست. گرچه خطای انسانی، در وقوع تخلفات و تصادفات رانندگی آمار بالایی را به خود اختصاص داده، ولی مشکل اصلی ما در وقوع تصادفات رانندگی که سالانه به مرگ ۱۹ هزار نفر و مصدومیت ده‌ها هزار نفر منجر می‌شود، اتومبیل‌های ناایمن و جاده‌های فاقد استاندارد است. بنابراین نه فقط خطای انسانی که عدم بهسازی یا توسعه راه‌ها و عدم رعایت استانداردها در ساخت خودروهای ایمن نیز در وقوع تصادفات و ازدست رفتن جان شهروندان سهم اثرگذاری دارد. همه ما به یاد داریم که در تصادف ۲۰ دی ماه ۱۴۰۰ در محور بهبهان - رامهرمز، بیش از ۵۰ خودرو به صورت زنجیره‌ای به هم برخورد کردند که در این حادثه پنج نفر کشته و ۴۱ نفر مصدوم شدند و هیچ کدام از ایربگ‌های خودروها باز نشد.»

این روانشناس اجتماعی با اشاره به سهم فرهنگ‌سازی در کاهش خطای انسانی می‌گوید: «فرهنگ‌سازی امری زمان‌براست. فرهنگ بطئی‌ترین بخش یک جامعه است که بسیار دیر تغییر می‌کند. همه ما دیده‌ایم که یک راننده وقتی وارد کیش می‌شود، رفتار ترافیکی‌اش به یک باره تغییر می‌کند که این مربوط به آموزش و نوع زیرساخت‌هاست. بنابراین به‌جای تکیه بر فرهنگ‌سازی باید به جامعه آموزش داد و زیرساخت‌های لازم را فراهم کرد. عمده تخلفات رانندگی ما به این دلیل صورت می‌گیرد که امکانات با نیازها همخوانی ندارد. اگر به دنبال کاهش تخلفات هستیم، باید زیرساخت‌ها را نیز فراهم کنیم؛ مثلا به اندازه کافی پارکینگ بسازیم، آسفالت خیابان‌ها و نواقص معابر را اصلاح کنیم و ساخت راه‌ها و آزادراه‌ها را به تأخیر نیندازیم. در این صورت میزان تخلفات به شدت پایین می‌آید. مصداق بارزاین مسئله، شهر تهران است که به عنوان شلوغ‌ترین شهر ایران، براساس اعلام پلیس راهنمایی و رانندگی، منظم‌ترین رانندگان را دارد، و این به دلیل زیرساخت‌ها و امکانات بیشتر است.»

شریفی یزدی با تأکید بر اهمیت مجازات‌های اجتماعی در کاهش تصادفات، عنوان می‌کند: «رانندگان باید بر اساس نوع تخلفی که انجام می‌دهند، گرفتار برخی مجازات‌های اجتماعی شوند از قبیل محرومیت از رانندگی و محروم شدن از ارتقای شغلی و یا مانند بسیاری از کشورهای دیگر، برای فرد متخلف پرونده قضائی تشکیل و راننده به علت تخلفی که مرتکب شده باید با مراجعه به دادگاه در پیشگاه قاضی پاسخگو باشد. حتی برای فرد مجازات حبس اعمال می‌شود. این گونه مجازات‌ها، در کنار آموزش، بسیار سهم اثرگذاری در کاهش تصادفات و خطاهای انسانی دارد. در کشور ما نیز باید به همین صورت باشد و در قالب پرونده‌ای این موارد به عنوان تأثیر منفی درج شود تا به هنگام شرکت در آزمون‌های استخدامی و اعطای پست‌های مدیریتی، این موارد مدنظر قرار گیرد. به ویژه اگر فردی به دنبال دریافت پروانه کسب است، باید به تخلفات راهنمایی و رانندگی او توجه کرد و این مهم در اخذ یا عدم اخذ این پروانه مؤثر باشد. ۱۳ سال پیش در استرالیا، نخست وزیر این کشور کمربند ایمنی خودرا در حین حرکت اتومبیل بست و به این خاطر، مجبور شد از سمت خود استعفا دهد. وقتی قانون تا به این حد دقیق باشد، که حتی فردی در جایگاه سیاسی در صورت تخطی از قانون مجبور به استعفا شود، مسلم است که تخلفات و تصادفات به میزان زیادی کاهش می‌یابد.»

اما آیدین ابراهیمی، پژوهشگر مسائل اجتماعی که شخصا موافق افزایش جرایم رانندگی است، دیدگاه دیگری دارد. او در گفت‌وگو با «رسالت» عنوان می‌کند: «افزایش جرایم رانندگی تا حدودی می‌تواند در جامعه، به عنوان ابزاری کنترل گر مؤثر باشد و تجربه جمعی ما نشان می‌دهد، صرفا کار بلندمدت فرهنگی به ویژه در حوزه رانندگی تأثیرگذار نیست. به عبارت بهتر، این مسئله، مستلزم اقدامات بازدارنده است و چنانچه این مقوله را در حوزه آسیب‌های اجتماعی هم دسته‌بندی کنیم، باز هم در زمینه رانندگی با استثنا مواجهیم و فرهنگ‌سازی، به اندازه افزایش جرایم تأثیرگذار نخواهد بود. با این حال باید تعادلی هم برقرار کرد و ضمن افزایش جریمه، به بُعد فرهنگ‌سازی و افزایش خدمات اجتماعی هم توجه نمود. به این مفهوم که به لحاظ بوروکراتیک در حوزه جاده‌سازی و ساخت خودرو و هر آنچه با رانندگی مرتبط است، خدمات را افزایش داد. اگر این مسئله به تعادل برسد، مشکلی نخواهد بود و میزان تخلفات را کاهش می‌دهد. ما باید ترس افزایش جرایم را کنار بگذاریم و یک باربرای همیشه با مسائل سختی که با جان آدمی سروکار دارد، تشدید جریمه را بپذیریم. این جرایم باید با شبیی که این آسیب‌ها به همراه دارند متناسب باشد.»

این پژوهشگر در ادامه اشاره می‌کند به اینکه، برخی حوزه‌ها، تحت عنوان حوزه‌های سخت فرهنگی و برخی دیگر حوزه‌های نرم فرهنگی شناخته می‌شوند و در این باره با ذکر مثالی توضیح می‌دهد: «قیمت بنزین نباید افزایش یابد، به این علت که مصرف سوخت اتومبیل‌های ما بسیار بالاست و دولت مسئولیت خودش را در این بخش به قدر کفایت انجام نداده و صرفا از مردم انتظار دارد با کاهش مصرف سوخت به این موضوع کمک کنند. این توقعی بی‌جاست، چراکه نه اعتماد مردم را جلب کرده و نه فرهنگ‌سازی شده و خدماتی ارائه داده‌ایم. اما در حوزه افزایش تصادفات رانندگی یا قانون گریزی، برخی تصور می‌کنند که باید سهم خودرو و جاده را هم در نظر گرفت، درحالی که این موضوع ارتباط چندانی با کیفیت اتومبیل ندارد، اگرچه این عامل تأثیرگذار است ولی پای جان در میان است و باید فرض را بر این گذاشت که تا چند سال آینده کیفیت خودروها افزایش نمی‌یابد، بنابراین نمی‌توان دست روی دست گذاشت تا تصادفات افزایش یابد، لذا با افزایش جرایم می‌توان کمی شیب تصادفات و تخلفات رانندگی را کاهش داد. مثال بسیار ساده در این زمینه، بستن کمربند ایمنی است. تا سال‌ها پیش خیلی‌ها کمربند نمی‌بستند و حتی یک اثر ضدفرهنگی هم در جامعه ما حاکم بود و تصور می‌شد هرکس کمربند ایمنی نمی‌بندد، راننده بهتری است. به دلیل اعمال قانون سخت‌گیرانه و اجرای درست آن، بستن کمربند یکی از موارد مهمی است که اغلب رانندگان رعایت می‌کنند. از این رو باید بپذیریم که در بخشی از فرآیند رانندگی، افزایش جریمه تأثیرگذار است اما در برخی حوزه‌های دیگر، همانند افزایش قیمت بنزین باید زیرساخت‌های لازم را ایجاد و پس از ارائه خدمات اجتماعی و اقناع افکار عمومی توسط مسئولان، افزایش قیمت را اعمال کرد. در حوزه افزایش جرایم رانندگی نیز باید گام محکمی برداشت، چراکه عامل بازدارنده‌ای به شمار می‌رود و نباید خیلی این موضوع را در حوزه معادلات دیگری که در زمینه آسیب‌ها داریم وارد کرد.»

افزایش جرایم چندوجهی باشد

با این حال به نظر می‌رسد سیاستِ فعلی حاکم بر عملکرد پلیس راهنمایی، بیشتر متکی به تنبیه و جریمه است و از سوی دیگر، افزایش جرایم رانندگی به زیان طبقات پایین جامعه خواهد بود. ابراهیمی نیز در این مقوله به تفسیر طبقاتی از قانون معترف است: «در اغلب کشورهای جهان، جرایم رانندگی فقط جرایم مادی نیست و ضبط خودروی رانندگان متخلف یا گرفتن گواهینامه و منع رانندگی را هم شامل می‌شود. این موارد تمام طبقات اجتماعی را دربرمی‌گیرد. بنابراین افزایش جرایم باید چندوجهی باشد و به لحاظ فرهنگی اجتماعی همه طبقات را دربربگیرد و با هر شهروندی، در صورت وقوع تخلف برخورد و آن برخورد برای تمام طبقات اجتماع بازدارنده و آموزنده باشد.» هرمزاکاری، کارشناس حمل‌ونقل و ترافیک نیز تأکید می‌کند: «در بحث اعمال جریمه، طبقاتی شدن مطرح نیست و در هیچ کجای دنیا مبلغ جریمه را به چشم موضوعی طبقاتی نمی‌بینند. البته در کشورهای پیشرو، همانند کشور ما تا به این حد اختلاف طبقاتی وجود ندارد، بنابراین مسئله جریمه، از منظر اجتماعی به راحتی پذیرفته می‌شود، در جامعه ما اختلاف طبقاتی زیاد است و این مسئله نمود بیشتری دارد. از طرفی در سایر کشورها باتوجه به شرایط و موقعیت اجتماعی افراد، برخوردها متفاوت است و باید در ایران هم باتوجه به سطح درآمد و موقعیت اجتماعی افراد، برخوردها و مبالغ جریمه متفاوت باشد.»

افزایش جریمه در پیشگیری از تخلف مؤثراست

این کارشناس حمل‌ونقل و ترافیک در ادامه توضیح می‌دهد: «جریمه یکی از روش‌های اعمال مقررات برای مدیریت ترافیک و ارتقای ایمنی است و دو نکته باید مورد توجه قرار گیرد، نخست جنبه مادی آن است، اینکه متخلف چه مبلغی باید پرداخت کند و دوم آیتم‌های دیگری نظیر نمره منفی و حتی تعیین مجازات حبس و یکسری محرومیت‌های اجتماعی که در بسیاری از کشورها اعمال می‌شود. در مورد اینکه سطح مبلغ جریمه چقدر تعیین شود تا بازدارندگی ایجاد کند، هیچ استاندارد و یا کف و سقفی وجود ندارد، اما تردیدی نیست که جریمه چه به صورت نقدی و چه با اعمال سایر روش‌ها لازم است و قطعا در پیشگیری از تخلف مؤثر خواهد بود، به ویژه تخلفات حادثه‌ساز که در تمام دنیا بدون استثنا بیشترین مبلغ جریمه را به خود اختصاص داده است. براین اساس اسفند سال ۸۹ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی تصویب و ابلاغ شد و ضمن گنجاندن نمره منفی، در مقایسه با سایر کشورها ازجمله کشورهای اروپایی و جنوب شرق آسیا، سطح جریمه را افزایش دادیم و به نسبت سطح درآمدی مردم، عدد بالایی بود. به این ترتیب از سال ۹۰ تا ۹۵ آمار تصادفات مرگبار رانندگی در کشور کاهش یافت به طوری که آمار تلفات به زیر ۲ هزار نفر رسید و از سال ۹۶ به بعد به دلیل مسائل اقتصادی و شیوع کرونا؛ عدم افزایش جرایم رانندگی باعث شد بازهم آمار تصادفات مرگبار افزایش یابد.»

ذاکری با بیان اینکه برای اصلاح رفتار در حوزه رانندگی و کاهش تخلفات نمی‌توان صرفا بر جرایم نقدی تکیه کرد، خاطرنشان می‌کند: «سایر کشورهای جهان تنها براین موضوع متمرکز نشده‌اند، به عنوان مثال کشورهای آلمان و آمریکا برای تخلفات حادثه‌ساز؛ محرومیت از رانندگی و ابطال گواهینامه را به عنوان مجازات راننده متخلف اعمال می‌کنند. حتی افسر پلیس فقط کشف تخلف کرده و راننده را به دادگاه می‌فرستد و در آنجا مبلغ جریمه متناسب با اینکه فرد در کجا تخلف کرده، تعیین و به نسبت موقعیت اجتماعی افراد، میزان جریمه، برخورد و محرومیت اجتماعی متفاوت خواهد بود، بنابراین فقط با اعمال جریمه نقدی، اصلاح رفتار رخ نمی‌دهد و باید سایر روش‌های تنبیهی را در کنار مسائل آموزشی به کار بست. در کشور ما هم میزان کشف تخلف پایین است و هم ابزارهایمان برای شدت برخورد ضعیف است و باید با کمک دولت و مجلس و نهادهای قضائی از اعطای پست مدیریتی به فرد متخلف جلوگیری و با اعمال محرومیت‌های اجتماعی، راننده متخلف را به انجام یکسری از اقدامات عام‌المنفعه واداشت. این مسئله مقداری در کشور ما ضعیف است و هنوز آن پشتوانه لازم از طرف مجلس و قوه قضائیه وجود ندارد.»

تخفیف به راننده متخلف ممنوع

مهرداد تقی‌زاده، کارشناس حمل‌ونقل و ترافیک در گفت‌وگو با «رسالت» با تأکید بر اهمیت فرهنگ‌سازی از طریق افزایش جرایم می‌گوید: «کشورهای پیشرفته جرایم بسیار سنگینی وضع کرده و تنها به جرایم مالی اکتفا نمی‌کنند. حتی در برخی از کشورهای اروپایی عبور از چراغ قرمز به بازداشت فرد منتهی می‌شود، ولو اینکه منجر به سانحه نشده باشد. از راننده تست‌های روانپزشکی می‌گیرند، چراکه احتمال می‌دهند این فرد اختلالات روانی داشته باشد و در مدتی که سلامت روان فرد مورد بررسی قرار می‌گیرد، گواهینامه او را معلق می‌کنند. بنابراین در همه کشورها، جرایم رانندگی بسیار بالاست و سختگیری‌ها بیشتر است. مهم‌ترین عامل برای فرهنگ‌سازی در حوزه رانندگی و ایمنی، اخذ جریمه بالا و اعمال قانون به شکل صحیح است. فرهنگ‌سازی این نیست، که تیزر و کلیپ آموزشی پخش کنید. ما در مورد کمربند ایمنی دیدیم، که علیرغم پخش کلیپ‌های آموزشی، کسی کمربند ایمنی نمی‌بست، ولی از زمانی که اعلام شد نبستن کمربند ایمنی جریمه دارد، رانندگان این موضوع را رعایت کردند. در کشورهای دیگر نیز فرهنگ‌سازی و آموزش از طریق اعمال قانون و جریمه‌های سنگین اتفاق می‌افتد. این اقدام، کمک می‌کند که گوش‌ها شنوا شده و آموزش‌ها اثرگذار باشد و مردم قوانین و مقررات را رعایت کنند.» تقی‌زاده درادامه، تأثیر افزایش جرایم رانندگی در کاهش تخلفات حادثه‌ساز را مشروط دانسته و می‌گوید: «قطعا افزایش جرایم مؤثر است اما به این شرط که پلیس جریمه را اعمال کند، بارها دیده‌ایم که پلیس جلوی فرد متخلف را می‌گیرد و به علت اصرار و التماس فرد خاطی، به او تخفیف می‌دهد، با این اقدام، اثر مثبت جریمه در کاهش سوانح، خنثی می‌شود. همچنین سال‌هاست که مبلغ جریمه با توجه به نرخ تورم کاملا بی‌اثر شده و به همین علت امسال افزایش یافته است. کارساز بودن این مقوله در گروی بازدارندگی آن است، مشروط به اینکه اعمال شده و از دادن تخفیف به راننده متخلف خودداری کرد.»

فاکتور فروش (سند کمپانی) و برگ سبز (شناسنامه) متعلق به یک دستگاه خودروی سواری پژو پارس مدل ۱۴۰۱ به رنگ سفید به شماره پلاک ۱۹۲ن۶۵ ایران ۹۵ به شماره موتور ۱۳۹B۰۲۹۹۱۵۲ به شماره شاسی NAAN۱۱FE۲NH۴۸۱۲۵۳ به نام امیرحسین آسکانی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

اصل برگ سبز (شناسنامه) خودرو کامیون باری چوبی به شماره پلاک ۷۵۱ع۱۹ ایران ۲۹ رنگ سبز روغنی مدل ۱۹۶۷ به شماره موتور ۱۰۰۳۴۳۶۵ و شماره شاسی ۱۰۰۰۱۱۲۱ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند مالکیت (برگ سبز) خودرو پیکان رنگ سفید روغنی مدل ۱۳۸۱ به شماره انتظامی ایران ۲۳- ۱۸۵۱۵۷ شماره موتور ۱۱۱۵۸۱۴۳۱۰۵ شماره شاسی ۸۱۵۴۵۱۱۵ به مالکیت عزت اله طالبی طادی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

اصل برگ سبز (شناسنامه) و سند کمپانی خودرو سواری پژو ۴۰۵ به شماره پلاک ۲۷۴ب۹۴ ایران ۱۴ به رنگ بژمدل ۱۳۸۷ به شماره موتور ۱۲۴۸۷۱۶۲۵۷۵ و شماره شاسی NAAM۰۱CA۸۹R۲۸۳۸۶۴ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز خودرو ۲۰۷ دنده پانوراما مدل ۴۰۲ رنگ سفید شماره شاسی PDB۵۲۴۲۸ شماره موتور ۱۷۲B۰۱۶۳۵۶۱ به نام محمد هاشمی راد کد ملی ۴۰۶۰۴۴۸۶۶۵ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

شناسنامه مالکیت برگ سبز سواری پیکان مدل ۱۳۷۵ به شماره انتظامی ۶۱- ۹۴۹ق ۳۳ و شماره شاسی ۷۴۱۰۰۱۳۷ شماره موتور ۱۲۳۱۷۴۰۰۱۵۷ به مالکیت فرهاد کمانگر فرزند جلال مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

شناسنامه مالکیت برگ سبز سواری پژو ۴۰۰ جی ال ایکس مدل ۱۳۸۹ به شماره انتظامی ۶۱-۴۳۶م۸۴ به شماره شاسی NAAM۰۱CA۲AR۰۲۳۶۳۹ و شماره موتور ۱۲۴۸۹۰۹۰۰۲۶ به مالکیت آراد محمدی فرزند عباس مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند کمپانی و برگ سبز وانت نیسان زامیاد مدل ۹۸ رنگ آبی به شماره شهربانی ۲۸۴س۹۲ ایران ۷۵ به شماره موتور ۲۴۷۹۸۸۱۷ شماره شاسی ۰۵۳۴۳۵۴ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز دستگاه حفاری مارک اینگرسولند مدل ۷۵۰-۱dm۴۵x به شماره کورتاژ ۱۰۰۲۰۲۲ و شماره سریال ۲۲۷۵۹۲ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند کمپانی و برگ سبز کامیونت ون نیسان مدل ۸۶ رنگ آبی به شماره شهربانی ۱۶۵۸۹۱ ایران ۸۱ به شماره موتور ۳۶۷۱۱۰ و شماره شاسی ۰۵۳۵۲۲ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

پروانه بهره برداری دامداری روستایی پرورش گاو شیری به شماره ۷۲۷۰/۱۴ مورخه ۸۶/۵/۲۲ صادره از جهاد کشاورزی استان مازندران - مربوط به اینجانب عمران احسانی فرزند ذبیح به کد ملی ۶۲۵۹۵۴۹۷۷۶ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

شناسنامه مالکیت برگ سبز تراکتور کشاورزی انیورسال رومانی مدل ۱۳۶۲ به شماره انتظامی ۵۱- ۷۵۱ک۵۶ به شماره شاسی ۶۵۰۲۷۸۶۱ شماره موتور ۴۴۵۰۲۹ به مالکیت محمدامین شریفی فرزند احمد مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

اصل سند کمپانی و کارت سوخت و شناسنامه مالکیت خودرو پراید جی تی ایکس آی به رنگ نقره ای متالیک مدل ۱۳۸۶ به شماره پلاک ۶۹- ۸۳۸س۱۶ به شماره موتور ۱۸۵۸۰۱۲ به شماره شاسی S۱۴۱۲۲۸۶۰۳۷۷۷۷ به نام آقای یعقوب مومن زاده فرزند سبزعلی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز (شناسنامه) متعلق به یک دستگاه خودروی سواری پراید تیپ ۱۳۱ مدل ۱۳۹۸ به رنگ سفید به شماره پلاک ۳۹۴م۶۷ ایران ۹۵ به شماره موتور ۱۳/۶۲۲۱۶۴۷M به شماره شاسی NAS۴۱۱۰۰K۳۴۹۳۶۸۳ به نام خدیجه نارویی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

اصل شناسنامه مالکیت (برگ سبز) سواری سیستم سایپا تیپ ۱۳۱SE به رنگ سفید روغنی مدل ۱۳۹۳ به شماره موتور ۵۱۶۸۰۰۱ و به مشاره شاسی NAS۴۱۱۰۰E۳۶۷۸۰۰۸ به شماره پلاک انتظامی ایران ۳۴-۱۷۱ص۶۷ به نام مالک حسین دقه پور مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز و سند مالکیت و برگ کمپانی و کارت اتومبیل پیکان وانت دوگانه سوز OHV CNG ۱۶۰۰ مدل ۱۳۸۶ به رنگ سفید روغنی و دارای شماره پلاک ۷۸۵۹۲۱ ایران ۳۲ و دارای شماره موتور ۱۱۴۸۶۰۴۴۳۲۷ شماره شاسی ۳۱۶۶۶۴۶۴ و دارای شماره VIN IRFC۳۱۱XIFL۶۶۶۴۶۴ به نام آقای محمدحسین ماکوئی مقدم مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

اصل سند کمپانی و اصل شناسنامه مالکیت (برگ سبز) سواری سیستم پژو تیپ ۴۰۵SLX-TU۵ مدل ۱۳۹۴ به رنگ سفید به شماره موتور ۱۳۹B۰۰۹۲۶۸۶ شماره شاسی NAAM۳۱FEXFK۷۱۲۱۸۳ به شماره پلاک انتظامی ایران ۲۴- ۴۸۳ق۱۳ و به نام مالک حمیده برومندی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند کمپانی (فاکتور فروش) و برگ سبز (شناسنامه) و کارت پلاک متعلق به یک دستگاه خودروی سواری پژو ۴۰۵ به رنگ پشمی متالیک مدل ۱۳۸۲ به شماره پلاک ۹۵۱م۶۱ ایران ۹۵ به شماره موتور ۲۲۵۶۸۲۰۴۲۳۳ به شماره شاسی ۸۲۰۱۰۰۴۷ به نام لطیفه رئیسی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

شناسنامه و برگ سبز خودرو سواری سمند نوع تاکسی به رنگ خورشیدی با نوار شطرنجی مشکی روغنی مدل ۱۳۹۰ به شماره انتظامی ۹۵۳ت۱۵ ایران ۹۸ به شماره موتور ۱۲۴۹۰۱۴۰۸۰۹ به شماره شاسی NAAC۶۱CAXBF۰۶۵۳۹۳ به نام بندر رشیدی فرزند کلانتر به کد ملی ۴۵۰۱۰۶۰۸۲۴ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند مالکیت (برگ سبز) خودرو وانت پیکان رنگ توسی روشن مدل ۱۳۶۲ به شماره انتظامی ایران ۱۳-۳۸۲ق۹۶ شماره موتور ۱۵۱۱۲۲۸۷ شماره شاسی ۱۴۱۰۰۷۳۵ به مالکیت ابراهیم اسماعیلی حسین آبادی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند کمپانی و برگ سبز پراید مدل ۹۶ رنگ سفید به شماره شهربانی ۶۸۳ط ۱۳ ایران ۸۴ به شماره موتور ۱۳/۶۰۳۰۹۷۲ و شماره شاسی ۱۰۷۴۲۳۲ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند کمپانی و برگ سبز وانت مزدا کارا ۲۰۰۰ مدل ۹۹ رنگ سفید به شماره شهربانی ۳۱۲س۵۴ ایران ۷۵ به شماره موتور ۳۱۹۶ به شماره شاسی ۵۱۵۹۳۰ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند کمپانی و برگ سبز و کارت پراید ۱۴۱ مدل ۸۵ به رنگ نوک مدادی به شماره شهربانی ۳۳۲ب۳۲ ایران ۶۵ به شماره موتور ۰۱۳۵۳۵۳۷ و شماره شاسی ۱۴۸۲۲۸۴۱۳۶۱۰۶ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز خودروی سواری پژو PARS XU۷ مدل ۱۳۹۹ به رنگ سفید روغنی به شماره موتور ۱۲۴K۱۴۴۷۹۱۴ به شماره شاسی NAAN۰۱CE۲LH۲۵۲۱۳۸ به نام ندیم راخ به شماره انتظامی ۶۶ق۲۶۸ ایران ۹۵ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

اصل برگ سبز و سند فروش خودروی وانت تویوتا هایلوکس ۲۴۰۰GLX به رنگ جگری متالیک مدل ۱۹۹۲ به شماره موتور ۳۳۵۹۷۰۲ و شماره شاسی RN۸۵۶۵۴ به شماره انتظامی ۶۹ق۶۱۲ ایران ۹۵ به نام عمر گمشادزهی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز خودروی سواری پراید صبا GTXi مدل ۱۳۸۵ به رنگ سفید روغنی به شماره موتور ۱۵۸۳۰۳۰ و شماره شاسی S۱۴۱۲۲۸۵۸۷۹۵۱۳ به شماره انتظامی ۲۵۱ق۴۸ ایران ۹۵ به نام راشد بلوچ سلیم مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز - سند فروش خودروی وانت تویوتا هایلوکس به رنگ آبی روغنی مدل ۱۹۸۴ به شماره موتور ۰۰۶۲۷۲۹ به شماره شاسی ۰۰۱۸۲۴۸ به شماره انتظامی ۸۱۵ص۱۸ ایران ۴۲ به نام یارمحمد ساعدی مهرآبادی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز و کارت موتورسیکلت سیستم آرمین مدل ۱۳۹۴ رنگ مشکی پلاک ۳۲۳-۳۳۲۷۷ شماره موتور ۰۱۲۵N۲K۹۳۴۱۹۲ شماره تنه N۲K***۱۲۵F۹۴۰۱۳۹۷ به نام ابوالفضل میرزاپور مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند کمپانی (فاکتور فروش) و برگ سبز (شناسنامه) متعلق به یک دستگاه خودروی سواری پژو ۴۰۵ مدل ۱۳۹۱ به رنگ نقره ای متالیک به شماره پلاک ۸۶۴م۵۲ ایران ۹۵ به شماره موتور ۱۲۴K۰۱۴۴۷۸۱ شماره شاسی NAAM۰۱CA۰۵DH۴۰۰۴۵۸ به نام امیر لطفی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز (شناسنامه) متعلق به یک دستگاه خودروی کامیون کمپرسی سیستم بنز به رنگ نارنجی روغنی مدل ۱۳۸۷ به شماره پلاک ۵۶۴ع۳۹ ایران ۸۵ به شماره موتور ۳۳۵۹۳۲۱۰۱۰۵۶۶۰ به شماره شاسی ۳۷۴۳۳۳۱۶۶۰۱۴۰۷ به نام رحیم صلاح زهی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

اصل سند کمپانی و اصل شناسنامه مالکیت (برگ سبز) و اصل کارت شناسایی اتومبیل سواری سیستم اپتیما مدل ۲۰۱۵ به رنگ سفید متالیک به شماره شاسی XXGN۴A۷XFG۴۳۴۱۵۹ به شماره موتور G۴KJEK۵۱۰۲۷۹ به شماره پلاک انتظامی اروند ۸۵۴۴۷ و به نام مالک علی جعفر خادم مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

اصل سند کمپانی و اصل شناسنامه مالکیت (برگ سبز) و اصل کارت شناسایی و اصل پلاک انتظامی موتورسیکلت سیستم تلاش تیپ ۱۲۵CDI مدل ۱۳۹۴ به رنگ قرمز به شماره موتور ۱۴۷۴۳۷ و به شماره بدنه ۹۴۳۲۴۸۶ به شماره پلاک انتظامی ایران ۵۶۸- ۸۸۹۲۹ و به نام مالک اسفندیار عسکری فرد مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز خودروی سواری پژو پارس معمولی مدل ۱۳۹۴ به رنگ سفید به شماره انتظامی ۳۴۱ص۱۱ ایران ۷۵ به شماره موتور ۱۲۴K۰۷۵۶۷۴۸ به نام زرین خلیفه‌ای به شماره ملی ۳۱۳۱۴۴۵۹۴۷ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

س