روزنامه شرق

تأملی جامعه‌شناختی بر دلایل استفاده از سواری شخصی

چهارچرخ‌های اختیاری

سیمین فروغ‌زاده*

شاید هنگامی که پشت چراغ قرمز مدتی انتظار کشیده‌اید و از ترافیک در خیابان خسته شده‌اید، این سؤال را با عصبانیت از خود پرسیده باشید که «چرا مردم برای تردد داخل شهر از ماشین خودشان استفاده می‌کنند؟» بی‌تردید اولین پاسخی که به ذهن می‌رسد این است که سیستم حمل‌ونقل عمومی مشکل دارد، اما این موضوع همه دلایل شهروندان مشهدی برای استفاده از خودرو شخصی نیست. این یادداشت بر پایه یک تحقیق علمی با عنوان «بررسی دلایل فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی استفاده شهروندان مشهدی از سواری شخصی در سفرهای روزانه در سال ۱۳۹۵» به این سؤال پاسخ می‌دهد که برخلاف توسعه و تشویق شهروندان به استفاده از وسایل نقلیه عمومی، به چه دلایلی هنوز عده کثیری از مردم مشهد برای تردد داخل شهر از سواری شخصی خود استفاده می‌کنند؟ نتایج بیانگر این موضوع بود که داشتن وسیله نقلیه، تنها یکی از دلایل برای استفاده از وسیله شخصی است. دلایل جدی، مهم و پنهان دیگری هم در دل جامعه وجود دارد که شهروندان را به استفاده از سواری شخصی تشویق و ترغیب می‌کند. در این یادداشت به گوشه‌ای از این دلایل اشاره می‌شود.

در سطح ابتدایی، نتایج تحقیق نشان داد شهروندان با سنجش میزان سودمندی، آسایش، راحتی و از سوی دیگر مضرات مادی و غیرمادی که استفاده از سواری شخصی یا وسایل نقلیه عمومی برایشان به‌همراه می‌آورد، وسیله تردد خود را انتخاب می‌کنند، اما این همه دلایل آنها برای استفاده از سواری شخصی یا وسایل نقلیه عمومی نیست. در اعماق جامعه و تنها با چشم مسلح می‌توان عناصری را مشاهده کرد که استفاده از سواری شخصی را برای مردم ترغیب و تسهیل می‌کند. از دیدگاه جامعه‌شناسی، قوانین، هنجارها و نقش‌ها از عناصر مهمی هستند که باعث تحدید و ترغیب هر رفتاری می‌شوند و به‌عنوان محرک بر شکل‌گیری رفتار اجتماعی (در این تحقیق استفاده از سواری شخصی برای تردد داخل شهر) اثر می‌گذارند.

نتایج این تحقیق نشان داد در بخش قوانین نارسایی‌هایی وجود دارد و این امر بر تمایل و استفاده شهروندان از سواری شخصی برای تردد درون‌شهری تعیین‌کننده است. از این منظر بخش حمل‌ونقل عمومی با تخصیص منابع مالی موجود نمی‌تواند به همه انتظارات و خواسته‌های شهروندان پاسخ دهد. بی‌تردید این شکاف بین خواسته‌ها و امکانات موجود باعث می‌شود که شهروندان، همواره در سیستم حمل‌ونقل عمومی، ضعف و کمبود یا نبود امکانات را مشاهده کنند و به دلیل نارضایتی و شکاف بین انتظارات و واقعیت موجود، از وسایل نقلیه عمومی نیز کمتر استفاده می‌کنند.

علاوه بر قوانین، هنجارها نیز (به‌عنوان قوانین نانوشته بین مردم که ضمانت اجرای آن را هم خود مردم برعهده دارند) باعث منع و ترغیب رفتار می‌شوند. نتایج نشان داد هنجارهای کسب منزلت اجتماعی (پرستیژ) با ماشین شخصی و ارزش‌دادن به ماشین شخصی به‌عنوان یک نماد یا کالای سرمایه‌ای در بین مردم وجود دارد و حتی مالکیت آن با تشویق و ترغیب اجتماعی همراه است و از سوی دیگر نداشتن این کالا در زندگی، سرزنش اجتماعی را به دنبال دارد. بنابراین بخشی از مالکیت و استفاده از خودرو شخصی برای ترددهای روزانه داخل شهر ناشی از این فشار اجتماعی است. از سوی دیگر به دلیل نگرش منفی تعداد قابل‌توجهی از افراد جامعه نسبت به وسایل نقلیه عمومی، به استفاده‌کنندگان از وسایل نقلیه عمومی برچسب‌های منفی زده می‌شود. طبیعی است که در این حالت شهروندان از وسایل نقلیه عمومی دوری می‌کنند.

نقش‌ها هم از عناصر مهم ساختاری جامعه هستند که چه به صورت رسمی و از سوی قانون‌گذار تعریف شده باشند یا غیررسمی از سوی مردم، همانند قوانین و هنجارها، دارای قدرت زیادی در منع و ترغیب رفتار افراد جامعه هستند. همان‌طور که نقش‌ها یک عنصر ساختاری هستند، مشکلات مربوط به نقش‌ها نیز از عناصر ساختاری محسوب شده و تأثیر تعیین‌کننده‌ای بر رفتار انسان‌ها دارند. نتایج این مطالعه نشان داد نقش‌ها و مشکلات مربوط به آنها هردو در تعیین انتخاب وسیله نقلیه شهروندان برای تردد در شهر تعیین‌کننده هستند. مهم‌ترین افراد در سیستم حمل‌ونقل، رانندگان، پلیس، مدیران و مسافران هستند که هر یک نقش تعریف‌شده‌ای (رسمی/ غیررسمی) دارند. چنانچه این افراد از نقش خود (وظایف محوله در موقعیت خود) به هر دلیلی فاصله بگیرند یا مهارت لازم را برای اجرای درست آن به‌دست نیاورده باشند، بی‌نظمی و اختلال پدید می‌آید و این مسئله بر رفتار افراد جامعه (که در اینجا انتخاب وسیله نقلیه برای تردد در شهر است) تأثیر می‌گذارد.

این مطالعه نشان داد شهروندان از برخی از رفتارهای رانندگان وسایل نقلیه عمومی ناراضی هستند. به زعم آنها برخی از رانندگان قوانین راهنمایی و رانندگی را رعایت نمی‌کنند یا مهارت کمی در رانندگی دارند و یا بد رانندگی می‌کنند و رفتارهایی نظیر بوق‌زدن‌های بی‌مورد و ترمزکشیدن به صورت ناگهانی و... در رفتارشان دیده می‌شود. دعوا و بحث بر سر کرایه، سوءاستفاده برای دریافت کرایه، اشتباه در پرداخت باقی‌مانده پول، نداشتن پول خرد و در نتیجه دریافت کرایه بیشتر از سوی راننده، نداشتن آداب

دستیابی به حمل‌ونقل پایدار یکی از بخش‌های اصلی در رویکرد توسعه پایدار اجتماعی است
شهرها فقط در صورتی می‌توانند به موضوع پایداری کمک کنند که عناصر زیرساختی و بسترهای مناسب اجتماعی و فرهنگی جامعه، امکان پیشرفت در روش‌هایی که کمتر به ماشین وابسته‌اند را فراهم کند

معاشرت اجتماعی معمول با مسافران و... از جمله رفتارهایی است که از نگاه شهروندان در میان رانندگان وجود دارد. مجموع این رفتارها که به طور حتم از منظر شهروندان، دارای اهمیت و اولویت متفاوتی نیز هست، برای برخی دافعه داشته و استفاده از وسایل نقلیه عمومی را کاهش می‌دهد.

از دیگر افراد مهم سیستم حمل‌ونقل، مدیران هستند که از منظر شهروندان مشهدی، درک و باور نادرستی نسبت به مسائل حوزه حمل‌ونقل دارند. به اعتقاد شهروندان، مدیران، شناخت و اطلاع کافی از مشکلات حمل‌ونقل عمومی ندارند و تنها به بررسی یک‌بُعدی موضوعات حوزه حمل‌ونقل می‌پردازند و به‌زعم آنها بررسی علمی مشکلات حمل‌ونقل برای آنها اولویت نداشته و مدنظرشان نیست. علاوه‌برآن شهروندان از پلیس انتظار برقراری نظم را دارند. اما گاهی برخورد نامناسب پلیس یا حتی عدم دخالت یا عدم پیگیری قانون از سوی وی به هنگام تنش یا برخورد در زمان استفاده از وسایل نقلیه عمومی، نقطه مقابل تصور آنهاست. در این حالت نیز شهروندان برای تردد در شهر ترجیح می‌دهند از سواری شخصی استفاده کنند.

مسافران وسایل نقلیه عمومی هم از افراد این سیستم محسوب می‌شوند که با نوع رفتار خود در وسایل نقلیه عمومی می‌توانند نسبت به استفاده شهروندان از وسایل نقلیه عمومی دافعه یا جاذبه ایجاد کنند. در این تحقیق مشخص شد بحث و گفت‌وگوی بلند بین مسافران، حمل وسیله و بار و ایجاد مشکل برای دیگران، بحث و دعوای بین مسافران زن و مرد، عدم رعایت بهداشت شخصی و عمومی از سوی مسافران، عدم رعایت حق‌تقدم بین مسافران در وسایل نقلیه عمومی یا حتی حضور متکدیان و دست‌فروشان به منظور فروش اجناس، حضور کودکان کار یا آوازخوان در کنار مسافران در داخل اتوبوس و... از جمله اختلال و بی‌نظمی‌هایی است که در نقش تعریف‌نشده آنها به‌عنوان مسافر پدید آمده است و عمدتا ریشه در مسائل فرهنگی داشته و این مسئله استفاده سایر شهروندان را از وسایل نقلیه عمومی تحت تأثیر قرار می‌دهد.

علاوه بر محدودیت‌ها یا نارسایی‌هایی که در قوانین، هنجارها و نقش‌ها وجود دارد و در بالا به بخشی از آنها اشاره شد، ذکر این نکته مهم اهمیت دارد که دستیابی به حمل‌ونقل پایدار یکی از بخش‌های اصلی در رویکرد توسعه پایدار اجتماعی است. معیارهای اصلی ناپایداری در بخش حمل‌ونقل شهری عبارت‌اند از: رشد مالکیت خودرو، افزایش استفاده از خودروهای شخصی برای انجام سفرهای شهری، افزایش طول مسافت سفرهایی که با خودرو شخصی صورت می‌گیرد، کاهش محبوبیت حمل‌ونقل عمومی، کاهش در استفاده از وسایل غیرموتوری برای انجام سفرهای شهری، آلودگی هوا و صدا، رشد آمار تصادفات، اقدامات کند در گسترش حمل‌ونقل ارزان با دسترسی به مناطق حاشیه‌ای و در نهایت ضعف سیستم‌های حمایت از گروه‌های آسیب‌پذیر در برابر پیامدهای ناشی از موتوریزه‌شدن شهرها (سرور و امینی، ۱۳۹۲: ۴۴-۴۳). با توجه به شواهد موجود و مرور نتایج به‌دست‌آمده و تطابق آن با معیارهای ناپایداری در سیستم حمل‌ونقل، می‌توان نتیجه گرفت که سیستم حمل‌ونقل فعلی شهر مشهد با حمل‌ونقل پایدار فاصله زیادی دارد.

شهرها فقط در صورتی می‌توانند به موضوع پایداری کمک کنند که عناصر زیرساختی و بسترهای مناسب اجتماعی و فرهنگی جامعه، امکان پیشرفت در روش‌هایی که کمتر به ماشین وابسته‌اند را فراهم کند. به نظر می‌رسد در شهر مشهد وسایل نقلیه شخصی عامل حاکم بر حمل‌ونقل شهری است و ساختار شهر نیز با هدف سهولت در پارک، جابه‌جایی و حرکت سریع برای خودروهای شخصی این حاکمیت را دوچندان کرده است. برای رسیدن به پایداری در حمل‌ونقل می‌توان از تجربیات شهرهای موفق جهان در حوزه حمل‌ونقل استفاده کرد و با بومی‌سازی آن به وسیله متخصصان در شهر مشهد از آنها بهره گرفت. بااین‌حال باید به این موضوع توجه داشت که برای دستیابی به پایداری در حمل‌ونقل، صرفا داشتن نگاه کالبدی به شهر و ایجاد طرح و پروژه‌های شهری کافی نیست. پایداری با تغییر رفتار مردم به‌دست می‌آید. باید فرهنگ استفاده از وسایل نقلیه شخصی که در گرو تغییر در ارزش‌ها و اولویت‌های مردم است، تغییر کند که ایجاد تغییر در رفتار نیز روندی وقت‌گیر است و در بسیاری از موارد نیاز به تغییر در عادات، هنجارها و سنت‌ها و قوانین و قواعد اجتماعی دارد. فقط در این حالت است که استفاده ناکارا از خودرو کاهش می‌یابد و سیستم متعادل‌تری برای حمل‌ونقل ایجاد می‌شود. اگرچه ترمیم و اصلاح باید از هر دو زاویه اتفاق بیفتد، با این حال تغییر در زیرساخت‌ها و قوانین موجود و کالبد شهر بسیار سریع‌تر و آسان‌تر از تغییر در نگرش و ذهنیت مردم است و علاوه بر آن با تغییر در زیرساخت‌ها و قوانین و کالبد شهر، می‌توان شاهد تغییر در عادات و هم‌نوایی و تطابق رفتار مردم با زیرساخت‌ها بود.

***عضو هیئت علمی سازمان جهاد دانشگاهی خراسان‌رضوی**

رشد ۲۵ درصدی گردشگران خارجی اصفهان

شرق: مدیر کل میراث فرهنگی استان اصفهان از بازدید ۴۲۰ هزار گردشگر خارجی از بناهای تاریخی استان اصفهان از فروردین تا پایان مهر ۹۶ خبر داد و افزود: «این رقم در مقایسه با مدت مشابه خود در سال ۹۵، از رشدی معادل ۲۵ درصد برخوردار بوده است».

فریدون اللهیاری، مدیر کل میراث فرهنگی استان اصفهان، ظهر روز سه‌شنبه دوم آبان ۹۶، با اعلام این مطلب افزود: «بررسی آمارهای موجود حاکی است که در هفت ماه اول سال ۱۳۹۶، از فروردین تا پایان مهر، ۴۲۰ هزار گردشگر خارجی از بناهای تاریخی استان اصفهان بازدید کرده‌اند». او همچنین افزود: «آمار موجود حاکی از رشد ۲۵ درصدی بازدید گردشگران خارجی از بناهای تاریخی استان اصفهان در مقایسه با مدت مشابه خود در سال ۱۳۹۵ است». اللهیاری تأکید کرد: «با آغاز فصل دوم گردشگری، بررسی آمارهای موجود حاکی است که صد هزار گردشگر خارجی در مهر ۹۶، از بناهای تاریخی اصفهان دیدار کرده‌اند».

مدیر کل میراث فرهنگی استان اصفهان همچنین درباره ملیت گردشگران خارجی بازدیدکننده از بناهای تاریخی استان در سال ۱۳۹۶ تأکید کرد: «آمارها نشان‌دهنده این نکته است که در سال جاری گردشگران فرانسوی رتبه اول بازدید از بناهای تاریخی را به خود اختصاص داده‌اند و پس از آن به‌ترتیب، گردشگران آلمانی، ایتالیایی، اسپانیایی و چین رتبه‌های بعدی بازدید از بناهای تاریخی را به خود اختصاص داده‌اند».

حضور گردشگران خارجی که اصفهان را به‌عنوان مقصد خود انتخاب می‌کنند در سال‌های اخیر همیشه روندی افزایشی داشته است؛ برای مثال و براساس آمارهای اعلام‌شده از سوی مسئولان اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان اصفهان، گردشگران خارجی این استان در سه سال بین ۹۲ تا ۹۴ رشدی ۴۰۰ درصدی داشته‌اند.

در سال ۹۲ شمار گردشگران خارجی که به اصفهان سفر کرده‌اند، ۶۵ هزار نفر بود که این آمار در سال ۹۴ به ۲۴۸ هزار نفر رسید که رشد ۴۰۰ درصدی را نشان می‌دهد. این آمار در سال ۹۵ به حدود ۳۲۰ هزار نفر گردشگر خارجی رسید. براین‌اساس اعلام شده است جمع آمار گردشگران خارجی که از سال ۹۲ تا ۹۶ از استان اصفهان بازدید کرده‌اند به حدود ۸۰۰ هزار نفر رسید.

استان اصفهان با بیش از ۲۲ هزار بنا و اثر تاریخی که هزارو ۸۵۰ مورد آن به ثبت ملی و چهار اثر آن به نام‌های میدان نقش جهان، کاخ چهلستون، باغ فین کاشان و مسجد جامع به ثبت جهانی رسیده، کانون توجه گردشگران داخلی و خارجی است. این استان در مجموع دارای ۹۰ هتل و ۶۵ مهمان‌پذیر است که از این تعداد ۵۷ هتل و ۳۰ مهمان‌پذیر در شهر اصفهان قرار دارد.

خبر

سازمان میراث‌فرهنگی خبرداد

همدان پایتخت گردشگری آسیا در سال ۲۰۱۸

شرق: مدیرکل میراث‌فرهنگی، صنایع‌دستی و گردشگری همدان با بیان اینکه همدان در سال ۲۰۱۸ به‌عنوان «پایتخت گردشگری آسیا» انتخاب شده است، گفت: «تأمین زیرساخت‌ها، افزایش جذب گردشگر خارجی و رونق صنایع‌دستی مهم‌ترین اهداف این اداره‌کل در سال ۲۰۱۸ و هم‌زمان با برگزاری این رویداد بین‌المللی است». علی مالمیر، مدیرکل میراث‌فرهنگی، صنایع‌دستی و گردشگری همدان، با بیان این مطلب اظهار کرد: «در اجلاس وزرای گردشگری کشورهای آسیایی، پیشنهاد انتخاب همدان به‌عنوان «پایتخت گردشگری آسیا» از سوی جمهوری اسلامی ایران ارائه شد که مورد موافقت اعضای این اجلاس قرار گرفت و نیمه دوم ژانویه ۲۰۱۸ (دو ماه و نیم دیگر) با حضور وزرای گردشگری ۳۴ کشور آسیایی مراسم افتتاحیه این رویداد بین‌المللی در همدان برگزار خواهد شد». او تصریح کرد: «پیش‌تر نیز همدان به‌عنوان میزبان نشست اعضای وابسته سازمان جهانی گردشگری انتخاب شده که پاییز سال آینده استان همدان میزبان این رویداد بین‌المللی با حضور ۵۰۰ عضو از ۱۴۶ کشور دنیا نیز خواهد بود». مالمیر با تشریح سوابق فرهنگی- تاریخی این استان و جاذبه‌های گردشگری و ظرفیت‌های بی‌نظیر همدان در حوزه‌هایی مانند گردشگری زمستانی، تصریح کرد: «برگزاری رویدادهای بین‌المللی

می‌تواند نقش مهمی در معرفی ظرفیت‌ها و فرصت‌های گردشگری استان همدان به‌عنوان یکی از کهن‌ترین استان‌های کشور داشته باشد». او افزود: «همدان با دارابودن آثار فرهنگی- تاریخی بی‌نظیر همچون هگمتانه و ظرفیت‌های گردشگری به‌ویژه گردشگری طبیعی می‌تواند میزبان شایسته‌ای برای رویدادهای بین‌المللی باشد». مدیرکل میراث‌فرهنگی، صنایع‌دستی و گردشگری همدان یادآور شد: «تأمین زیرساخت‌ها، افزایش جذب گردشگر خارجی و رونق صنایع‌دستی مهم‌ترین اهداف این اداره‌کل در سال ۲۰۱۸ و هم‌زمان با برگزاری این رویداد بین‌المللی است تا از این طریق بتوانیم سهم بیشتری از بازارهای بین‌المللی گردشگری کسب کنیم».

او همچنین به انتخاب تبریز به‌عنوان پایتخت گردشگری جهان اسلام در سال ۲۰۱۸ اشاره کرد و افزود: «تصمیم‌گیران انتخاب این دو شهر به این دو عنوان با هم متفاوت هستند، اما نتایج انتخاب به‌عنوان میزبان یک رویداد بین‌المللی برای هر دو شهر مشترک است و همان‌گونه که باید از فرصت تبریز۲۰۱۸ استفاده کنیم، باید بتوانیم با برنامه‌ریزی‌های مدون و مناسب از فرصت انتخاب همدان به‌عنوان پایتخت گردشگری آسیا استفاده کرد چراکه هرچه تعداد شهرهای ما برای میزبانی از رویدادهای بین‌المللی در حوزه گردشگری بیشتر باشد، شاهد معرفی ظرفیت‌های مختلف کشورمان در این حوزه هستیم».

گزارش خبری

لایحه منع حیوان‌آزاری در راه مجلس

شرق: مشاور ارشد رئیس سازمان حفاظت محیط زیست گفت: لایحه منع حیوان‌آزاری در قالب اصلاحیه قانون مجازات اسلامی و الحاق ۵ تبصره به ماده ۶۷۹ قانون مجازات اسلامی، به مجلس شورای اسلامی ارائه می‌شود. فرهاد دبیری، مشاور ارشد رئیس سازمان حفاظت محیط زیست و مسئول دبیرخانه شورای عالی محیط زیست، درباره لایحه منع حیوان‌آزاری گفت: با وجودی که مسائل حیوان‌آزاری به صورت مستقیم به وظایف سازمان حفاظت محیط زیست به‌عنوان متولی حفاظت از حیات وحش ارتباط پیدا نمی‌کرد؛ اما نگاه‌های عمومی در این حوزه به سازمان معطوف بود و مطالبات مردم و سازمان‌های مردم‌نهاد در این زمینه بیش از آنکه از وزارت کشور و شهرداری‌ها به‌عنوان متولیان اصلی این موضوع باشد، به سمت محیط زیست سوق پیدا کرده بود.

دبیری ادامه داد: در نهایت، تجمعی که در مقابل سازمان حفاظت محیط زیست صورت گرفت، معصومه ابتکار، رئیس وقت محیط زیست را قانع کرد که با وجود مسئولیت‌نداشتن محیط‌زیست در امور همه جانوران و حیوانات، در این زمینه پیش‌قدم شده و لایحه منع حیوان‌آزاری یا حمایت از حیوانات در محیط‌زیست آماده شود. مشاور ارشد رئیس سازمان حفاظت محیط زیست، اظهار کرد: طبیعتا در جریان ارسال این پیش‌نویس لایحه و قانون به هیئت دولت، برخی از سازمان‌ها، مردم و هنرمندان علاقه‌مند نیز ورود پیدا کردند و حتی در جلسات مرتبط با لایحه در ریاست‌جمهوری نیز دعوت شدند و حضور داشتند؛ علاوه بر نظرات این بخش از جامعه، نظرات شهرداری، وزارت کشور و سازمان دامپزشکی نیز در این زمینه اخذ شده و البته بعدها همین نهادها در جلسات ریاست‌جمهوری و در کمیسیون لوایح نیز حضور پیدا کردند؛ زیرا پس از ارسال پیش‌نویس لایحه به ریاست‌جمهوری، تمام جلسات در همان نهاد تشکیل و تصمیمات نهایی نیز در همان‌جا اتخاذ شد. کمیسیون لوایح در چند جلسه با دعوت از سازمان‌های مردم‌نهاد، دستگاه‌های مرتبط و حقوق‌دانان، پیش‌نویس لایحه را نهایی کرد؛ اما به دلیل آنکه لایحه بار قضائی داشت و هر لایحه‌ای با بار قضائی که در آن مجازات‌هایی نیز تعیین شده بود باید هماهنگ با نظر و تصمیم قوه قضائیه باشد، لایحه از ریاست‌جمهوری به قوه قضائیه ارسال شد.

به گفته دبیری، پس از برگزاری جلساتی با مسئولان قوه قضائیه و بررسی‌های صورت‌گرفته، اعلام شد برنامه‌ها و چارچوب کاری قوه قضائیه در دوره کنونی با ارسال لایحه‌ای به مجلس که در آن مجازاتی جدا از قانون مجازات عمومی تعیین شده باشد، همسو نیست ولی قوه قضائیه از هر پیشنهادی در چارچوب و قالب قانون مجازات اسلامی استقبال می‌کند. مشاور ارشد رئیس سازمان حفاظت محیط زیست افزود: پس از رایزنی‌های انجام‌شده، مقرر شد محتوای زیست‌محیطی لایحه حمایت از حیوانات در اختیار قوه قضائیه قرار گیرد و مجازات‌ها نیز پیشنهاد شود تا در قالب الحاق مواد یا تبصره‌هایی به قانون مجازات اسلامی که قوه قضائیه در حال تنظیم و تدوین آن است، قرار گیرند. قوه قضائیه پیشنهادها و مجازات‌ها را پذیرفته ولی مقرر شده این موارد نه به صورت قانونی مجزا بلکه در قالب قانون مجازات اسلامی مطرح شود و بنابراین آنچه از طریق کمیسیون لوایح دولت به قوه قضائیه ارسال شد، در قالب اصلاحیه قانون مجازات اسلامی و الحاق ۵ تبصره به ماده ۶۷۹ قانون مجازات اسلامی ارائه می‌شود.

به گفته او، در ماده ۶۷۹ قانون مجازات اسلامی، مجازات هرکسی که حیواناتی را که شکار آنها ممنوع شده یا حیوانات حلال‌گوشت یا حیوانات متعلق به دیگری را تلف کند، تعیین شده است. دبیری خاطرنشان کرد: در تبصره‌های این ماده آمده است: هرکس بدون عمد و بدون ضرورت سایر حیوانات (منظور حیواناتی مانند سگ و گربه یا حیواناتی به‌جز حیوانات وحشی است که قانون و تکلیف مجازات آنها مشخص است) را بکشد یا مسموم کند یا تلف کند یا ناقص کند، به جزای نقدی تا ۱۰ میلیون ریال و خدمات رایگان به حیوانات تا شش ماه محکوم می‌شود. در تبصره بعدی این ماده نیز تأکید شده است که تنها مرگ باشفقت به منظور کنترل بیماری و پیشگیری از رنج حیوانات، با رعایت قوانین و مقررات و با نظر سازمان دامپزشکی کشور، از مصادیق این تبصره جداست. این تبصره به آن معناست که حتی اگر کسی بخواهد مرگ باشفقت به‌طور نمونه برای پیشگیری از شیوع بیماری برای حیوان ایجاد کند، باید مقررات را رعایت و مجوز سازمان دامپزشکی را برای مورد به مورد حیوانات اخذ کند و تنها در این صورت از شمول این قانون مستثنا است. او با یادآوری این موضوع که کلمه «هرکس» شامل تمام افراد حقیقی و حقوقی می‌شود، خاطرنشان کرد: به‌طورکلی قانون مجازات اسلامی هیچ‌وقت مستثنا ندارد و اگر بخواهد مستثنا کند، باید مورد را بگوید. دبیری با تأکید بر این موضوع که واژه «هرکس» میان حقوق‌دانان و در قوانین جزا، اصطلاح شناخته‌شده‌ای بوده و از حدود ۷۰ سال پیش در قوانین جزایی کشور از آن استفاده شده است، تصریح کرد: وقتی می‌گوییم «هرکس» یعنی هر شخص حقیقی و حقوقی اعم از دولتی و غیردولتی و این واژه یک اطلاق عام است. مشاور ارشد رئیس سازمان حفاظت محیط زیست افزود: در ذیل همین ماده آمده است: هرگونه آزار به حیوانات موضوع این ماده و قانون و تبصره‌های آن از قبیل شکنجه، ضرب‌وشتم، مثله‌کردن، زندانی‌کردن، جنگ‌انداختن، بهره‌کشی که منجر به تحمیل درد و رنج برای حیوان باشد، جرم است و مجازات آن نیز در حد مجازات کشتن است. مسئول دبیرخانه شورای عالی محیط زیست خاطرنشان کرد: این به آن معناست که در این ماده، آزار و شکنجه نیز برابر با قتل در نظر گرفته شده است. علاوه بر آن، تأکید شده است رعایت‌نکردن قوانین و مقررات مربوط به نگهداری (یعنی هیچ‌گونه آزار و شکنجه‌ای برای حیوان نباشد ولی از آن در قفس نامناسب نگهداری شود)، تکثیر و پرورش مصنوعی، نقل‌وانتقال حیوانات این ماده قانونی و نیز رهاکردن حیوانات صاحب‌دار در محدوده‌های شهرها نیز درصورتی‌که باعث آزار حیوان شود، مشمول همین مجازات خواهد بود. دبیری افزود: یعنی گفته هرکس که حیوانات را در باغ‌وحش‌ها و خارج از باغ‌وحش‌ها، همچنین سیرک‌ها در شرایط نامناسب نگهداری کند، یا نقل‌وانتقال حیوانات را به نحو نامناسب انجام دهد، با کسی که حیوان را شکنجه کرده برابر این ماده قانونی از یک مجازات برخوردار خواهد شد. این استاد دانشگاه تأکید کرد: در پایان گفته شده انتشار تصاویر یا فیلم‌های حیوان‌آزاری در شبکه‌های اجتماعی با هدف تشویش اذهان عمومی و نه اطلاع‌رسانی، جرم محسوب می‌شود و مجازات دارد. تمام این موارد در قالب متمم قانون مجازات اسلامی که درحال‌حاضر در دست تهیه است، به مجلس شورای اسلامی ارائه می‌شود ولی زمان تصویب آن در اختیار قوه مجریه نیست و در دست قوه قضائیه است.