

السياسة العقابية لتدعيم السلامة المرورية وأمنها

The punitive policy for strengthening traffic safety and security

د. إلهام بن خليفة*

جامعة الوادي - الجزائر

Ilham.benkhalifa@gmail.com

تاريخ النشر: 2021/10/01

تاريخ القبول للنشر: 2021/09/22

تاريخ الاستلام: 2021/05/21

ملخص:

يتبين من الترسنة القانونية التي وضعت في الجزائر لتدعيم السلامة المرورية وأمنها عبر الطرقات نية المشرع في التصدي لظاهرة حوادث المرور المرعبة، وذلك بمحاولة إيجاد حلول لها وبلوغ التطور الذي وصلت إليه الدول المتقدمة، حيث لم يكتف بتشديد العقاب على المخالفين لقانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها فحسب، بل راح لأبعد من ذلك وانتجج السياسة الوقائية باستحداثه لنظام الرخصة بالنقاط، وتطرح هذه الورقة البحثية إشكالية مدى فعالية الجزاءات الجنائية الحديثة في محاولة الحد من حوادث المرور، وللإجابة على هذه الإشكالية تضمنت الدراسة قراءة قانونية في نظام الرخصة بالنقاط وكذا عقوبات الجرح والغرامات الجزافية للمخالفات.

الكلمات المفتاحية: حوادث المرور؛ نظام الرخصة بالنقاط؛ جرح ومخالفات؛ عقوبات مشددة؛ غرامات جزافية.

Abstract

The established legal arsenal in Algeria in strengthening traffic safety and security across roads indicates the intention of the legislator to address the horrific phenomenon of traffic accidents, by trying to find solutions to them and achieve the development the same as developed countries. The legislator was not satisfied with tightening the punishment for violators of the law on road traffic regulation and safety not only its security but also went beyond that and he pursued the preventive policy by introducing the license by point system. This research paper raises the problem of the effectiveness of modern criminal penalties in trying to reduce traffic accidents, and to answer this problem, the study included a legal reading in the license system by points, as well as misdemeanor penalties and fixed fines for irregularities.

Key Words: Traffic Accidents; Point license system; Misdemeanors and infractions; Heavy penalties; fixed fines.

* المؤلف المراسل

مقدمة:

تعاني الجزائر كغيرها من دول العالم من ظاهرة حوادث المرور، فالناظر إلى الإحصائيات الرسمية لمجازر الطرق يجدها أرقاما مخيفة ومرعبة، وكأنها حرب إستنزاف مستمر، وهذا رغم محاولات المشرع المتكررة والدائمة للتصدي لهذه الظاهرة بإيجاد حلول لها وبلوغ التطور الحاصل الذي تعرفه الدول المتقدمة في مجال السياقة كفرنسا وألمانيا والسويد، وذلك عن طريق سن ترسانة من القوانين والتي آخرها كان قانون 14/01، المؤرخ في 19/غشت/2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها⁽¹⁾ والذي عدل ثلاث مرات بالقانون 16/04 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004⁽²⁾ وبالأمر 03/09 المؤرخ في 22 يوليو 2009⁽³⁾ وآخرها القانون 05/17 المؤرخ في 16 فبراير 2017⁽⁴⁾.

والمستقرئ لنصوص القانون 05/17 يلاحظ أن هناك شدة وصرامة حيال السلامة المرورية أو الأمن عبر الطرقات التي لا تستشف من التشديد في العقوبات فحسب بل أيضا من خلال إستحداث نظام الرخصة بالتنقيط هذا النظام الذي هو عبارة عن أداة معيارية وبيداغوجية تجعل من السائق يتحمل المسؤولية عن مخالفته لقواعد قانون المرور، وعلى الرغم من أن هذا النظام ورد ذكره في الأمر 03/09، إلا أن المستجد في قانون 05/17 التفصيل في كيفية العمل به، وهذا التشديد من المشرع إن دل فإنما يدل على أنه يبني نصوصه على ما هو حاصل في الواقع كما وأنه يأخذ في الحسبان الإحصائيات الضخمة التي تم على عدد الخسائر البشرية والمادية الفضيعة والتي تثقل كاهل الدولة، ويدل كذلك على أن المشرع لم يضع النصوص هباء بل بعد معرفته بأسبابها وهذا هو الأساس الذي من خلاله تكون التشريعات جزاءاتها فعالة في القضاء على الظواهر الإجرامية.

والسؤال المطروح بهذا الخصوص هو مدى فعالية الجزاءات الجزائية في محاولة الحد من حوادث المرور؟ للإجابة على هذه الإشكالية قسمنا هذه الورقة البحثية إلى محورين كما يلي:

المحور الأول: نظام الرخصة بالنقاط

المحور الثاني: عقوبات الجرح والغرامات الجزافية للمخالفات

المحور الأول نظام الرخصة بالنقاط

بعد فشل تجربة السحب الفوري لرخصة السياقة إثر ارتكاب مخالفة مرورية مع تسديد الغرامة الجزافية، بسبب أنه لم يكن رادع وعدم اتعاض السائقين بالعقوبة المسلطة عليهم وتهربهم من المسؤولية وكذا التزوير في الوثائق والرشوة والمحسوبية ونفوذ أصحاب المال والسلطة وكذلك ضعف الآليات في مكافحة المخالفات المرورية استحدث المشرع الجزائري حلا أكثر صرامة اقتبسها من نصوص قوانين الدول المتطورة في مجال حركة المرور وهو حل فرضته ضرورة التماشي مع التطور التكنولوجي في هذا المجال⁽⁵⁾ وهذا الحل هو نظام الرخصة بالنقاط. فما هي أساسياته؟ وما هي آليات تنفيذه؟

أولاً: أساسيات نظام الرخصة بالتنقيط

الأسئلة المطروحة في هذا المجال تتمثل في ما هو نظام الرخصة بالنقاط؟ وم كم هي النقاط الممنوحة؟ وكيف يتم احتسابها؟ وما هو جزاء نفاذ النقاط؟

أ/ تعريف نظام الرخصة بالنقاط:

يعرف المشرع الجزائري نظام الرخصة بالنقاط في المادة الثانية من قانون 05/17 بأنه أداة معيارية وبيداغوجية تهدف إلى جعل السائقين يتحملون مسؤولياتهم تجاه مخالفتهم لقواعد حركة المرور من خلال نظام تسيير النقاط المخصصة لكل حائز لرخصة سياقة، إذن فهو عبارة عن تدبير سن يهدف إلقاء المسؤولية على عاتق السائقين المرتكبين للمخالفات المرورية ولغاية التأكيد عليهم من أجل إستعاب وفهم قواعد السياقة والمرور⁽⁶⁾، وهو نظام آلي ورقمي، يخاطب السائقين بالسياقة بمسؤولية حتى يحافظوا على نقاطهم، حيث تسحب النقاط بطريقة آلية مباشرة في حال ارتكاب مخالفة أو أكثر، وهو من أهم النقاط لأمن الطرقات خاصة⁽⁷⁾ حيث ترسل المعلومات إلى قاعدة البيانات المركزية بوزارة الداخلية، حيث يوجد أرضية معلوماتية لتسيير النقاط و احتسابها وتمكن من مشاهدة النقاط على المباشر⁽⁸⁾، وعلى ذلك فهو يعتمد أساساً على رخصة السياقة البيومترية، والتي هي الآن في طور الإعداد، حيث أنه بمجرد إصدارها سوف يتم تفعيلها مع النظام الوطني لتسيير النقاط، لتشكل أداة فعالة لتحسين السلوك المروري في إطار استراتيجيات الدولة للوقاية والأمن في الطرقات⁽⁹⁾.

ووفقا لنص المادة 62 من نفس القانون فإن هذا النظام تسييره الإدارة المكلفة بالبطاقيّة الوطنية والتي تحدث لدى وزارة الداخلية وهي المندوبية الوطنية للأمن في الطرق.

ب/ كيفية العمل بنظام الرخصة بالنقاط:

بناء على نص المادة الثامنة فإننا نفرق بين حالتين:

1/ الحالة الأولى:

تخصّص لكل رخصة سياقة رصيد نهائي من النقاط يحدد بأربعة وعشرون نقطة وتخفض هذه النقاط بقوة القانون بسبب ارتكاب مخالفة مرورية ورد النص فيها على تطبيق هذا النظام، هذا إلى جانب الغرامة الجزافية.

2/ الحالة الثانية: هي تخصيص رصيد أولي يحدد باثني عشرة نقطة بالنسبة لرخص السياقة الجديدة بعد دخول هذا النظام حيز التنفيذ، حيث يوضع صاحب هذه الرخصة تحت الفترة الإختبارية وهي فترة تحدد بسنتين يخضع لها كل حائز جديد لرخصة السياقة، وفي هذه الفترة تسيير النقاط كما يلي:

- إذا فقدت كل النقاط خلال هذه الفترة فإن صاحب الرخصة يلزم بإعادة التكوين على نفقته لاسترجاع النقاط الضائعة
- بعد إنتهاء هذه الفترة وكان صاحب الرخصة فقد بعض النقاط فإنه تمنح له النقاط المتبقية فقط من الرصيد النهائي
- كذلك بعد انتهاء الفترة ولم يفقد صاحب الرخصة نقاطه فإنه تمنح له رصيد نهائي بأربع وعشرون نقطة.
- وفي كلتا الحالتين يتم سحب النقاط كما يلي:
- تسحب نقطة واحدة بالنسبة للمخالفات من الدرجة الأولى باستثناء المخالفات 1 و 5 و 7،
- تسحب نقطتان للمخالفات من الدرجة الثانية،
- تسحب أربع نقاط للمخالفات من الدرجة الثالثة،
- تسحب ست نقاط للمخالفات من الدرجة الرابعة،

- وتسحب عشر نقاط بالنسبة للجنح باستثناء الجنح الواردة في المواد 78 و80 و81 و82 و83 و87 والفقرة الأولى و88 و90⁽¹⁰⁾.

هذا إلى جانب الغرامة الجزافية التي يلزم من سلطت عليه بدفعها في أجل قدره 45 يوما وإن لم تدفع خلال هذا الأجل فإنه تسحب من رخصته تلقائيا نقطتان، حيث أن العون المعين للمخالفة يقوم بارسال المعلومة الخاصة بالمخالفة المرتكبة التي تؤدي إلى سحب النقاط إلى الإدارة المكلفة بتسيير نظام الرخصة بالنقاط في أجل ثمانية أيام التالية لتاريخ ارتكاب المخالفة⁽¹¹⁾، ويكون هذا الإرسال إلكترونيا.

وفي كلتا الحالتين أيضا الرخصة القديمة أو الجديدة فإن ارتكاب عدة مخالفات في وقت واحد أدت إلى فقدان كل النقاط فإنه تجمع عمليات سحب النقاط في حدود نصف عدد نقاط الرصيد النهائي وفقا للمادة 08، فضلا عن ذلك يمكن لصاحب الرخصة استرجاع النقاط بعد دفع الغرامات الجزافية المسطلة عليه إذا لم يرتكب أي مخالفة أخرى خلال مدة تحدد عن طريق التنظيم أو بعد متابعة تكوين على نفقته⁽¹²⁾.

ج/ جزاء نفاذ كل النقاط:

عندما تنفذ كل النقاط لصاحب الرخصة بسبب مخالفاته لقواعد المرور والسياسة فإن رخصته تصبح غير صالحة تلقائيا، ويتعين عليه إعادة رخصته إلى المصالح المؤهلة التابعة لوزارة الداخلية، وبعد تاريخ الستة أشهر من يوم إعادة رخصته يمكنه طلب الحصول على رخصة جديدة تخضع للفترة الإختبارية، ويرفع هذا الأجل إلى سنة كاملة إذا كانت رخصته محل عدم الصلاحية مرتين خلال خمس سنوات وإعادة الطلب هذه في الحالتين الموافقة عليها مرتبط بدفع الطالب لكل الغرامات الجزافية⁽¹³⁾.

ويرخص قانونا لصاحب الرخصة الاطلاع على المعلومات المتعلقة برصيد نقاطه، كما ويرخص ذلك أيضا لمصالح الأمن والسلطات القضائية والإدارة المكلفة بتحصيل الغرامات⁽¹⁴⁾.

ثانيا: آليات تنفيذ نظام الرخصة بالتنقيط

نص المشرع الجزائي على آليات تنفيذ ومراقبة نظام الرخصة بالنقاط، وتتمثل هذه الأخيرة في المندوبية الوطنية للأمن في الطرقات والمجلس التشاوري ما بين القطاعات والمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق تتناولها كما يلي:

أ/ المجلس التشاوري ما بين القطاعات:

استحدث المشرع أيضا بموجب قانون 05/17 المادة 63 مكرر والتي تنص على إحداث مجلس تشاوري ما بين القطاعات يوضع لدى الوزير الأول يكلف بتحديد السياسة والاستراتيجية الوطنية للوقاية والأمن في الطرق والتنسيق المؤسسي بين كافة الفاعلين المعنيين، حيث تحدد طبيعته ومهامه وعمله وتنظيمه عن طريق التنظيم.

ب/ المندوبية الوطنية للأمن في الطرق:

استحدث المشرع بموجب قانون 05/17 المادة 65 مكرر 1 والتي تنص على إنشاء المندوبية الوطنية للأمن في الطرق تابعة لوزارة الداخلية وتكلف بتنفيذ السياسة الوطنية للوقاية والأمن في الطرق من الناحية العملية، حيث تحدد طبيعتها ومهامها وعملها وتنظيمها عن طريق التنظيم، حيث يتمثل الهدف الأسمى لهذه المندوبية في أنها تتكفل بالجانب التقني والعملي لمنظومة السلامة المرورية على المستوى المحلي للتقليل من حوادث المرور⁽¹⁵⁾.

ج/ المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:

أنشئ المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بموجب القانون 09/87 المتعلق بتنظيم حركة المرور في الطرق وسلامتها وأمنها وتم التدشين الفعلي له سنة 1998⁽¹⁶⁾، وهو مؤسسة عمومية ذات طابع إداري تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي تحت وصاية وزارة الداخلية وفقا للمرسوم التنفيذي 502/03⁽¹⁷⁾، تضطلع بمهمة تحسين الوقاية والأمن عبر الطرق، وبصدور القانون 14/01 حولت وصايته إلى وزارة النقل طبقا للمادة 64 منه؛ والجديد في قانون 05/17 فإن وصايته حولت لوزارة الداخلية وهذا بموجب تعديل أحكام المادة 64، وتنص المادة 16 من هذا التعديل على أن هذا المركز وكذا المركز الوطني لرخصة السياقة يستمران في تأدية مهامهما إلى غاية وضع جهاز جديد يتكفل بالمهام المخولة للمركزين.

المحور الثاني

عقوبات الجرح والغرامات الجزافية للمخالفات

تصنف الجرائم المرورية إلى جنح ومخالفات، إذا كانت الجرح ترصد لها جزاء جنائي يتمثل في الحبس والغرامة، فإن المخالفات سن لها غرامات جزافية ويمكن القول أنها عبارة عن تعويض مالي تصالحي، وسنتطرق لكل ذلك كما يلي:

أولاً: الغرامات الجزافية للمخالفات المرورية

يقسم المشرع الجزائري المخالفات المرورية إلى أربع درجات وحسب جسامته كل درجة يحدد الغرامة الجزافية وسنبين كل ذلك كما يلي:

أ/ المخالفات من الدرجة الأولى:

يرصد المشرع للمخالفات من الدرجة الأولى وفقاً لقانون 05/17 غرامة جزافية تقدر بـ: 2000 دج، بعدما كانت من 2000 دج إلى 2500 دج في قانون 03/09، وأضاف لها ثلاث جرائم تتمثل في:

- 1/ مخالفة الراجلين للقواعد التي تنظم سيرهم خاصة المتعلقة باستعمال الممرات المحمية،
- 2/ مخالفة الأحكام المتعلقة بالخلل في أجهزته الإنارة وإشارة السيارات،
- 3/ مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمان في المركبات ذات المحرك⁽¹⁸⁾.

ب/ المخالفات من الدرجة الثانية:

يرصد المشرع للمخالفات من الدرجة الثانية وفقاً لقانون 05/17 غرامة جزافية تقدر بـ: 2500 دج، بعدما كانت من 2000 دج إلى 3000 دج في قانون 03/09، وألغى مخالفتين وأضاف لها أربع مخالفات كانت مخالفات من الدرجة الثالثة تتمثل في:

- 1/ مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف التعسفي المعيق لحركة المرور،
- 2/ مخالفة الأحكام المتعلقة بمرور مركبة ذات محرك أو مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة المرور دون أن تكون هذه المركبة مزودة ببلوحتي تسجيل،
- 3/ مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بنقل ملكية المركبة أو عدم التصريح بتغيير إقامة مالك المركبة،

4/ مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة لا تفوق 10 بالمئة والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة أو دون مقطورة أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق ولكل صنف من أصناف المركبات⁽¹⁹⁾.

ج/ المخالفات من الدرجة الثالثة:

يرصد المشرع للمخالفات من الدرجة الثالثة وفقا لقانون 05/17 غرامة جزافية تقدر بـ: 3000 دج، بعدما كانت من 2000 دج إلى 4000 دج في قانون 03/09، وألغى عدة مخالفات حول أربع منها إلى الدرجة الثانية وأضاف لها مخالفتين وعدل في المخالفة الأولى كما يلي:

1/ مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة تفوق 10 بالمئة وتقل عن 20 بالمئة، والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة أو دون مقطورة أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق ولكل صنف من أصناف المركبات،

2/ مخالفة الأحكام المتعلقة بإلزام حائزي رخص السياقة في الفترة الإختبارية للتكوين وعلى نفقتهم،

3/ مخالفة الأحكام المتعلقة بطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك غير المطابقة للمعايير المقبولة وشكلها وحالتها⁽²⁰⁾.

د/ المخالفات من الدرجة الرابعة:

يرصد المشرع للمخالفات من الدرجة الرابعة وفقا لقانون 05/17 غرامة جزافية تقدر بـ: 5000 دج، بعدما كانت من 4000 دج إلى 6000 دج في قانون 03/09، وألغى مخالفة واحدة وأضاف ثلاث مخالفات كانت درجة ثالثة ومخالفتين كما يلي:

1/ مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستمرار في قيادة مركبة دون إجراء الفحص الطبي الدوري،

2/ مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم إحترام مدة السياقة ومدة الراحة من قبل سائقي مركبات نقل البضائع التي يفوق وزنها الإجمالي المرخص به مع المحولة أو وزنها الإجمالي السائر المرخص به 3.500 كلف ومركبات نقل الأشخاص التي تشمل على أكثر من تسعة مقاعد بما في ذلك مقعد السائق،

3/ مخالفة الأحكام المتعلقة بحالات الإلزام أو المنع الخاصة بعبور السكك الحديدية الواقعة على الطريق،

4/ مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بـ: بكتنا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة،

15 مخالفة الأحكام المتعلقة بتصاعد الدخان والغازات السامة وإصدار الضجيج عند تجاوز المستويات المحددة⁽²¹⁾.

ثانياً: عقوبات الجرح المرورية

نص المشرع الجزائري على الجرح المرورية في المواد من 67 إلى 90 من قانون 03/09، والجديد في قانون 05/17 هو أنه أضاف المادتين 69 مكرر و71 مكرر وأحدث تعديل طفيف لا يمس بالعقوبات إطلاقاً بالمواد 69 و71 و79 و87 و89، والملاحظ على عقوبات الجرح أنها تتراوح بين الحبس والغرامة وفي بعض الأحيان غرامة لوحدها، كما يلاحظ أنها مشددة وينص المشرع فوق كل ذلك على ظروف التشديد، ويلاحظ أيضاً أنه نص في المادة 91 بأن كل الجرائم المنصوص عليها في هذا القانون إذا توفرت فيها ظرف العود فإنها تضاعف.

والجرح المنصوص عليها في هذا القانون تقريبا 17 جنحة أهمها جرح المرور المؤدية إلى القتل والجرح الخطأ وجنحة الفرار وجنحة السياقة في حالة السكر وجنحة السياقة بدون رخصة وغيرها ويمكن تناول هذه الجرائم وعقوباتها كما يلي:

أ/ عقوبات الحبس والغرامة:

أتت عقوبات قانون المرور المتمثلة في الحبس والغرامة مشددة، فالحد الأدنى لعقوبات هذه الجرح بالنسبة للحبس يتراوح ما بين الشهرين إلى السنين وبالنسبة للغرامة من 20.000 دج إلى 100.000 دج، أما الحد الأقصى لعقوبات هذه الجرح فيكون بالنسبة للحبس من ستة شهور إلى خمس سنوات، وبالنسبة للغرامة 30.000 دج إلى 300.000 دج، وهي منصوص عليها في المواد من 67 إلى 84 وتتعلق بجرائم المرور المؤدية إلى القتل الخطأ والجرح الخطأ والفرار بعد الحادث والسياسة في حالة السكر وعدم الامتثال لأوامر التوقيف الصادرة عن الأعوان وتزويد المركبة بلوحة تسجيل لا تتطابق مع المركبة أو مستعملها والحصول على الرخصة بتصريح كاذب والسياسة بدون رخصة وقيادة مركبة بعد تبليغ السائق بتعليق أو إلغاء الرخصة أو المنع من استعمالها وضع مھمل في الطريق دون ترخيص وعدم إخضاع المركبة للمراقبة التقنية الدورية وحياسة أھمة تستعمل لمعاينة المخالفات أو عرقلة تشغيلها.

ب/ عقوبات الغرامة:

رصد المشرع لبعض جنح المرور عقوبات الغرامة فقط من 50.000 دج إلى 150.000 دج بالنسبة لجنح عدم الامتثال للأحكام المنظمة للنقل الخاضع للرخصة وكذا الخاصة بتنظيم السباقات وعدم رد البطاقة الرمادية بعد السحب النهائي للمركبة المنصوص عليهم في المواد من 85 إلى 88، وكذا الغرامة من 10.000 دج إلى 50.000 دج بالنسبة لجنحة تجاوز السرعة المرخص بها بنسبة 30 بالمئة فما فوق الواردة في المادة 89، وأيضا الغرامة من 20.000 إلى 30.000 دج بالنسبة لجنحة القيام بأشغال على رحاب الطريق.

ج/ تحول الجنحة إلى جناية في قانون المرور:

تتحول جنحة الحادث المروري الذي أدى إلى الوفاة بالخطأ إلى جناية كلما توافر ظرفين مشددين للعقوبة الأول أن تكون المركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، والثاني أن يكون سائق المركبة في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات، حيث تكون العقوبة بالسجن من خمس سنوات إلى عشر سنوات والغرامة من 500.000 دج إلى 1.000.000 دج.

الخاتمة:

بعد بحثنا في موضوع السياسة العقابية الجديدة لتدعيم السلامة المرورية وأمنها وفق قانون 05/17 لاحظنا أن المشرع الجزائري يعمل جاهدا للتصدي لإرهاب أو مجازر الطرقات ومحاوله الحد منها او على الأقل التخفيض في هذه الأرقام الإحصائية المرعبة ولاحظنا هذا من خلال استحداثه لنظام الرخصة بالنقاط والتشديد في العقوبات والغرامات الجزافية، ونؤكد فقط على ما يلي:

- الاستعجال في إدخال القواعد الخاصة بحركة المرور والوقاية والأمن في الطرق في المنظومة التربوية طبقا للمادة 60 من القانون 05/17 التي تنص على إجبارية ذلك.
- إذا كان المشرع بهذا النظام وهذه العقوبات المشددة يلقي المسؤولية الجزائية على عاتق السائق واعتباره السبب في حوادث المرور فإن الدولة تتحمل جانب من هذه المسؤولية بسبب أن هناك بعض الأمور التي تستوجب الاهتمام وإعادة النظر فيها مثل اهتراء الطرقات وعدم وجود طرق مزدوجة وانعدام الاشارة والنقص الكبير في إشارات المرور، وعليه نؤكد على إعادة التهيئة العامة للطرقات وما تبع.

- تؤكد على السائقين الالتزام بالقواعد الخاصة بقانون المرور وعدم التهاون.
- تؤكد على تفعيل ما دعى إليه قانون المرور فيما يتعلق بالتنظيم الدوري للحملات الخاصة بالوقاية والأمن في الطرق وتشجيع نشاط الحركة الجمعوية، لأنه دائما الوقاية خير من العلاج.
- تؤكد الحراسة والمراقبة الدائمين لحركة المرور وضرورة قيام الأعوان المكلفون بواجباتهم على أكمل وجه وعدم التهاون مع السائقين.
- تؤكد على ضرورة التكوين الجيد في مجال السياقة وهو ما يستثمر فيه المشرع ونوصي معلمي السياقة والممتحنين على الاحتكام إلى ضئائهم في ذلك والابتعاد عن الرشوة والمحسوبية

الهوامش:

- (1) قانون 01/14 المؤرخ في 19 غشت 2001، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، منشور في الجريدة الرسمية، العدد 46، المؤرخة في 19 غشت 2001.
- (2) قانون 16/04 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، يعدل ويتم قانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، منشور في الجريدة الرسمية، العدد 72، المؤرخة في 13 نوفمبر 2004.
- (3) الأمر 03/09 المؤرخ في 22 يوليو 2009، يعدل ويتم قانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، منشور في الجريدة الرسمية، العدد 45، المؤرخة في 29 يوليو 2009.
- (4) قانون 05/17 المؤرخ في 16 فبراير 2017، يعدل ويتم قانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، منشور في الجريدة الرسمية، العدد 12، المؤرخة في 22 فبراير 2017.
- (5) أحمد بيطام، عادل بيطام، دور رخصة السياقة بالتنقيط في الحد من حوادث المرور، في ظل القانون 05/17 المتعلق بحركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، تصدر عن جامعة عمار ثليجي الأغواط، المجلد الرابع، العدد 02، جوان 2018، ص 343.

(6) *Permis à point*. <https://www.cir-avron.fr/stage-code-accelere/cours-de-code/permis-a-point/>. consulté le 12/11/2018.

(7) *Le permis à points: fonctionnement, solde de points, chiffres*, <https://www.permisapoints.fr/permis-a-points/> consulté le 17/11/2018.

(8) <http://www.radioalgerie.dz/news/ar/reportage/138027.html> تاريخ الاطلاع: 2018/11/15.

(9) رخصة السياقة البيومترية خطوة جديدة نحو الإدارة الإلكترونية، www.youtube.com تاريخ الاطلاع:

2018/11/16.

(10) أنظر المادة 62 مكرر من قانون 05/17 المعدل والمتمم لقانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

(11) أنظر المادة 62 مكرر 1 من قانون 05/17 المعدل والمتمم لقانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

(12) أنظر المادة 62 مكرر 4 من قانون 05/17 المعدل والمتمم لقانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

(13) أنظر المادة 62 مكرر 5 من قانون 05/17 المعدل والمتمم لقانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

(14) أنظر المادة 62 مكرر 2 من قانون 05/17 المعدل والمتمم لقانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

(15) أحمد بيطام وعادل بيطام، المرجع السابق، ص 352.

(16) أحمد بيطام وعادل بيطام، المرجع السابق، ص 353.

(17) أنظر المادة الثانية من المرسوم التنفيذي رقم 502/03 المؤرخ في 27 ديسمبر 2003، يتضمن مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وتنظيمه وسيره، منشور في الجريدة الرسمية، العدد 82، المؤرخة في 28 ديسمبر 2003.

(18) أنظر المادة 66 الفقرة "أ" من قانون 05/17 المعدل والمتمم لقانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

(19) أنظر المادة 66 الفقرة "ب" من قانون 05/17 المعدل والمتمم لقانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

(20) أنظر المادة 66 الفقرة "ج" من قانون 05/17 المعدل والمتمم لقانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

(21) أنظر المادة 66 الفقرة "د" من قانون 05/17 المعدل والمتمم لقانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.