

النظام القانوني لرخصة السياقة في التشريع الجزائري

سهيلة بوخميس

جامعة 8 ماي 1945 - قلمة

الملخص:

تعد رخصة السياقة من القرارات الإدارية التنفيذية التي تتعلق بشخص طالبها تمام كرخصة البناء، وهي تعد حقا من الحقوق التي يتمتع بها الفرد داخل الدولة، إذ يحق لكل شخص مهما كان جنسه أو جنسيته أو صفته أو حالته المادية أو انتماؤه، أن يحصل عليها تطبيقا لمبدأ المساواة في الانتفاع بخدمات المرافق العامة، غير أن هذا الحق مقيد بمجموعة من القيود والشروط تفرضها مقتضيات المصلحة العامة، وبالأخص الأمن العام وسلامة الطرقات وتسهر سلطات الضبط الإداري المروري على توفرها في طالب الرخصة، بحزم كإجراء احترازي في سبيل الحفاظ على النظام العام المروري.

الكلمات المفتاحية: رخصة السياقة - الحوادث المرورية - المخالفات المرورية - المركبة

Résumé:

Le permis de conduire est l'une des décisions administratives qui concerne la personne qui l'a demandé au même titre qu'un permis de construire. Un droit dont jouit l'individu au sein de l'Etat, indépendamment de son sexe, de sa nationalité, de son statut, et de ses conditions matérielles ou affiliation.

Cependant, ce droit est limité par un ensemble de restrictions et de conditions imposées par l'intérêt public, en particulier la sécurité publique et la sécurité routière. Les autorités de régulation et de contrôle du trafic veillent à ce que ces conditions soient remplies par le demandeur de permis comme mesure de précaution afin de maintenir l'ordre public en matière de trafic routier.

Mots-clés: Permis de conduire - accidents de la circulation - Auto école - Véhicule.

Abstract:

A driving license is considered to be one of the executive administrative decisions that pertain to a person who has fully demanded the building permit. It is a right of the individual within the state. Every person, regardless of his sex, nationality, status, material condition or affiliation, is entitled to apply the principle of equality. However, this right is restricted by a set of restrictions and conditions imposed by public interest, especially public safety and road

safety. Traffic control authorities ensure that they are available in the applicant as a precautionary measure in order to maintain the public traffic system.

key words: Driving License - Traffic Accidents - Traffic Violations - Vehicle .

مقدمة :

إن حرية التنقل مكفولة دستورية لكل مواطن داخل الإقليم الوطني أو خارجه وذلك بموجب المادة 44 من دستور 1996، التي تنص على: "... أن يختار بحرية موطن إقامته، وأن يتنقل عبر التراب الوطني، حق الدخول إلى التراب الوطني والخروج منه مضمون" و التي تقابلها المادة 55 من التعديل الدستوري لسنة 2016¹ التي تنص "يحقّ لكلّ مواطن يتمتّع بحقوقه المدنيّة والسياسيّة، أن يختار بحريّة موطن إقامته، وأن يتنقّل عبر التّراب الوطني. حقّ الدّخول إلى التّراب الوطنيّ والخروج منه مضمون له. لا يمكن الأمر بأيّ تقييد لهذه الحقوق إلاّ لمدة محدّدة وبموجب قرار مبرر من السلطة القضائيّة". مما يعني أن المواطن سواء كان داخل دولته أو خارجها يتمتع بضمانة دستورية تكفل له ممارسة هذه الحرية، غير أن هذه الحرية تعثرها مجموعة من القيود، خاصة إذا تعلق الأمر بالمصلحة العامة أو النظام العام، فإذا كان من شأن الفرد المساس بحريات باقي أفراد المجتمع، من خلال التمتع بحرية التنقل، تتدخل هذه القيود لتضع له حدا يتمكن من خلاله من ممارسة حريته داخل ذلك الحد وضمن شروط تحددها القوانين السائدة بالدولة، ومن تلك القيود ضرورة الحصول على إذن مسبق من الجهات الإدارية المختصة من أجل سياقة المركبات، وتسمى رخصة السياقة. غير أن هذا الإذن ينبغي أن يراعى فيه اعتبارات المصلحة العامة، ومبدأ المساواة بين طالبي رخصة القيادة، فلا يكون المنح أو المنع وسيلة للمجاملة أو أداة

للانتقام الشخصي أو التحكم في مصير الأفراد، مما يحول دون ممارستهم حرية التنقل.

أولاً: مشكلة الدراسة

في مجال السلامة المرورية، وبالنظر إلى الإحصائيات المرورية نلاحظ بأن أعداد الحوادث المرورية في الجزائر تزداد بشكل مضطرد عاما بعد آخر، ففي عام 2015 بلغ عدد الحوادث 17363 وارتفع في عام 2014 إلى 17383 أي ارتفع بنسبة 0,12%، وبلغ عدد الوفيات 792 قتيل وعدد الجرحى ب 20462 جريح في عام 2016، وتقابله 828 قتيل و 20717 جريح في 2017.²

وهذا وقد قدرت بعض الدراسات مجمل الخسائر المادية السنوية التي تتكبدها الجزائر نتيجة الحوادث المرورية، التي تتجاوز سنويا مبلغ 100 مليار دينار بما يمثل 11 بالمائة من الناتج الداخلي الخام فيما تقوم شركات التأمين بتعويض ثلاثة أرباع من تلك القيمة³، وقد تزايد حجم هذه المشاكل مع زيادة عدد المركبات المستعملة في الطريق حتى أصبحت من المشاكل الرئيسية في الوقت الحاضر.

وعليه فقد حاولت الجزائر جاهدة من خلال الجهات المختصة بالمرور وبموجب أمر رقم 09-03 مؤرخ في 29 رجب عام 1430 الموافق 22 يوليو سنة 2009 المعدل و المتمم للقانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها⁴، أن يحدد بموجبه مجمل المخالفات المرورية والعقوبات الجزرية المناسبة لها، التي يلزم تطبيقها على المخالف، منها ما هو سالب للحرية ومنها ما هو مالي في شكل غرامة مالية

تدفع لخزينة الدولة ، ومنها ما هو في شكل تدابير ادارية تتخذ بحق المخالف ليس من قبل القضاء بل من قبل سلطات إدارية مختصة حولها القانون حق توقيع جزاءات إدارية توازي الجزاءات التي يوقعها القضاء قوة ، كسحب رخصة السياقة أو توقيف المركبة ووضعها في المحشر.

وتعد أحد الأسباب الرئيسية لحوادث المرور هي مخالفة قاندي المركبات لقانون المرور بارتكابهم للمخالفات المرورية وظهورها كسلوك له انعكاساته السلبية على المجتمع ككل، وهذا السلوك المبني على اللامبالاة بالاستخفاف بالقوانين، لابد من مواجهته بالجزاءات الرادعة حتى يلتزم الأفراد بالقوانين بالمرورية السائدة بالدولة.

ومن هذا المنطلق يمكن بلورة مشكلة الدراسة حول مدى إمكانية الموازنة بين السلطة العامة التي تحاول الحفاظ على النظام العام والأمن في المجتمع من خلال الحفاظ على سلامة الطرقات داخل الدولة وبين حرية الفرد بالتمتع بحرية التنقل عن طريق الحصول على رخصة القيادة المكفولة دستوريا والتي يجب أن تمارس في إطار قانون المرور والنصوص التنظيمية المنظمة له؟

أهمية الدراسة:

تتمثل أهمية هذه الدراسة في محاولة إثراء المعرفة العلمية في مجال السلامة المرورية وخاصة ما يتعلق برخص القيادة من خلال توضيح الأساس القانوني الذي تستند إليه رخص القيادة وخصائصها القانونية وعلاقتها بمبدأ المشروعية وكذا الضمانات التي يمكن بموجبها لكل من المشرع والقاضي العمل على تكريس حرية التنقل وحمايتها من كل تعسف محتمل من قبل الإدارة المرورية.

وتكمن أهميتها أيضا في توضيح أن الإدارة المرورية لا تملك صلاحية تقييد حرية التنقل، أو الحد من ممارستها بفرض نظام رخصة القيادة كشرط واقف لممارسة حرية التنقل المضمونة دستوريا، بل يجب أن تكون مؤهلة من قبل المشرع بموجب نصوص قانونية موجودة فعلا ومطبقة على أرض الواقع تسمح لها بالتعدي على هذه الحرية بناء على اعتبارات المصلحة العامة والحفاظ على النظام العام.

أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة في إبراز أهم الآليات التي يمكن من خلالها الحد من المخالفات المرورية من خلال استعمال رخصة السياقة وكذا إبراز المعوقات التي تحول دون تطبيق هذه الآليات، واقتراح بعض التوصيات التي قد تساعد في احترام قوانين المرور السائدة بالدولة وبالتالي التقليل من المخالفات المرورية وبالنتيجة الحوادث المرورية.

منهج الدراسة:

تم اتباع المنهج التحليلي والوصفي في هذه الدراسة من خلال تحليل مختلف النصوص القانونية المتعلقة بالمرور والتي تتناول الشق المتعلق برخصة القيادة والجزاءات الماسة بها، وكذا تحليل مختلف الإحصائيات المسجلة من قبل مديرية الأمن الوطني⁵ والدرك الوطني⁶ وكذا مديرية الحماية المدنية⁷.

وعلى هذا الأساس تم تقسيم الدراسة إلى خطة متناسقة ومتناغمة معبر عنها في خمسة مطالب:

المطلب الأول: الأساس القانوني لرخصة السياقة

المطلب الثاني: تعريف رخصة السياقة (الطبيعة القانونية والخصائص)

المطلب الثالث: أنواع رخصة السياقة

المطلب الرابع: مدة صلاحية رخصة السياقة

المطلب الخامس: العقوبات الماسة برخصة السياقة

المطلب الأول: الأساس القانوني لرخصة السياقة

و في مجال السلامة المرورية قامت الجزائر بجهود معتبرة خاصة في العشرية الاخيرة بإصدار نصوص قانونية تنظم قواعد حركة المرور، تهدف من خلالها إلى تبيان الشروط المتعلقة بسير مختلف فئات مستعملي الطرقات على اختلاف أنواعها لضمان تنقل آمن للمواطنين⁸ ، وخصصت كل منها قسما أو فصلا أو بابا متعلقا برخصة القيادة تبين فيها كيفية الحصول عليها وشروطها وانتهاء مدتها وكيفية تمديدتها والجهات المختصة بإصدارها...إلخ، ومن بين النصوص القانونية التي تطرقت لها نذكر منها على سبيل المثال:

- أمر رقم 03-09 مؤرخ في 22 يوليو سنة 2009 يعدل و يتم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها⁹.

- قانون رقم 01-13 مؤرخ في 7 غشت سنة 2001 يتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه¹⁰.

- قانون رقم 01-14 مؤرخ في 19 غشت سنة 2001 يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها و أمنها¹¹.

- قانون رقم 04-16 مؤرخ في 10 نوفمبر سنة 2004، يعدل و يتم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت سنة 2001 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.¹² والقانون رقم 05-17 المؤرخ في 16 فبراير 2017 المعدل والمتمم للقانون رقم 01-14.¹³

- قانون رقم 09-07 مؤرخ في 11 أكتوبر سنة 2009، يتضمن الموافقة على الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 22 يوليو سنة 2009 الذي يعدل و يتم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 غشت سنة 2001 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها¹⁴.

- مرسوم تنفيذي رقم 91-77 مؤرخ في 16 مارس سنة 1991 يتضمن مهام المركز الوطني لوقاية و الأمن عبر الطرق و تنظيمه و عمله¹⁵.

- مرسوم تنفيذي رقم 03-502 مؤرخ في 27 ديسمبر سنة 2003 يتضمن مهام المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق و تنظيمه و سيره¹⁶.

- مرسوم تنفيذي رقم 03-261 مؤرخ في 23 يوليو 2003 يتضمن تشكيلة المجلس الوطني للنقل البري واللجنة التقنية الوزارية المشتركة لنقل المواد الخطرة واللجنة الولائية للعقوبات الإدارية وصلاحياتها و سيرها¹⁷.

- مرسوم تنفيذي رقم 03-262 مؤرخ في 23 يوليو 2003 يحدد تنظيم المركز الوطني لرخص السياقة و سيره¹⁸.

- مرسوم تنفيذي رقم 04-381 مؤرخ في 28 نوفمبر 2004 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق¹⁹.

- مرسوم تنفيذي رقم 11-376 مؤرخ في 12 نوفمبر سنة 2011 يعدل و يتم المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر سنة 2004 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق²⁰.

- مرسوم تنفيذي رقم 110-12 مؤرخ في 6 مارس سنة 2012 يحدد شروط تنظيم مؤسسات تعليم سياقة السيارات و مراقبتها²¹.

المطلب الثاني: تعريف رخصة السياقة

قبل التصدي لتعريف رخصة السياقة، ينبغي أولا التعرف على الترخيص الإداري عموما للتمكن من تحديدي الطبيعة القانونية لرخصة السياقة فيما بعد

على أساس أنها من قبيل التراخيص المسبقة التي تمنحها السلطة الإدارية المختصة للمعني الذي تقدم لطلبها واستوفت فيه شروط طلبها.

الفرع الأول: التعريف الفقهي للرخصة الإدارية عموما

إن الترخيص الإداري عموما أو الإذن المسبق هما تعبيران عن نظام قانوني واحد، تعددت تعريفاته الفقهية وتتنوع باختلاف الزاوية التي ينظر منها إليه ونذكر منها:

"أنه عمل إداري يتخذ شكل القرار الإداري باعتباره عملا انفرادي صادر أصلا من جهة إدارية سواء من سلطات إدارية صرفة أو من منظمات أو هيئات تابعة لها مباشرة ، بحيث يتوقف على منحه أو تسليمه ممارسة نشاط أو إنشاء منظمة أو هيئة ولا يمكن لأية حرية مهما كانت حيوية أن توجد أو تمارس بدون هذا الإصدار".²²

ويعرفه البعض بأنه: "الإذن الصادر من الإدارة المختصة بممارسة نشاط معين لا يجوز ممارسته بغير هذا الإذن تقوم الإدارة بمنح الترخيص إذا توافرت الشروط اللازمة التي يحددها القانون وتكاد تقتصر سلطتها التقديرية على التحقق من مدى توفر هذه الشروط واختيار الوقت المناسب لإصدار الترخيص"²³

إذن فالترخيص الإداري وسيلة إدارية تمارس بواسطتها الإدارة رقابتها السابقة - وحتى اللاحقة - على النشاط الفردي، وله دور وقائي يسمح للإدارة بإمكانية منع حدوث الاضطرابات والإضرار بالمجتمع.²⁴

يتخذ الترخيص الإداري أشكالا متعددة ومتنوعة كالاعتماد والرخص التأشيرة والإذن.

والرخصة أو الترخيص تقابلها بالفرنسية ثلاثة مفردات وهي: Autorisation - Permis - Permission، وتعد هذه المفردات الأكثر انتشارا و استخداما للإشارة إلى المعنى الاصطلاحي لكلمة ترخيص أو رخصة في اللغة العربية، في كل من التشريع والفقہ والقضاء الإداري.

فهي وسيلة أو تقنية قانونية إدارية في يد السلطة الإدارية في مجال تنظيم ممارسة بعض الأنشطة التي تستوجب الحصول على إذن مسبق من الإدارة المختصة حسب قطاع النشاط الذي تشرف عليه أو الموضوع الذي يتعلق به الترخيص الإداري،²⁵ ومثال ذلك كلمة Permis de construire أي رخصة البناء، وهي عبارة عن رخصة إدارية وجوبية تمنحها السلطة الإدارية المختصة بشؤون التنظيم المتعلقة بالبناء والتعمير المختصة إقليميا، وهي بمثابة تصريح من السلطة المذكورة آنفا والواقع بدائرة اختصاصها مشروع البناء المراد تشييده.²⁶

الفرع الثاني: التعريف القانوني لرخصة السياقة

فيما يخص رخصة السياقة تدخل المشرع الجزائري في العديد من النصوص لتحديد مفهوم لها، على غرار بعض المصطلحات المرورية فقد عرفها القانون رقم 01-14 في الثانية منه المعدل والمتمم بموجب الأمر رقم 09-03 والقانون رقم 17-05 السابق الذكر، على أنها ذلك الترخيص الإداري الذي يؤهل صاحبه لقيادة مركبة متحركة ذاتيا في المسالك المفتوحة لحركة المرور، وعرف أيضا ما يعرف بالرخصة بالنقاط ورخصة السياقة الإختبارية.

كما عرف المرسوم التنفيذي 11-376 رخصة السياقة الإختبارية على أنها رخصة مؤقتة للسياسة تسلّم لكل مترشح نجح في مختلف الإختبارات

التنظيمية الإجبارية من أجل الحصول على رخصة السياقة، وتكون صالحة لمدة أربعة وعشرين شهرا تسلم بعدها لصاحبها رخصة السياقة لكن فقط عندما لا يكون قد ارتكب أية مخالفة مرورية أدت إلى سحبها²⁷.

الفرع الثالث: خصائص رخصة السياقة

تتميز رخصة السياقة باعتبارها قرارا اداريا بعدة خصائص وميزات قانونية، نذكر منها:

أنها عمل إداري كونها صادرة من جهة إدارية مختصة قانونا بإصدار رخصة لسياقة، ومنحها بعد طلب صاحب الشأن والمصلحة متى استوفى الشروط القانونية والتنظيمية المطلوبة، فهي إذا قرارا إداري.

✓ كما تتميز بأنها عمل إداري يترتب أثر قانوني ما، سواء بإنشاء القرار مركز قانوني جديد أو تعديله أو إلغائه لمركز قانوني قائم²⁸، ومثال ذلك منح قائد المركبة القدرة القانونية على السياقة، أو تجديده للرخصة بعد انتهاء مدة صلاحيتها، أو تمديدتها..إلخ

✓ وتتميز أيضا بأنها عمل إداري قانوني صادر بإرادة السلطة الإدارية المرورية المنفردة،²⁹

✓ ومن الخصائص المميزة لرخصة السياقة عن القرارات الإدارية العادية الأخرى والعقود الإدارية، وجوب التقاء إرادتين لنشأتها كعمل قانوني من دون أن يحوله ذلك إلى عقد، فرخصة السياقة باعتبارها إحدى آليات ووسائل الضبط الإداري تتوفر على صفات لا تتوفر في القرارات الإدارية وإجراءات الضبط الأخرى، وهي أنه من جهة يشترط لصدور القرار الإداري المتضمن الرخصة مبادرة المعني بالأمر صاحب الشأن ورضاءه فلا يعقل إصدار رخصة السياقة لمصلحة شخص لم يطلبها، فيستوجب وجود الطلب

ثم الاستجابة لهذا الطلب من جانب السلطة الإدارية مما يعني بالنتيجة التقاء إرادتين إرادة طالب الرخصة وإرادة الإدارة مانحة الرخصة، وهذا مالا يشترط ولا يلزم في إجراءات الضبط الإداري الأخرى كالمنع أو الحضر أو التقييد والحد من حرية ممارسة النشاط أو الحرية، إذ توجه السلطة الإدارية في هذه الحالة الأخيرة ، وأمرها للأشخاص ولا تنتظر رضاهم أو موافقتهم، وإلا فقد إجراء الضبط والقرار الإداري عموما معناه الحقيقي، المبني على الجبر خدمة للمصلحة العامة عن طريق إقامة النظام العام أو حمايته.

✓ وهو عمل له آثاره وانعكاساته في العلاقة بين الإدارة مانحة الرخصة والمرخص له والغير، يمكن استظهاره والاحتجاج به لاحقا في مواجهة كل من الإدارة والغير.

يتفق معظم فقهاء القانون الإداري على أن الترخيص الإداري مؤقت بطبيعته لذلك يمكن للإدارة المانحة إغائه في أي وقت متى اقتضت المصلحة العامة ذلك. تتمحور هذه الخاصية أو الصفة حول مدى إلزامية الرخصة الإدارية كسند قانوني، يحوزه المرخص له في إطار العلاقة الثلاثية الأطراف، الإدارة مانحة الرخصة، المرخص له والغير.

الفرع الرابع: الطبيعة القانونية لرخصة السياقة

إن رخصة السياقة عبارة عن تصرف قانوني صادر عن جهة إدارية، منحها القانون سلطة الإصدار المتمثل في والي الولاية المختصة إقليميا بعد أخذ رأي بالموافقة من ممتحن رخصة السياقة³⁰، وتصدر بالإرادة المنفردة للوالي، ولا تحجب عنها هذه الخاصية حتى ولو كانت تتم بناء على طلب من المعنى وسعي منه، وترتب رخصة السياقة أثرا قانونيا في حق المعنى المستفيد من الرخصة³¹، خاصة عند القيام بقيادة صنف المركبة الذي حصل

على الرخصة من أجله. وتخضع في منازعاتها لاختصاص القضاء الإداري بالاستناد إلى المعيار العضوي الشكلي³²، الذي يعتبر كل تصرف أو عمل صادر من الإدارة العامة نشاطا إداريا، يحكمه وينظمه القانون الإداري ويخضع في منازعاته لاختصاص القضاء الإداري إلا في حالات استثنائية³³.

إن رخصة القيادة لها دور وقائي ورقابي تقوم به سلطات الضبط الإداري لفرض مقاييس وأحكام السلامة المرورية، المعدة حسب قواعد الأمن العام والصحة العامة وسلامة الأشخاص وممتلكاتهم من الحوادث المرورية، وبالنتيجة هي ليست أداة بيروقراطية أو على الأقل لا يفترض بها أن تكون كذلك، إذ لها جملة من المقاصد التي لا يمكن إنكارها، لها دور في تأهيل السائقين وتكوينهم في سبيل الحفاظ على البيئة والأرواح والممتلكات العامة أو الخاصة.

المطلب الثالث: أنواع رخصة السياقة

تتحدد تصنيفات رخصة السياقة حسب الزاوية التي ينظر منها، لذا ينبغي تحديد المعايير والأسس التي يتم الاعتماد عليها في التصنيف، فمن حيث الأثر تنقسم إلى رخصة سياقة وأخرى رخصة اختبارية وأخرى بالنقاط، ومن حيث النطاق تنقسم إلى رخصة وطنية وأخرى أجنبية، وأما من حيث صفة طالب الرخصة إلى رخصة سياقة مدنية وأخرى عسكرية، وأما من حيث صنف المركبة فتتقسم رخصة سياقة من صنف أ، ب، ج، د، هـ، و، وسيتم تفصيل كل تصنيف وفق ما هو محدد في الفروع أدناه:

الفرع الأول: من حيث الأثر

تتقسم رخصة السياقة من حيث الأثر إلى رخصة سياقة عادية وأخرى اختبارية وأخرى بالنقاط فالنوع الأول لا يمكن الحصول عليه إلا إذا خضع المترشح للاختبارات التقنية المفروضة عليه وخضع للفحص الطبي وغيرها من الشروط، ليحصل بعدها على رخصة سياقة اختبارية، وهي رخصة مؤقتة للسياسة تسلّم لكل مترشح نجح في مختلف الاختبارات الاجبارية للحصول على الرخصة والتي تكون صالحة لمدة 24 شهرا، تسلّم عقبا للشخص الذي يحوزها، بشرط أن لا يكون قد ارتكب مخالفة مرورية أدت إلى سحبها³⁴.

وأما الرخصة بالنقاط فقد تم إحداثها حديثا بموجب المرسوم التنفيذي 11-376 المؤرخ في 12 نوفمبر 2011 المعدل والمتمم للمرسوم التنفيذي 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، وهي أداة معيارية يتم بمقتضاها تحديد عدد معين من النقاط مقابل كل مخالفة مرورية يرتكبها السائق، بحيث يتناسب عدد هذه النقاط مع جسامته المخالفة³⁵، ويتم تجميع النقاط تراكميا في ملف يفترض به أن يكون إلكترونيا خاص بكل سائق، وعندما يبلغ عدد النقاط مقدار معين خلال فترة زمنية محددة يتم اتخاذ إجراءات معينة بحق السائق.

وتعتبر الرخصة بالنقاط على الرغم من عدم تفعيلها إلى غاية الآن من قبل السلطات المعنية والمختصة أحد أنواع الردع الإضافي، وهي أسلوب مبتكر يسعى إلى تحقيق الانضباط السلوكي وتحقيق فعالية الضبط الإداري المروري، عن طريق القضاء على المخالفات الأكثر تسببا في الحوادث المرورية الجسمانية، وكذا زيادة حرص السائق على عدم تخطي الحد

التراكمي، حتى لا تتخذ بصدده الإجراءات المقررة فيما يخص سحب النقاط فيزداد بذلك انضباطه.

الفرع الثاني: من حيث النطاق

وتنقسم رخصة السياقة من حيث النطاق إلى رخصة سياقة وطنية وأخرى دولية، والعبرة هنا بالنطاق الإقليمي، فتكون رخصة السياقة وطنية عندما يستخرجها صاحبها من داخل إقليم الدولة وتكون صالحة للاستعمال في جميع أرجاء الوطن طالما هو مقيم بالدولة، أما رخصة السياقة الدولية فهي تلك الرخصة التي تصدر من بلد أجنبي، وتكون سارية المفعول في الجزائر فقط بالنسبة للرخص الصادرة من الدول المرتبطة بالجزائر بموجب اتفاقيات أو عقود دولية أو ثنائية تتعلق بحركة المرور، وتكون صالحة فقط لأصناف السيارات التي تختص بها، وذلك لمدة سنة يبدأ احتسابها من تاريخ دخول الأجنبي إلى الجزائر، وبمجرد انقضاء هذه المدة يتعين تبديلها برخصة جزائرية من الصنف ذاته، غير أن عملية التحويل هذه تتطلب من صاحبها تقديم مجموعة من الوثائق إلى السلطات المختصة كشهادة الكفاءة المهنية وشهادة الإقامة وكذا شهادة التأهيل الطبية³⁶.

الفرع الثالث: من حيث صفة طالب الرخصة

وتنقسم رخصة السياقة إلى رخصة مدنية وأخرى عسكرية، فبالنسبة للنوع الأول وهي موضوع هذه الدراسة وهي الرخصة التي يمكن لكل شخص مدني أن يحصل عليها، المهم أنه لا يحمل صفة عسكرية، فكل شخص ليس عسكري هو مدني ويمكنه الحصول على رخصة السياقة بشكل عادي وبالشروط المحددة لكل المدنيين والواردة في النصوص القانونية المنظمة للمرور في الجزائر أما بالنسبة النوع الثاني وهي رخصة السياقة العسكرية

فيجب على طالبها أن يكون في الجيش الوطني الشعبي، وتسلمها له وزارة الدفاع الوطني، ويمكن تحويلها في أي وقت لرخصة مدنية³⁷ ولكن ضمن شروط معينة تتمثل في تقديم شهادة كفاءة طبية كشرط مسبق لتسليم رخصة السياقة المطلوبة³⁸، وفي الحالات الآتية:

• يمكن للضباط وصنف الضباط العاملين والمتعاقدين في الجيش الوطني الشعبي الحائزين على رخصة سياقة عسكرية، أن يحولوها إلى رخصة سياقة مدنية في أي لحظة.

• لا يمكن للجنود العاملين الحائزين على رخصة سياقة عسكرية أن يحولوا رخصتهم إلى رخصة سياقة مدنية، إلا إذا كانت تلك الرخصة قد تم تسليمها منذ أكثر من ثلاث سنوات.

• بالنسبة للمدعويين للخدمة الوطنية من جميع الرتب لا يمكنهم تحويل رخصتهم العسكرية الخاصة بالسياقة إلى رخصة سياقة مدنية، إلا بعد تسريحهم من الجيش خلال أجل لا يتجاوز إثني عشر شهرا، ويكون صاحب الطلب أو المعني ملزما إذا ما نقضت هذه المدة باجتياز امتحان تقني آخر.

• يجب على المستخدمين العسكريين المسرحين أو المشطوبين من صفوف الجيش الوطني الشعبي، أن يسلموا المصلحة المختصة في الولاية محل إقامتهم النسخة الأصلية، رخصة السياقة العسكرية المكتوب عليها ملاحظة "مسرح من الخدمة" مصحوبة بنسخة منها مصادق عليها، وذلك لتحويلها إلى رخصة مدنية. وعقب إجراء عملية التحويل ترد النسخة الأصلية من رخصة

السياقة العسكرية إلى صاحبها وتسلم له رخصة سياقة مدنية ويثبت على الوثيقتين ملاحظة " تحويل رخصة السياقة".

الفرع الرابع: من حيث صنف المركبة

تطبيقا لنص المادة 180 من المرسوم التنفيذي 04-381 المعدل والمتمم تنقسم رخصة السياقة حسب صنف المركبة إلى:

- رخصة سياقة من صنف أ1 ، ويخص الدراجات النارية من صنف أ والدراجات الثلاثية والرباعية العجلات.
- رخصة سياقة من صنف أ2، وتخص الدراجات النارية من الصنفين ب و ج.
- رخصة سياقة من صنف ب، وتخص السيارات التي يتجاوز وزنها المرخص به مع الحمولة 3500 كلغ، المخصصة لنقل الأشخاص والتي تشمل بالإضافة إلى مقعد السائق على ثمانية مقاعد على الأكثر، أو المخصصة لنقل البضائع.
- رخصة سياقة من صنف ج1، وتخص السيارات المخصصة لنقل البضائع أو المعدات التي يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة 3500 كلغ، ولا يتعدى 19000 كلغ بالنسبة للمركبات المنفردة...
- رخصة سياقة من صنف ج2، وتخص السيارات المخصصة لنقل البضائع أو المعدات التي يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة 19000 كلغ عندما يتعلق الأمر بمركبة منفردة، أو التي تتجاوز وزنها السائر المرخص به 12500 كلغ عندما يتعلق الأمر بمركبة مجاورة لمجموعة مركبات أو مركبة متمفصلة.

- رخصة سيطرة من صنف د وتخص السيارات الخاصة بنقل الأشخاص، التي يتجاوز وزنها المرخص به مع الحمولة 3500 كلغ، أو التي تنقل أكثر من ثمانية أشخاص عدا السائق... إلخ.
- رخصة سيطرة من صنف ه وتخص المركبات التابعة للصنفين ب أو و، المقرونة بمقطورة يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة 750 كلغ، وذلك عندما يتجاوز وزن المقطورة الإجمالي المرخص به مع الحمولة وزن المركبة الجارة فارغة، أو عندما يتجاوز مجموع الأوزان الإجمالية المرخص بها مع الحمولة للمجموعة 3500 كلغ... إلخ.
- رخصة سيطرة من صنف و: وتخص المركبات التابعة للأصناف أ1 أو أ2 أو ب، التي يسوقها المعطوبون والمهينة خصيصا لمراعاة إعاقاتهم.

المطلب الرابع: مدة صلاحية رخصة السيطرة

على غرار باقي القرارات الإدارية فإن رخصة السيطرة أيضا محددة المدة، غير أن هذه الأخيرة تتحدد حسب صنف الرخصة، ويمكن تمديدتها وتقليصها حسب الحالة، وذلك وفق ما سيتم تناوله في الفروع أدناه:

الفرع الأول: تحديد مدة صلاحية رخصة السيطرة

إن الرخصة الإدارية عموما مؤقتة بطبيعتها لأنها استثناء من أصل عام وهو الحرية وليس الحظر، ولذلك يمكن للإدارة المانحة إنهاؤها في أي وقت إما عن طريق السحب أو الإلغاء متى اقتضت المصلحة العامة ذلك، وفي مجال المرور تشكل رخصة السيطرة أحد وسائل الضبط الإداري المروري، لفرض الرقابة على النشاط الفردي، ويترتب على مخالفته من قبل الممارس متابعات قانونية إدارية جزائية.

ومن هذا المنطلق فإن مدة صلاحية رخصة السياقة مؤقتة، وتحدد حسب صنف الرخصة، وبالرجوع إلى المادة الخامسة من المرسوم التنفيذي رقم 11-376 نجد ان مدة صلاحية رخصة السياقة الاختبارية 24 شهرا وغير قابلة لا للتقليص أو التمديد، وهي مرتبطة بأداء السائق الذي عليه أن يثبت جدارته في قيادة المركبة، وأن يبذل ما في وسعه حتى لا يرتكب أية مخالفة مرورية من شأنها سحب الرخصة منه، وفيما يخص باقي الأصناف الأخرى من رخصة السياقة فإننا نبينها على النحو الآتي:

- مدة صلاحية رخصة بالنقاط لم تتحدد إلى حد الآن، ويعود ذلك إلى حين صدور نص تنظيمي، وكذا إلى حين تفعيلها وتطبيقها على أرض الواقع فمادامت الجزائر لا تملك قاعدة بيانات إلكترونية، وشبكة إلكترونية خاصة بالمرور وبالضبط بالمخالفات التي تم ارتكابها من قبل المخالفين، لا يمكن تطبيقها على أرض الواقع.

- مدة صلاحية رخصة السياقة حددت بموجب المادة 185 من المرسوم التنفيذي 04-381 المعدل والمتمم وذلك على النحو الآتي:

✓ سنتان بالنسبة للصنف "و".

✓ خمس سنوات بالنسبة للأصناف "ج1"، "ج2"، "د"، "ه".

✓ عشر سنوات بالنسبة للأصناف "أ1"، "أ2"، "ب".

- مدة صلاحية رخصة السياقة العسكرية تنتهي في حالة المدعويين للخدمة الوطنية بمجرد تسريحهم من الجيش، فيتم تحويلها إلى رخصة سياقة مدنية خلال أجل لا يتجاوز إثني عشر شهرا، فيكون المعني ملزما باجتياز امتحان تقني آخر بعد انقضاء هذه المدة. وبالرجوع إلى القرار الوزاري المشترك المؤرخ في الفاتح من أوت 1989 المحدد لشروط تسليم رخصة سياقة

السيارات وصلاحياتها، نجد أنه مدة صلاحية رخصة السياقة العسكرية تنتهي بمجرد انقطاع العلاقة بين بين الجيش والمعني، فتنتهي بمجرد التسريح من الخدمة ليتم تحويلها فيما بعد إلى رخصة سياقة مدنية³⁹.

• مدة صلاحية رخصة السياقة الأجنبية محددة بسنة، يبدأ احتسابها من تاريخ دخول صاحب الرخصة الأجنبية إلى الجزائر، وعقب انقضاء هذه المدة لا بد من تحويلها إلى رخصة سياقة جزائرية من نفس الصنف الذي كانت عليه⁴⁰.

الفرع الثاني: تمديد مدة صلاحية رخصة السياقة

باستقراء الفقرة الثانية من نص المادة 185 من المرسوم التنفيذي 04-381 المعدل والمتمم، نجد أنه يحق لكل شخص حاصل على رخصة السياقة تمديد مدة صلاحيتها عند انتهائها، لكن هذا الحق مقيد بعدة شروط منها ما يتعلق بالسن ومنها ما يتعلق بالحالة الصحية والبدنية لصاحب الرخصة، وفي الواقع يكون تمتع الأفراد بحق الحصول على رخص القيادة لقيادة مركباتهم مرتبط بمدى تحقق المصلحة العامة والأمن العام عموماً وكذا الصحة العامة والسكينة العامة، لذا اضطرت سلطة الضبط الإداري المروري ممثلة في الوالي في فرض مجموعة من القيود على الأفراد في سبيل الحفاظ على النظام العام المروري ومن هذه القيود لدينا:

✓ بالنسبة للأشخاص الذين يقل سنهم عن 60 سنة فإن تمديد مدة صلاحية رخصة السياقة يحدد حسب الحالة الصحية والبدنية لطالب التمديد، وذلك بناء على شهادة طبية يقدمها المعني، ويملك الوالي سلطة تقديرية في تحديد المدة اللازمة للتمديد، التي تتراوح ما بين سنتين أو خمس سنوات أو عشر سنوات.

✓ بالنسبة للأشخاص الذين يفوق سنهم 60 سنة، فإنه مهما كانت حالتهم الصحية تبقى مدة التمديد سنتان، وعلة ذلك تعود إلى أن الأفراد الذي يفوق سنهم 60 عادة ما يكونون مصابين بالعديد من الأمراض الذي قد تعيقهم عن السياقة، وبالنتيجة قد تسبب ضرار مروريا لصاحبها أو للغير من مستعملي الطريق.

الفرع الثالث: تخفيض مدة صلاحية رخصة السياقة

إذا ثبت أثناء تسليم أو تجديد رخصة السياقة أن المترشح مصاب بمرض، يتلاءم مع الحصول على رخصة السياقة، غير أنه من شأنه أن يتفاقم في المستقبل ويمنع صاحبه من القيادة، عندها يمكن للسلطة المختصة التدخل وتقليص مدة صلاحية الرخصة بالنسبة لجميع الأصناف أو لبعضها⁴¹. وتجدر الإشارة أنه يمكن للسلطة المختصة الممثلة في الوالي، أن يقرر بعد تسليم الرخصة بإجراء فحص طبي، فإذا ما تيقن بناء على الشهادة الطبية أن صاحب الرخصة، يعاني من مرض لا يمكنه من القيادة ولا يتناسب مع إبقاء الرخصة لديه، فإنه يملك سلطة تقديرية مفادها تعليق رخصة السياقة أو إلغائها أو تغيير صنف هذه الرخصة، إذا ما تأكد أنه يشكرا خطرا على مستعملي الطريق.

الفرع الرابع: تجديد رخصة السياقة

يتم تجديد رخصة السياقة كلما انتهت مدة صلاحية الرخصة، وكذا في حالة تغيير محل إقامة المعني بالأمر حتى ولو كانت رخصة السياقة الخاصة به سارية المفعول⁴²، ناهيك عن حالة الضياع أو السرقة، عندها على المعني بالأمر التقدم إلى المصالح الإدارية المختصة، ويقوم بإيداع الوثائق

الضرورية التي تثبت تغيير الإقامة أو الضياع أو السرقة بالإضافة إلى الوثائق التي تخص الرخصة كالشهادة الطبية وغيرها.

المطلب الخامس: العقوبات الإدارية الماسة برخصة السياقة

إن الجزاءات المقررة في حق مرتكبي المخالفات المرورية سواء الإدارية أو الجزائية والمتعلقة برخصة القيادة تلعب دورا بالغ الأهمية في ردع المخالفين لقانون المرور، خاصة وأن الأمر يتعلق برخصة السياقة التي يرون أن المساس بها يعني المساس بحقهم في التنقل من مكان إلى آخر، ويعني عجزهم عن التمتع بهذه الحرية، خاصة إذا كان مصدر قوتهم، مما يعني أنه عليهم بذل قصارى جهدهم حتى لا يتم الاحتفاظ برخصة القيادة أو سحبها أو تعليقها من قبل الجهات المختصة⁴³، وتطبيقا لأحكام المواد من 655 إلى 665 من قانون الإجراءات الجزائية⁴⁴، تقيد المخالفات في مجال السلامة المرورية عامة والمخالفات المتعلقة برخصة السياقة خاصة صحيفة المخالفات الخاصة بالمرور⁴⁵، ومن بين العقوبات الماسة برخصة السياقة لدينا:

الفرع الأول: الاحتفاظ برخصة السياقة مع القدرة على السياقة

في كثير من الأحيان لا يسدد مرتكبي المخالفات المرورية الغرامات المفروضة عليهم، وبالتالي شعورهم بعدم الردع، يفرض التفكير في طرق تمكن مصالح الأمن والدرك الوطني من الاحتفاظ بالرخصة إلى غاية تسديد الغرامة، وهو ما نص عليه القانون رقم 03-09، إذ تكون رخصة السياقة في جميع الحالات ومهما كانت درجة المخالفة موضوع احتفاظ من قبل الأعوان المؤهلون تطبيقا لنص المادة 92 من نفس القانون، ومن جهة أخرى تمت مضاعفة الغرامة إلى حد يجعل العقوبة تؤدي وظيفتها الردعية. ومن

بين حالات الاحتفاظ لدينا حالة الإحتفاظ الفوري لرخصة السياقة لمدة لا تتجاوز (10) أيام مع عدم وقف القدرة على السياقة خلال نفس المدة .
وعندها يسلم العون و في الحال وثيقة تثبت الاحتفاظ و لا يتم رد رخصة السياقة إلا بعد دفع الغرامة الجزافية إلى حدها الأدنى في الأجل المنصوص عليه عشرة (10) أيام، و عند انقضاء عشرة أيام و في حالة عدم دفع الغرامة الجزافية بحدها الأدنى يرفع مبلغ الغرامة الجزافية بحدها الأقصى و تقوم لجنة التعليق المختصة بتعليق رخصة السياقة لمدة شهرين (02) ، و بعد انقضاء أجل شهرين (02) و في حالة عدم دفع الغرامة الجزافية بحدها الأقصى يرسل المحضر إلى الجهة المختصة قضائياً⁴⁶.

الفرع الثاني: الاحتفاظ برخصة السياقة مع عدم القدرة على السياقة

وهي حالة الإحتفاظ برخصة السياقة مع توقيف القدرة على السياقة، بعد أجل مدته ثمان وأربعون (48) ساعة، عندها يقوم العون محرر المحضر بالإحتفاظ برخصة السياقة فوراً ، مقابل تسليم وثيقة تثبت الإحتفاظ في الحال، ثم ترسل رخصة السياقة إلى لجنة تعليق رخصة السياقة و التي بإمكانها أن تقرر تعليق رخصة السياقة بعدما يحال عليها محضر إثبات إحدى المخالفات السابقة الذكر ، و بعد انقضاء أجل شهرين (02) و في حالة عدم دفع الغرامة الجزافية بحدها الأقصى يرسل المحضر إلى الجهة المختصة قضائياً⁴⁷.

ففي ولاية قالمة وحسب مصالح الامن بالولاية، نجد أن عملية السحب الفوري لرخصة السياقة دون القدرة على السياقة ارتفعت بشكل كبير، كما ارتفع عدد الملفات المحالة على اللجان الولائية من 29620 إلى 43940 ملف بين سنتي 2015-2016 وذلك وفقاً لما يبينه الجدول⁴⁸ أدناه:

الملفات المحالة على اللجان الولائية	السحب الفوري مع القدرة على السياقة	السحب الفوري دون القدرة على السياقة	
29620	38634	58123	سنة 2015
43940	36879	69574	2016

الفرع الثالث: تعليق رخصة السياقة بغية إلغائها

وهنا يجب أن نميز بين التعليق الذي يتم على مستوى الجهات القضائية المختصة والتعليق الذي يتم على يد اللجان الولائية بعد أن تتم إحالة رخصة السياقة المحتفظ بها من قبل الأعوان المؤهلين - الأمن أو الدرك الوطني- ففي حالة ارتكاب السائق مخالفات من الدرجة الثالثة، وتسديده للغرامة المفروضة عليه من قبل الاعوان المؤهلين بحددها الأدنى يحرر العون محضر التماس لجنة التعليق المختصة بتعليق رخصة السياقة وترسل رخصة السياقة إلى اللجنة، التي يتعين عليها النظر في محاضر المخالفات قبل استدعاء مرتكبي المخالفة بأسبوع على الأقل⁴⁹، وهنا تكون اللجنة أمام حالتين:

الحالة الأولى: وهي حالة حضور مرتكب المخالفة وامتثالها لاستدعاء اللجنة، عندها يتم الاستماع إلى أقواله أو إلى ممثليه المفوضين قانونا، وتفصل في الاقتراحات الخاصة بالعقوبات التي ستسلط عليه، فيتخذ القرار بالأغلبية البسيطة وفي حالة تساوي أصوات الحاضرين يكون صوت الرئيس مرجحا.

الحالة الثانية: وهي حالة عدم امتثال مرتكب المخالفة للاستدعاء الثاني أو عدم تبريره قانونا فإن اللجنة تفصل في العقوبة على أساس المحضر الذي أعدته السلطات المؤهلة.

الفرع الرابع: سحب رخصة السياقة

وتتمثل الحكمة الأساسية من منح المشرع للجهة الإدارية الحق في سحب رخصة السياقة، هي الوصول إلى احترام القانون من خلال استتقرار الأوضاع القانونية المترتبة على القرار الإداري، والسحب بهذه الصورة يحفظ لمبدأ المشروعية قوته وفاعليته بإذلاله القرارات التي تصدر بالمخالفة له وتدفع الأفراد إلى احترامه، غير أن القرار الإداري السليم لا يمكن سحبه تأسيسا على مبدأ عدم رجعيه القرارات الإداريه ، وذلك أن القرار الساحب فيما لو أبيع له سحب القرارات الإداريه السليمة سيكون رجعيًا من حيث إعدام آثار القرار المسحوب من تاريخ صدور هذا القرار الأخير، وليس هناك من سبب معقول لتحريم الرجعية في حالة القرارات التي تنشئ أو تعدل مراكز قانونية، وإباحتها بالنسبة إلي القرارات التي تلغي مراكز قانونية، هذا كأصل عام إلا أنه استثناء وبموجب نص وفي مجال السلامة المرورية أعطى المشرع الجزائري للجان الولائية المختصة الحق في سحب رخص السياقة إذا ما ارتكب صاحبها مخالفات من الدرجة الثالثة- الحالات من واحد إلى عشرة- والدرجة الرابعة (الحالات من واحد إلى سبعة عشر).

فقد جاء في الفقرة ما قبل الأخيرة من نص المادة 22 من القانون 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، المعدل والمتمم للقانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 أنه: " وفي جميع الحالات، ودون المساس بالمتابعات القضائية ضد مرتكب المخالفة، يجب على لجنة سحب رخصة السياقة في الولاية المختصة إقليميا، أن تبت في قرار سحب رخصة السياقة في أجل أقصاه ثلاثون (30) يوما من تاريخ معاينة المخالفة، و إلا أصبحت المتابعات

عديمة الأثر ويتم استرداد الرخصة. " بمعنى أن الرخصة تتحصن ولا يمكن إلغاؤها إلا عن طريق القضاء.

ويكون السحب إما مؤقتا أو نهائيا، فالسحب المؤقت يقرره الوالي بعد أخذ رأي لجنة العقوبات الإدارية لمدة ثلاثة أشهر في حالة العود في غضون الإثني عشر شهرا، التي تلي النطق بالعقوبة المنصوص في الفقرة الثانية من نص المادة 62 من القانون رقم 01-13 المؤرخ في السابع أوت 2001 والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه⁵⁰، ألا وهي من تاريخ وضع المركبة في المحشر، فتبلغ المصالح المختصة التابعة لمجموعة الدرك الوطني أو الأمن الولائي قرار الوالي القاضي بالسحب المؤقت إلى مرتكب المخالفة، وترسل نسخة إلى وكيل الجمهورية المختص إقليميا وذلك تطبيقا لنص المادة 30 من المرسوم التنفيذي 03-261 .

وأما السحب النهائي فيقرره الوزير المكلف بالنقل بناء على اقتراح الوالي وذلك في حال العود يبدأ احتسابه من تاريخ مرور إثني عشر شهرا التي تلي النطق بعقوبة السحب المؤقت للرخصة من قبل الوالي⁵¹.

الخاتمة:

إن سياسة مواجهة الدولة للحوادث المرورية تبدأ بضرورة الاعتراف بوجود المشكلة وآثارها الاجتماعية والاقتصادية والقانونية، ثم وضع الاستراتيجيات المناسبة، وهذا ما سعى إليه المشرع الجزائري وحرص على تجسيده بإيجاد أطر قانونية داخلية كانت قوانين المرور المتعاقبة أهمها، حتى تكون إطارا مرجعيا للحد من الحوادث المرورية، ولم تقتصر أحكامها على التجريم والعقاب بل تضمنت قواعد تتعلق بالوقاية من الحوادث المرورية،

من خلال تخويل الجهات الإدارية المختصة بالمرور بجملة من السلطات والآليات لتنظيم السير على الطرقات... هذا ناهيك عن وجود إرادة سياسية قوية لمواجهة هذه المشكلة، التي تتضح من خلال تبني المشرع لنظام إجرائي فعال في متابعة مرتكبي المخالفات المرورية من خلال استحداث مجموعة من الآليات القانونية الإدارية، اجتهاد المشرع والسلطة التنفيذية على تطبيقها على أرض الواقع سواء في صورتها الوقائية أو الردعية، تتضمن في طياتها ميكانزمات وتدابير احترازية لمحاربة الحوادث المرورية، وذلك من خلال فرض قيود وشروط للحصول على رخصة السياقة، وكذا فرض عقوبات إدارية وجزائية لسحب أو إلغاء الرخصة عند ارتكاب المخالفات المرورية، أو التسبب بحوادث جسامية، غير أن تطبيق هذه النصوص تتخللها نقائص حالت دون تحقيق الفعالية المرجوة، والتي تبرز من خلال النتائج المبينة أدناه:

النتائج:

✓ أن صيانة وحماية المصالح الجوهرية للمجتمع يمكن أن تكون عن طريق تدخل المشرع بجزاءات إدارية كفرض غرامات مالية يحددها القانون على النحو المطبق في القانون رقم 09-03، تصدر عن سلطة إدارية محاطة ومكفولة بضمانات قضائية، لكن ينبغي تطبيقها بشكل حازم وعلى الكافة سواء.

✓ عدم وجود تنظيم وطني لدى إدارة المرور مسجل على برنامج إلكتروني معمم على مستوى الوطن، يعرف من خلاله عدد المخالفات المرورية المرتكبة من قبل السائق الواحد.

✓ إن مسألة الحفاظ على السلامة المرورية مسؤولية الجميع وليس فقط الدولة، بل ينبغي أن يساهم فيها الجميع بما فيها المجتمع المدني والمؤسسات التعليمية والإعلام بجميع أنواعه.

✓ أن عدم تفعيل نظام سحب النقاط في الجزائر على الرغم من صدور النصوص القانونية المنظمة له يعود إلى عدم إمكانية إقامة نظام معلوماتي متطور يسمح بمراقبة المخالفات المرورية، ومعرفة نوعية الأخطاء ومكانها وزمانها، وكذا إلى عدم إخضاع الأعوان المؤهلين، لنظام آلي ومعلوماتي لدى معاينة المخالفة لوضعها على قاعدة البيانات عند وقوع المخالفة مباشرة.

التوصيات:

يمكن اقتراح جملة من التوصيات و الحلول كمحاولة لمساعدة القائمين على تطبيق قوانين المرور على أرض الواقع في القيام على مهامهم المنوطة بهم، ويمكن إجمالها فيما يلي:

✓ تكثيف الرقابة المرورية قصد فرض احترام القانون وتشجيع مصالح الامن على مواصلة المجهودات الجبارة في سبيل تطبيق القوانين والأنظمة المتعلقة بالمرور ليكون عملا دائما لا مجرد حملة مؤقتة.

✓ تفعيل نظام سحب النقاط وتفعيله على أرض الواقع، كأسلوب لتنفيذ الجزاءات الإدارية على مرتكبي المخالفات المرورية.

✓ تحسين ظروف التنقل سيرا على الأقدام خاصة في المناطق الحضرية، في غياب تهيئة الأرصفة والامبالاة سائقي المركبات لحقوق المشاة، وتوفير ظروف الراحة والأمن في الطرق والأماكن العمومية خاصة فيما يتعلق بممرات الراجلين، الإنارة، الإشارات الضوئية...إلخ.

- ¹ - القانون رقم 16-01 المؤرخ في 06 مارس 2016 الجريدة الرسمية رقم 14 المؤرخة في 7 مارس 2016.
- ² - المصدر الموقع الرسمي للمديرية الأمن الوطني الجزائري :
<http://www.dgsn.dz/?%D8%AC%D8%AF%D9%88%D9%84>
- ³ - <http://www.echoroukonline.com/ara/articles/228679.html>
- ⁴ - جريدة رسمية رقم 45 لسنة 2009.
- ⁵ - الموقع الرسمي للمديرية العامة للأمن الوطني: <http://www.dgsn.dz/?>
- ⁶ - الموقع الرسمي للدرك الوطني الجزائري:
http://www.mdn.dz/site_cgn/index.php?L=ar
- ⁷ - الموقع الرسمي للمديرية العامة للحماية المدنية:
<http://www.protectioncivile.dz/?controller=listing&action=contenu&idr=43>
- ⁸ - عبد الحميد كبيش، التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، أطروحة دكتوراه، كلية علوم الأرض والجغرافيا والتهيئة العمرانية، جامعة منتوري قسنطينة، 2011، ص 171.
- ⁹ - جريدة رسمية رقم 45 لسنة 2009
- ¹⁰ - جريدة رسمية رقم 44 لسنة 2001
- ¹¹ - جريدة رسمية رقم 46 لسنة 2001
- ¹² - جريدة رسمية رقم 72 لسنة 2004
- ¹³ - جريدة رسمية رقم 12 لسنة 2017
- ¹⁴ - جريدة رسمية رقم 59 لسنة 2009
- ¹⁵ - جريدة رسمية رقم 12 لسنة 1991
- ¹⁶ - جريدة رسمية رقم 82 لسنة 2003
- ¹⁷ - جريدة رسمية رقم 46 لسنة 2003.
- ¹⁸ - جريدة رسمية رقم 46 لسنة 2003.
- ¹⁹ - جريدة رسمية رقم 76 لسنة 2004.
- ²⁰ - جريدة رسمية رقم 62 لسنة 2011
- ²¹ - جريدة رسمية رقم 15 لسنة 2012

- ²²- لعوامر عفاف، دور الضبط الإداري في حماية البيئة، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2014، صفحة 52.
- ²³ - حسونة عبد الغني، الحماية القانونية للبيئة في إطار التنمية المستدامة، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2013، صفحة 43.
- ²⁴- مدين أمال، المنشآت المصنفة لحماية البيئة- دراسة مقارنة-، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2013، صفحة 82.
- ²⁵- تالي أحمد، النظام القانوني للأنشطة المنجمية في الجزائر، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2014، صفحة 59.
- ²⁶- عمراوي فاطمة، المسؤولية الجنائية لمشيدي البناء : مالك البناء، المهندس المعماري - المصمم، المشرف على التنفيذ- والمقاول، مذكرة ماجستير، معهد الحقوق، بن عكنون، 2001، صفحة 24.
- ²⁷- انظر نص المادة 05 من المرسوم التنفيذي 11-376.
- ²⁸- عبد العزيز عبد المنعم خليفة، الأسس العامة للقرارات الإدارية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2012، صفحة 22.
- ²⁹- محمد فواد عبد الباسط، القرار الإداري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، صفحة 116.
- ³⁰- انظر نص المادة 177 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المعدل والمتمم التي تنص على : " لا يجوز لأحد أن يسوق سيارة أو مجموعة مركبات إذا لم يحمل رخصة سياقة صالحة من الناحية القانونية سلمه إياها وباسمه والي الولاية التي يوجد بها مقر سكناه بعد أخذ رأي بالموافقة من ممتحن رخصة السياقة".
- ³¹- عمار بوضياف، منازعات التعمير في القانون الجزائري (رخصة البناء والهدم)، مجلة الفقه والقانون، العدد الثالث، يناير 2013، ص 13.
- ³² - JOINVILLE Lapanne Jean , Organisation et procédure judiciaire, contentieux administratif et procédure administrative, direction de la fonction publique, Tome 3, 1972, p 11.
- T. BOUACHEBA, L'expérience Algérienne d'unité de juridiction et de droit administratif, Etude Temporaire, Thèse de Doctorat, paris 2, 1978, p173.

³³ - Ghaouti BENMALHA, L'état Algérienne devant la justice, R.A.S.T.E.P.2, 1971 , p339.

- حسن السيد بسيوني، دور القضاء في المنازعات الإدارية (دراسة مقارنة للنظم القضائية في مصر وفرنسا والجزائر، عالم الكتب، القاهرة ، 1988، ص 128 وما بعدها.

³⁴ - انظر نص المادة الخامسة من المرسوم التنفيذي رقم 11-376 المؤرخ في 12 نوفمبر 2011 المعدل والمتمم للمرسوم التنفيذي 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، جريدة رسمية رقم 62 لسنة 2011. ³⁵ انظر نص المادة الثانية من القانون رقم 17-05 المعدل والمتمم للقانون رقم 01-14.

³⁶ - انظر نص المادة 24 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في الفاتح أوت 1989 المحدد لشروط تسليم رخصة سياقة السيارات وصلاحياتها، جريدة رسمية رقم 45 المؤرخة في 25 أكتوبر 1989.

³⁷ - انظر نص المادة 21 من القرار الوزاري المشترك أعلاه.

³⁸ - انظر نص المادة 23 من القرار أعلاه.

³⁹ - انظر المواد 21 و22 و23 من القرار الوزاري المشترك السابق الذكر.

⁴⁰ - انظر نص المادة 24 من القرار الوزاري أعلاه.

⁴¹ - انظر الفقرة الأولى من المادة 187 من المرسوم التنفيذي 04-381 المعدل والمتمم.

⁴² - انظر نص المادة 56 من القانون 01-14 المعدل والمتمم والمادة رقم 185 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 المعدل والمتمم.

⁴³ - بالرغم من تشديد العقوبات في الجزائر إلا أنها لم تصل بعد إلى مستوى التشديد الفعلي للعقوبات الوارد في قانون المرور الفرنسي فالعقوبات الإدارية مخيفة فعلا، وكل مخالف لقانون المرور هناك يفكر ألف مرة قبل أن يتجرأ ويرتكب مخالفة مرورية ومثال ذلك ما جاء في نص المادة 221 -1 من الجزء التنظيمي من قانون المرور، انظر الموقع:

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?idSectionTA=LEGISCTA000006159562&cidTexte=LEGITEXT000006074>

⁴⁴ - الأمر رقم 66-155 المؤرخ في 08/06/1966 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية المعدل والمتمم.

⁴⁵- أشير إلى هذه الصحيفة بأحكام المادة 655 من قانون الإجراءات الجزائية و قد نصت على تنظيم صحيفة خاصة بمخالفات المرور تمسك على مستوى كل مجلس قضائي و بوزارة العدل و تحرر بطاقة خاصة بمخالفات المرور طبقا للمادة 101 من القانون 01-14 المعدل والمتمم. وفي الحالات المنصوص عليها في الفقرتين 01 و 02 من المادة 657 من قانون الإجراءات الجزائية يجري تحرير البطاقة و إرسالها إلى صحيفة مخالفات المرور بمعرفة أمين ضبط الجهة القضائية التي أصدرت الحكم في ظرف خمسة عشرة (15) يوما من تاريخ صدوره أو من تاريخ إعلانه إذا صدر غيابيا و إذا حكمت الجهة القضائية بإيقاف رخصة القيادة تذكر هذه العقوبة التكميلية و مدتها في البطاقة. أما إذا كان إيقاف رخصة السياقة بقرار من الوالي فإن هذا الأخير يتولى إعداد البطاقة و إرسالها إلى الجهة القضائية المختصة (المادة 658 و 659 من قانون الإجراءات الجزائية) .

يحرر أمين ضبط الجهة القضائية بطاقة تثبت دفع غرامة المصالحة بعد إطلاعها على إخطار دفع الغرامة.

ويذكر في بطاقات صحيفة مخالفات المرور ما يلي :

1. إجراءات العفو بعد الإطلاع على إخطار أمين ضبط الجهة القضائية التي أصدرت الحكم.

2. تاريخ إنتهاء عقوبة الحبس بعد الإطلاع على إخطار رئيس المؤسسة العقابية.

3. تاريخ دفع الغرامة بعد الإطلاع على إخطار المحصل.

مع العلم أن سحب البطاقة من صحيفة مخالفات المرور و إتلافها لا يكون إلا في الحالات التي نصت عليها المادة 662 من قانون الإجراءات الجزائية و هي :

1. بعد مضي ثلاث (03) سنوات على دفع غرامة الصلح دون ان تحرر بطاقة جديدة .

2. وفاة صاحب البطاقة.

3. في حالة صدور عفو عام.

4. في حالة الطعن بالمعارضة في حكم إدانة غيابي.

و لا تسلم صحيفة مخالفات المرور إلا للسلطات القضائية و الوالي المرفوع إليه محضر عن جريمة تستتبع إيقاف رخصة القيادة.

⁴⁶- انظر المادة 93 من الأمر رقم 03-09

⁴⁷- انظر المواد من 279 إلى 285 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 2004/11/28 المحدد لقواعد المرور عبر الطرق، جريدة رسمية رقم 76 لسنة 2004.

⁴⁸- المصدر مصالح الامن بولاية قالمة

⁴⁹- انظر نص المادة رقم 27 من المرسوم التنفيذي رقم 03-261 المؤرخ في 23 يوليو 2003 المتضمن تشكيلة المجلس الوطني للنقل البري واللجنة التقنية الوزارية المشتركة لنقل المواد الخطرة واللجنة الولائية للعقوبات الإدارية وصلاحياتها وسيرها. جريدة رسمية العدد 46 لسنة 2003.

⁵⁰- جريدة رسمية العدد 44 لسنة 2001.

⁵¹- انظر الفقرة الرابعة من نص المادة 62 من القانون رقم 01-13.