



**الجزاءات الضبطية عن مخالفة قواعد الضبط
الإداري المروري - دراسة مقارنة
أ.د. سامي حسن نجم الحمداني
الباحث: نبراس سعدي مرعي الناصري
جامعة كركوك - كلية القانون والعلوم السياسية**

**Disciplinary penalties for violating the discipline rules
Traffic administration - a comparative study
Mr. Dr. Sami Hassan Najm Al-Hamdani
Nebras Saadi Mari Al-Nasseri
Kirkuk University - College of Law and Political Science**

المستخلص: يشكل الضبط الإداري المروري في وقتنا الحاضر، ضرورة مهمة لحماية المجتمع من الاخطار الناجمة عن الحوادث المرورية وأثارها السلبية، او من الاخطار الأخرى التي تهدد او تنتهك عناصر النظام العام في الدولة، وفي سبيل ذلك تلجأ الاجهزة المرورية المختصة بتنفيذ قواعد الضبط الاداري المروري الى اتخاذ كافة التدابير الوقائية اللازمة لضبط سلوك الافراد في مجال حركة السير والمرور وفقاً للقواعد القانونية التي سنها المشرع لقانون المرور. ولها فرض قواعد ذلك الضبط من خلال استخدام القوة الجبرية، وعن طريق أيقاع الجزاءات القانونية على من يخالف قواعده، سواءً من خلال فرض الجزاء المالي (الغرامة المرورية) لزجر المخالفين وردع غيرهم بالالتزام بقواعد السير والمرور كما منح المشرع لقانون المرور تلك الاجهزة المرورية صلاحية فرض الجزاءات الادارية الاخرى، والتي تتمثل ب(سحب رخصة القيادة أو إنهاءها) أو حجز المركبة التي يخالف سائقها قواعد السير والمرور، في ساحات خاصة، كنوع من التدبير الاحترازي الهادف الى وقاية وحماية النظام العام في المجال المروري. الكلمات المفتاحية: الجزاءات، المرور، الضبط.

Abstract

Traffic administrative control at the present time constitutes an important necessity to protect society from the dangers resulting from traffic accidents and their negative effects, or from other dangers that threaten or violate the elements of public order in the country. The

necessary preventive measures to control the behavior of individuals in the field of traffic and traffic in accordance with the legal rules enacted by the legislator of the Traffic Law. And it has the right to impose the rules of that control through the use of coercive force, and by imposing legal penalties on those who violate its rules, whether by imposing a financial penalty (traffic fine) to deter violators and deter others by adhering to the rules of traffic and traffic, as the legislator of the traffic law granted these traffic devices the power to impose penalties Other administrative measures, which are represented by (withdrawing or terminating a driver's license) or seizing a vehicle whose driver violates traffic rules, in private yards, as a kind of precautionary measure aimed at preventing and protecting public order in the traffic field. **Keywords:** penalties, traffic, seizure.

المقدمة

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على سيدنا محمد وعلى إله وصحبه أجمعين. يعد أسلوب أيقاع الجزاءات الضبطية على مخالفي قواعد السير والمرور من قبل الأجهزة المرورية المختصة وفقاً لقانون المرور والانظمة المستقاة منه، من التدابير الوقائية لمعالجة الاختلالات التي تُصيب عناصر النظام العام، والذي يُعد الأمن المروري من أهم عناصره، إضافةً الى الصحة العامة والسكينة والبيئية. وهذه الجزاءات القانونية سواءً أكانت مالية أو ادارية انما يهدف المشرع لقانون المرور من فرضها، ضمان احترام القانون وتطبيقه من جانب الافراد حفاظاً على سلامتهم، وفي الوقت ذاته منَح الأجهزة المرورية وسيلة سريعة وفاعلة في مواجهة كل من يخالف قواعد السير والمرور وزجرهم حفاظاً على النظام العام.

اما بعد... فقد اقتضت الضرورة ان تكون مقدمة بحثنا وفق الفقرات الاتية:

اولاً: التعريف بموضوع الدراسة وبيان أهميته: الجزاءات الضبطية في مجال مخالفات قانون المرور باتت طريقاً مألوفاً لتطبيق القانون وضمان احترامه، للحفاظ على السلامة العامة، ولخفض الحوادث المرورية واثارها الكارثية على المجتمع، ولحماية النظام العام بعناصره المختلفة، ولذلك فرض المشرع لقانون المرور جملة من الجزاءات القانونية على الافراد

المخالفين للنصوص القانونية في المجال المروري، أو التدابير الوقائية التي تتخذها الأجهزة المرورية المختصة بتنفيذ قواعد الضبط الإداري المروري، وهذه الجزاءات أما تكون ذات طبيعة مالية كالغرامة المرورية، أو أنها تكون على شكل جزاءات إدارية كسحب رخصة قيادة المركبة أو على شكل الحجز المروري للمركبة لمدة معينة إذا تسبب قائدها بمخالفة تلك القواعد.

وتظهر أهمية موضوع الدراسة، في كون الجزاءات الضبطية التي تفرضها الأجهزة المرورية على المخالفين، هي ضرورة قانونية وضمانة حقيقية لأنصياح الافراد على احترام القانون وتطبيقه التطبيق السليم، للمحافظة على ارواح الناس وممتلكاتهم وصحتهم وسكينهم، وصولاً لاستقرار المجتمع.

وكذلك من اجل محاولة التعرف على صور هذه الجزاءات الضبطية بموجب قانون المرور العراقي والمصري المقارن، وتحديد مواطن القصور التشريعي في القانون العراقي، بغية تلافية، فضلاً عن تبصرة الأجهزة المرورية المختصة بأيقاع تلك الجزاءات او التدابير الوقائية، بالجوانب القانونية لحدود صلاحياتها القانونية في فرضها على المخالفين، ضماناً لعدم التعسف أو الاساءة في انفاذ القانون.

ثانياً: أسباب اختيار موضوع الدراسة: هناك عدة أسباب دعتنا الى اختيار الموضوع ومن بينها:

١- محاولة أستعراض الجزاءات الضبطية التي منحها مشرع قانون المرور العراقي، للأجهزة المرورية المختصة بالضبط الإداري المروري، على من يخالف من الافراد لقواعد هذا النوع من انواع الضبط الخاص، ومدى فاعليتها في الوقاية المرورية، مقارنة مع التشريع المصري المقارن، لأيجاد مظاهر القصور التشريعي التي لم يعالجها المشرع العراقي بهذا الصدد، والايضاء بمعالجتها مستقبلاً.

٢- ندرة الدراسات والابحاث القانونية في هذا الموضوع هو أحد الاسباب التي دعتنا الى اختياره، حيث أن هناك ندرة للكتب أو البحوث التي تتناول موضوع الجزاءات الضبطية في المجال المروري بصورة مفصلة وشاملة.

ثالثاً: مشكلة الدراسة: تكمن مشكلة الدراسة، في وجود قصور تشريعي في قانون المرور العراقي رقم (٨) لسنة ٢٠١٩ النافذ، وذلك لأن النصوص القانونية الخاصة بفرض الجزاءات الضبطية على من يخالف قواعد السير والمرور، لا تغطي جميع عناصر النظام الاخرى، كحماية الصحة والسكينة العامة، بل جاءت مقتصرة على الحد من الحوادث المرورية فقط. فضلاً عن أن ايقاع هذه الجزاءات الضبطية من قبل الأجهزة المرورية، يعتمد على العنصر

البشري دون الاعتماد على الوسائل والتقنيات الحديثة، مما يشكل ذلك اشكالية كبرى في الحفاظ على النظام العام.

رابعاً: تساؤلات الدراسة: من التساؤلات التي ستثار في هذه الدراسة الآتي:

١- ما هو المسوغ القانوني الذي استند اليه المشرع العراقي لقانون المرور النافذ في جعل

انهاء اجازة السوق من اختصاص القضاء الجنائي وليس الأداري ؟

٢- ما هو المسوغ القانوني الذي لا يجيز حجز الاشخاص الذي لا يأبهون بقواعد السير

والمرور ويخالفونها، كنوع من انواع الجزاء الضبطي الذي يراد منه حماية السلامة

العامة والوقاية من الحوادث المرورية ؟

خامساً: نطاق الدراسة: سوف تقتصر دراستنا على القواعد القانونية المتعلقة بفرض الجزاءات

الضبطية بموجب قانون المرور العراقي والمصري، على من يخالف قواعد الضبط الإداري

المروري. على اعتبار انها تعد من الجزاءات الادارية، أو التدابير الوقائية التي تتجه اليها

الأجهزة المرورية في سبيل الحفاظ على النظام العام، دون الخوض في الجزاءات الجنائية التي

تضمها القوانين المشار اليها.

سادساً: منهجية الدراسة: سنعمد المنهج المقارن، بين قانون المرور العراقي رقم (٨) لسنة

٢٠١٩ النافذ، وقانون المرور المصري رقم (١٢١) لسنة ٢٠٠٨ النافذ، وذلك من اجل بيان

أوجه التشابه والاختلاف فيما بينهما بخصوص المعالجات القانونية بخصوص فرض الجزاءات

الضبطية على مخالفي قواعد السير والمرور، ولسائر المسائل القانونية التي تخص موضوع

دراستنا، فضلاً عن مناقشة الآراء الفقهية واتجاهاتها، بهدف التوصل الى ما هو أصح منها

للتطبيق، والايصاء بها املاً بأن يأخذ بها المشرع العراقي لقانون المرور العراقي مستقبلاً.

سابعاً: هيكلية الدراسة: تناولنا موضوع الدراسة من خلال الهيكلية الآتية:

- المبحث الأول: الجزاء المالي عن مخالفة قواعد الضبط الإداري المروري.

- المبحث الثاني: الجزاءات الادارية المقيدة للحقوق.

الخاتمة وتتضمن أبرز الاستنتاجات والمقترحات.

المبحث الأول: الجزاءات الضبطية عن مخالفة قواعد الضبط الإداري المروري: تضم قوانين

المرور في العراق ومصر نوعين من الجزاءات، الأول الجزاء الجنائي، والثاني هو الجزاء

الإداري، وما يهمننا بهذا الصدد هو الجزاء الإداري الذي يقصد به: التدبير الوقائي الذي تتخذه

أجهزة الضبط الإداري المروري من خلال استخدام القوة الجبرية في سبيل صيانة النظام العام،

بموجب النصوص التشريعية^(١). وتنقسم الجزاءات الضبطية التي تفرضها أجهزة الضبط المرورية الى جزاء مالي، بصورة غرامة مالية يتم فرضها على من يخالف من الافراد (السائقين او الافراد الراجلين) قواعد الضبط الخاصة بهذا النشاط الوقائي، او بصورة جزاء اداري بحت، ومن أبرز تطبيقاته وقف او سحب التراخيص لقيادة المركبة، او حجز المركبة في حالة ارتكاب فعل مخالف لقواعد المرور^(٢).

وهذه الجزاءات المشار اليها لا تتطوي على معنى العقاب، بل هي لإيجاد تدابير وقائية هادفة لمنع الاخلال والاضطراب بالنظام العام ظهرت بوادره وخفيت عواقبه، وان كانت تسمى بالجزاء لمساسها بحرية الافراد^(٣). وعليه سنتطرق الى الجزاء المالي الذي تفرضه سلطات الضبط الإداري المروري على المخالفين من الافراد لقواعد السير والمرور، في المبحث الأول وكذلك سنبين الجزاء الإداري المتمثل بسحب تراخيص قيادة المركبة او وقفها بموجب النصوص التشريعية، او حجز المركبة عند الاقتضاء كأجراء وقائي واحترازي في المبحث الثاني، وعلى ضوء الآتي:

المبحث الأول: الجزاء المالي عن مخالفة قواعد الضبط المروري

يتمثل الجزاء المالي بموجب قانون المرور العراقي رقم (٨) لسنة ٢٠١٩ النافذ، بالغرامة المالية^(٤)، بمناسبة مخالفة سائقي المركبات كافة للالتزامات المتمثلة في وجوب مراعاة تطبيق قواعد واحكام السلامة المرورية على الطرق العامة، والتقيّد بالتدابير التي تتخذها سلطات الضبط الإداري المروري للمحافظة على عناصر النظام الأخرى، وهذه المبالغ المالية نظمها المشرع في قانون المرور كجزاء اداري وكوسيلة بيد الإدارة المرورية (السلطة المختصة)، وللضغط على الافراد وحثهم على عدم الاخلال بالنظام العام على نحو يلزمهم ذلك قانوناً^(٥).

اذ ان النظام العام يتكون من عناصر تقليدية ثلاثة الا وهي الامن العام، والصحة العامة والسكينة العامة، لذا سنبين كيفية فرض هذا النوع من الجزاءات القانونية بموجب قانون المرور العراقي والمصري المقارن، وفقاً لهذه العناصر الثلاثة، وذلك في مطلبين وكالاتي:

المطلب الأول: الجزاء المالي في نطاق المحافظة على الامن العام

(١) د. محمود سعيد الشريف، أساليب الضبط الإداري، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٤، ص ٥٨.
(٢) د. سعاد الشرفاوي، القانون الإداري- نشاط الإدارة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٤، ص ٨١.
(٣) د. سليمان محمد الطماوي، النظرية العامة للقرارات الإدارية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥، ص ١٧٤.
(٤) يقصد بالغرامة المالية: هي المبلغ المالي الذي تقره المحكمة على المحكوم عليه، او سلطة أخرى كجزاء اقره المشرع في صيغة نص قانوني، ينظر: د. ادورغال الذهبي، مبادئ علم العقاب، الدار الوطنية للنشر، ليبيا، بنغازي، ١٩٩٥، ص ٦٤.
(٥) د. سليم سلامة حتمالة، دور إجراءات الضبط والجزاءات الإدارية في الوقاية من حوادث المرور في التشريعات الاردنية، بحث منشور في جامعة جرش الأهلية، كلية الحقوق، عمان، ٢٠١٩، ص ٣٥٩.

اناط المشرع العراقي لقانون المرور، سلطة فرض الغرامات المرورية المنصوص عليها قانوناً، الى السلطات المختصة بتطبيق قواعد واحكام هذا النشاط الضبطي، متمثلة بضابط المرور المختص، ومفوضي المرور، وذلك في نص المادة (٢٨/أولاً) التي تنص على: (أولاً-أ) - لضابط المرور بناءً على مشاهدته او المراقبة على أجهزة الرصد سلطة قاضي جنح في فرض الغرامات المنصوص عليها في المواد (٢٥، ٢٦، ٢٧) من هذا القانون عن المخالفات المرورية التي تقع امامه او التي تظهر على شاشات الرصد... - ب- لمفوض المرور المختص لحد الدرجة الرابعة بناءً على مشاهدته او المراقبة على أجهزة الرصد سلطة قاضي جنح في فرض الغرامات المنصوص عليها في المواد (٢٥/ ثالثاً) و (٢٦) من هذا القانون عن المخالفات المرورية التي تقع امامه او تظهر على شاشات الرصد). وبالمقابل اعطى المشرع المصري، جهة الإدارة من مأموري شرطة المرور من الضباط المختصين، حق توقيع الجزاء الإداري المالي على من يخالف قواعد السير والمرور سواءً قائد المركبة او مالكها في نصوص المواد (٢٢، ٥٤)^(١) من قانون المرور المصري النافذ.

وقرر المشرع المصري في نص المادة (٨٠) من القانون نفسه التصالح مع المخالفين عن طريق دفع نصف الحد الأدنى لمأموري شرطة المرور لمبلغ الغرامة فوراً او في أحد المنافذ التي تحددها اللائحة التنفيذية لهذا القانون^(٢).

ومن التطبيقات القانونية التي يتم بموجبها فرض الغرامة المالية كجزاء مالي منفرد بموجب قانون المرور العراقي، والتي أراد المشرع من خلالها ان يعطي لمخالفين قواعد السير والمرور، انذاراً، بوجوب احترامها والتقيدها بها حفاظاً على أرواح الناس وسلامة ابدانهم، حيث فرض المشرع العراقي في نص المادة (٢٥/ أولاً) من قانون المرور، غرامات مالية تتراوح ما بين (٢٠٠٠٠٠ و ١٠٠٠٠٠ و ٥٠٠٠٠) ألف دينار عراقي على سائقي المركبات عند مخالفتهم للأحوال الآتية:

- إذا ضبط السائق عند عدم امتثاله لإشارات المرور الضوئية او إشارات رجل المرور التنظيمية.
- إذا ضبط سائق المركبة وهو يقود مركبته بإهمال ورعونة.

(١) ينظر: نصوص المواد (٢٢، ٥٤) من قانون المرور المصري رقم (١٢١) لسنة ٢٠٠٨. (٢) بهذا الصدد، يري جانب من الفقه المصري، ان التصالح الذي قرره المشرع المصري في نص المادة (٨٠) من قانون المرور، يؤدي الى انقضاء الدعوى الجنائية بحق المخالف، بالرغم من انه لا يعد تصالحاً بمعناه الحقيقي الواقعي، اكثر من انه بمثابة جزاء اداري توفقه الجهة الادارية بصورة فورية، والقانون قد اعطى الإدارة ان تخبر المخالف، في دفع قيمة التصالح او اتخاذ الإجراءات القانونية بحقه امام النيابة العامة، وبالتالي فهو مجرد خيار للإدارة، الا ان الإدارة تميل لاستخدام هذا الجزاء كوسيلة ردع انية، وخاصة في جميع الأحوال التي تحصل فيها الإدارة على مقابل التصالح، دون ان يعلم المتصالح انه يجري صلحا، ولذلك نجد ان غالبية المخالفين يدفعون مقابل الصلح، للمزيد من التفاصيل ينظر: د. امين مصطفى محمد، الحبس الاحتياطي بين قيوده والتعويض عنه، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٥، ص ٢٣٦.

- إذا ضبط مخالفاً لقواعد السير والمرور على الطريق السريع.
- إذا ضبط سائق المركبة وهو يسوق بصورة معاكسة لوجهة المرور المقررة من سلطات المرور.

- وفي أحوال أخرى اشارت اليها فقرات المادة أعلاه^(١).

ويتضح لنا من خلال النص القانوني المتقدم، ان المشرع العراقي، قد فرض جزاءً مالياً متمثلاً بالغرامة المرورية في حدها الأعلى، للحد من الأفعال المخالفة من قبال السائقين للقانون، التي تتسبب بشكل أساسي في زيادة نسبة الحوادث المرورية وما ينتج عنها من نتائج مؤلمة تتمثل بعدد كبير من الجرحى والقتلى والمعاقين، وما يرافق تلك الحوادث من معاناة جسيمة ونفسية للمتضررين وذويهم بسبب الالام الناجمة عنها الى جانب الخسائر المادية والاقتصادية سواءً بالمركبات او الأموال العامة والخاصة، وكذلك نفقات الإسعاف والعلاج وغيرها.

وشدد المشرع العراقي من الجزاء المالي على السائق الذي يقود المركبة تحت تأثير مسكر او مخدر، حين قرر فرض غرامة مالية عليه لا تزيد على مبلغ (١٠٠٠٠٠٠) مليون دينار عراقي عند تكراره لنفس الفعل مرتين او أكثر، بالإضافة الى الجزاء الجنائي^(٢).

وكذلك في حالة تعمد السائق تعطيل او إعاقة حركة المرور في الطرقات العامة، وعند ضبطه وهو يقود مركبته خالية من الكابح (الفرامل) او كانت مكابحها (فراملها) او احداها بها خلل او غير صالحة للاستعمال^(٣).

بالإضافة الى ذلك فرض المشرع العراقي الجزاء المالي على الافراد المشاة (الراجلين) في حالة مخالفتهم في العبور من المناطق الغير مخصصة لذلك، مع الاخذ بنظر الاعتبار انه اعطى للأفراد المشاة الاسبقية في العبور من تلك المناطق، والزم سائقي المركبات بان يسمحوا لهم بالعبور وعدم مضايقتهم وذلك في نص الفقرة الثالثة من المادة (٢٥) من قانون المرور العراقي النافذ، الا انه لم يوضح كيف تكون هذه الاسبقية للمشاة او المركبات بأنواعها كما فعل ذلك في قانون المرور الأسبق (الملغي)^(٤) حيث فرض المشرع بموجب نص المادة (٢٦)^(١) غرامة مالية

(١) ينظر نص المادة (٢٥) / اولاً- ثانياً- ثالثاً) من قانون المرور العراقي النافذ.
(٢) ينظر نص المادة (٣٤) / اولاً - ثانياً) من قانون المرور العراقي النافذ، وعرف الجزاء الجنائي بانه الجزاء الذي يوقع على من يرتكب فعلاً تجرمة القاعدة الجنائية المرورية في حالة ارتكاب فعل يعد اخلالاً بأمن المجتمع وسلامته للمزيد من التفاصيل ينظر: د. محمد حسن قاسم، المدخل لدراسة القانون، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، ٢٠١٢، ص ٥٠.

(٣) ينظر نص المادة (١٤) / اولاً- ثانياً- ثالثاً) من قانون المرور العراقي النافذ.
(٤) ورد في القسم (١٧) من قانون المرور العراقي رقم (٨٦) لسنة ٢٠٠٤ (الملغي): (تكون اسبقيات المرور وفقاً لما يلي: أ- إشارة رجل المرور اليدوية على الإشارات الضوئية وعلامات الطرق واسبقية الإشارات الضوئية على علامات الطرق. ب- تكون الاسبقية للسيارات المتحركة على السيارات الواقفة. ج- تكون الاسبقية للمركبة التي تسير على الطرق الرئيسية على المركبة التي تسير في الطريق الفرعي. ت- تكون اسبقية المرور للأفراد المشاة من المناطق المخصصة

على الافراد المشاة، عند مخالفتهم في العبور من المناطق غير المخصصة للعبور، قدرها (٢٥٠٠٠) خمسة وعشرون ألف دينار، كحد اعلى لهذا الجزاء الإداري.

هذا وتتعدد النصوص القانونية بموجب قانون المرور العراقي النافذ بخصوص الجزاء المالي المتمثل بفرض الغرامة المالية على من يخالف قواعد واحكام هذا القانون، كما لو ضبط قائد الدراجة النارية وهو يقود الدراجة النارية التي تقل سعة محركها عن (٤٠) سي سي في الشوارع الرئيسية^(٢)، او قيادة أي مركبة في الطريق العام من دون إجازة سوق او إجازة سوق مسحوبة او ملغاة^(٣)، او قيادة مركبة بإجازة سوق غير مختصة بنوع المركبة، ونصوص قانونية أخرى.

وقد اوكل المشرع العراقي الى سلطات الضبط الإداري المروري، وأجهزتها المختصة ضبط سائقي المركبات بكافة أنواعها، عند قيادة مركباتهم من دون إجازة سوق خاصة بنوع المركبة، او انها غير نافذة او ملغاة، ووجد لها جزاءات صارمة، ومنها الجزاء المالي للحد من وقوع الحوادث المرورية المروعة والمؤدية الى خسائر في الأرواح والأموال وحفاظاً على النظام العام^(٤).

فقد ورد في نص المادة (٦٥)^(٥) من قانون المرور المصري النافذ بموجب معاقبة قائد المركبة إذا ترك مركبته في الطريق العام، وكذلك الأشخاص الآخرين إذا تركوا الحيوانات او الأشياء في الطرقات العامة، مبلغاً مالياً لا يقل عن مائتي جنيه مصري ولا يزيد عن ألفي جنيه بالإضافة الى الجزاء الجنائي، وذلك لان ترك هذه الأشياء ينجم عنه تعريض حياة الغير للخطر، ويؤدي الى تعطيل حركة المرور في الطرق العامة او اعاقبتها.

وجاء في نص المادة (٧٠)^(٦) من ذات القانون، بإلزام قائد مركبة النقل (مركبة الحمولة)، او مركبة النقل العام للركاب (اتوبيس، والميكروباص) او المركبة المخصصة لنقل الركاب بأجر،

للعبور إذا وطأوا منطقة العبور. ه- اسبقية المركبة المتقدمة على المركبة اللاحقة. ح- اسبقية المركبة التي في التقاطع او الساحة على المركبة التي تروم الدخول الى التقاطع او الساحة. خ- اسبقية المرور للمركبة القادمة من جهة اليمين في التقاطعات النافذة. د- اسبقية سيارات الطوارئ على كافة المركبات عندما تكون في واجب طوارئ ومركبات الطوارئ هي:

١- سيارات الإسعاف ٢- سيارات الحريق والإنقاذ ٣- سيارات الشرطة ٤- سيارات شرطة المرور (...).

(١) تنص المادة (٢٦) من قانون المرور العراقي النافذ على: (يعاقب بغرامة مقدارها (٢٥٠٠٠) خمسة وعشرون ألف

دينار، كل من يعبر الشارع من غي المناطق المخصصة للعبور).

(٢) ينظر نص المادة (٢٥/ثالثاً/ل) من قانون المرور العراقي النافذ.

(٣) ينظر نص المادة (٣٢) من قانون المرور العراقي النافذ.

(٤) عبد الوهاب عبد الرزاق التحافي، اهداف وتشريعات المرور في العراق، مطبعة الشعب، بغداد، ٢٠٠١، ص ٦١.

(٥) تنص المادة (٦٥) من قانون المرور المصري النافذ على: (لا يجوز ترك المركبات او الحيوانات او الأشياء في الطريق العام بحالة ينجم عنها تعريض حياة الغير او أمواله للخطر وتعطيل حركة المرور أو اعاقبتها... ومع عدم الاخلال بأية عقوبة أشد في قانون اخر يعاقب المتسبب بالحبس مدة لا تزيد على ستة أشهر وبغرامة لا تقل عن مائتي جنيه ولا تزيد على ألف جنيه او بإحدى هاتين العقوبتين).

(٦) تنص المادة (٧٠) من قانون المرور المصري النافذ على: (يلتزم قائد مركبة النقل، والنقل العام للركاب، والميكروباص المخصص لنقل الركاب بأجر بالسير اقصى يمين الطريق، وبالسرعة المحددة بقرار وزير الداخلية، وذلك

على دفع غرامة مالية في حالة مخالفة قواعد السير والمرور، بوجوب السير في أقصى يمين الطريق أو عند مخالفة إشارات المرور الضوئية، أو عند تجاوز السرعة المقررة في المناطق المزدهمة.

وفرض المشرع المصري لقانون المرور الغرامة المالية كجزاء مالي على قائد اي مركبة مهما كان نوعها، تتطير من حمولتها أو تسيل منها مواد قابلة للاشتعال أو مضرّة بالصحة العامة أو تؤثر سلباً على صحة الناس أو تمثل خطراً أو ايداءً على مستعملي الطريق، من اجل الحفاظ على السلامة لعموم المواطنين، وذلك في نص المادة (٧٢/٢)^(١) من قانون المرور المصري وفرضت المادة (٧٤/أ/١)^(٢) من ذات القانون، الجزاء المالي متمثلاً بالغرامة المرورية، إذا ارتكب قائد المركبة المخالفات الآتية:

- إذا ضبط قائد المركبة الآلية، وهو يسير بمركبته بسرعة تتجاوز الحد الأقصى للسرعة المقررة.
- إذا ضبطت المركبة، خالية من الفرامل بنوعها أو كانت جميع فراملها أو احداها غير صالحة للاستعمال.
- إذا ضبط قائد المركبة وهو يعتمد تعطيل حركة المرور بالطرق العامة.
- ومن احوال اخرى اشارت اليها فقرات المادة اعلاه.

وشدد المشرع المصري لقانون المرور من الجزاء المالي المفروض على قائد المركبة الذي يضبط من مأموري شرطة المرور، عند قيادته للمركبة في الطريق العام، وهو تحت تأثير مسكر أو مخدر بان جعلها (الغرامة المرورية) لا تقل عن خمسمائة جنيه مصري، ويتضاعف مبلغ الغرامة عند تكرار ذلك^(٣).

وقد أوضحت اللائحة التنفيذية لقانون المرور المصري أساليب فحص قائد المركبة ممن كان واقعاً تحت تأثير خمر أو مخدر، وهنا يجب على مأمور الضبط المروري عند ضبطه المخالفة، ان ينظم محضر بذلك ويأمر بفحص حالة قائد المركبة بالكواشف السريعة الاستدلالية التي توفرها وزارة الداخلية بالاشتراك مع وزارة الصحة وفقاً لضوابط معينة^(٤).

كله سواء داخل المدن أو خارجها، ويعاقب قائد أي من تلك المركبات المخالف لمسار السير في تلك الطرق، أو المتجاوز للسرعة المحددة بغرامة لا تقل عن مائتي جنيه ولا تزيد على ألف جنيه).

(١) ينظر نص المادة (٧٢/٢) من قانون المرور المصري النافذ.

(٢) ينظر نص المادة (٧٤/أ/١) من قانون المرور المصري النافذ.

(٣) المادة (٧٦) من قانون المرور المصري النافذ.

(٤) د. خالد عبد الباقي الخطيب، جرائم وحوادث المرور ودور الشرطة في مواجهتها، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٩٤، ص ٤٤٢-٤٤٣.

ويتبين من خلال النصوص القانونية السابقة، ان المشرع المصري لم يقرر الجزاء المالي الا نادراً وفي الحالات السابق ذكرها، ولم ينص على الغرامة المرورية في بعض المخالفات المرورية الماسة بالسلامة المرورية والامن العام في الطرقات العامة، كعدم استخدام حزام الامان من قبل قائد المركبة ومن بجوارهُ، وعدم استخدام غطاء الرأس الواقي بالتنبيه لقائدي الدرجات النارية، واستعمال التلفون يدوياً اثناء القيادة، واستعمال جهاز التنبيه بدون داعي بل قرر لها عقوبة جنائية^(١)، كما فعل المشرع العراقي لقانون المرور ذلك في نص المادة (٢٥) من قانون المرور، حيث نص على تلك الحالات وغيرها، وهذا موقف محمود للمشرع العراقي، ومع ذلك نعتقد بأنه ينبغي إيجاد بدائل أخرى الى جانب الجزاء المالي، من خلال تثقيف الجمهور بخطورة الحوادث المرورية، وضرورة التقيد بالضوابط القانونية، عن طريق انشاء مراكز متخصصة بالتوعية المرورية، تتولى مهام ميدانية في الطرقات العامة، او تقوم بتنظيم زيارات خاصة الى المدارس والجامعات وغيرها لتثقيف الناس ببعض المعلومات المرورية التي قد يجهلونها.

بالإضافة الى ذلك يبين لنا ان الجزاء المالي (الغرامة المرورية) بموجب قانون المرور المصري لها وجهين، يتمثل الوجه الأول في انها تحمل معنى العقوبة أكثر مما هي جزءاً ادارياً تفرضه سلطات الضبط الإداري المرورية بحق المخالفين لقواعد السلامة المرورية، ويظهر ذلك بحكم ان المشرع المصري لقانون المرور، أجاز للمخالف الذي فرضت عليه غرامة مرورية، ان يتصلح امام النيابة العامة المصرية، مقابل دفع الحد الأدنى من مبلغ تلك الغرامة المقررة قانوناً، وذلك في نص المادة (٨٠) من قانون المرور المصري التي سبق الإشارة إليها، ويترتب على هذا التصالح في جميع الأحوال انقضاء الدعوة الجنائية، وإلغاء القرارات التي صدرت بشأنها، وهذا يفيد بمفهوم المخالفة ان عدم تصالح المخالف مع الإدارة المرورية، يعرضه الى اتخاذ الإجراءات الجنائية ضده^(٢).

وهذا ما لم ينص عليه المشرع العراقي، الذي لا يجيز التصالح مع المخالف لأحكام قانون المرور، وفقاً للنموذج القانوني الذي شرعه المشرع المصري.

اما الوجه الاخر للغرامة المرورية بموجب القانون المصري، فأنها تمثل جزءاً اداري ضبطي، وجزءاً من التدابير الإدارية المتخذة من قبل سلطات الضبط المروري، التي باتت طريقاً مألوفاً لتطبيق القانون ولضمان احترامه، وكهدف تسعى من خلاله الإدارة المرورية الى زجر وردع

(١) د. مصطفى أبو السعود، الجزاءات الإدارية المالية في قانون المرور المصري، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية الحقوق، جامعة عين شمس، القاهرة، ٢٠٠٩، ص ٨١.

(٢) د. سعيد احمد علي قاسم، الجرائم المرورية، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٥، ص ٣٣٣.

المخالفين لقواعد السلامة العامة وصولاً الى امن عام مروري في المجتمع^(١)، أضيف الى ذلك ان المشرع المصري قد اعطى جهة الإدارة حق توقيع هذا الجزاء المالي على المخالف دون اللجوء للطرق القضائية^(٢).

كما ان للغرامة المرورية في قانون المرور مميزات تتمثل في انها تحقق الغاية من العقاب، وتضمن عدم مخالطة المغرم (المخالف) بغيره من معتادي الاجرام فيما لو حكم عليه بالجزاء الجنائي السالب للحرية، وتحقق الردع المطلوب خاصة مع تزايد أهمية المال في حياة الافراد، ولتلافي قصور الغرامة المرورية عن تحقيق أهدافها بوصفها جزاءً ادارياً يجب ان يكون مقدارها غير يسير^(٣).

ونستخلص ان طبيعة الجزاء المالي متمثلاً بالغرامة المرورية، ذو طابع وقائي في قانون المرور العراقي، أي انه جزاء اداري وليس عقابي، أجاز المشرع فرضه من قبل سلطات الضبط الإداري المروري للوقاية من الحوادث المرورية، عن كل انتهاك يصيب او احتمال ان يصيب الامن العام بما يؤثر على زعزعة النظام العام في البلد. ولكن في مقابل ذلك ينبغي على المشرع التركيز على وجوب استعمال الجهات المختصة بالضبط المروري، للتقنيات الحديثة والأنظمة المتطورة، في رصد وضبط الحركة المرورية مما يساهم في الارتقاء بمستوى السلامة المرورية، التي تساعد بشكل فعال على تغيير سلوك السائق والراجل في عدم مخالفة قواعد السير والمرور بمجرد شعوره بوجودها في الطريق او الاماكن العامة، حتى مع غياب رجل المرور المختص، كما تساعد تلك التقنيات على تحسين أداء الجهات الرقابية وتحسين أدائها بما يضمن الأمان في الطرق العامة.

المطلب الثاني: الجزاء المالي في نطاق المحافظة على البيئة والسكينة العامة

وفقاً للقواعد العامة يهدف المشرع من خلال وضع القيود والضوابط وفرض الجزاءات القانونية عن مخالفتها، الى ضبط وتحديد نشاط الافراد وحررياتهم في نطاق المحافظة على عناصر النظام العام التقليدية وغير التقليدية، ولا يقتصر ذلك على حماية عنصر من دون الاخر، بل تشمل جميع تلك العناصر دون استثناء، وسواءً اكان الضبط عاماً ام خاصاً.

(١) د. هشام عبد الحميد فرج، حوادث الطرق، ط١، دار الفجر للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٣، ص٧٨.
(٢) د. امين مصطفى محمد، الحبس الاحتياطي بين قيوده والتعويض عنه، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٥، ص٢٣٧.

(٣) د. امال عبد الرحيم عثمان، الجزاءات الجنائية، دار مطابع الشعب، القاهرة، ١٩٨٩، ص٧٥.

لهذا لم يقتصر المشرع العراقي لقانون المرور نطاق حماية النظام العام، على عنصر الامن العام والسلامة المرورية، بل شملت تلك الحماية للعناصر الأخرى كالبيئة والسكينة العامة، على الرغم من شحة النصوص القانونية الخاصة بها، ومحدوديتها في هذا المجال.

ونظراً لخطورة التلوث الهوائي وتأثيره البالغ على البيئة وعلى صحة الانسان وعلى سائر الكائنات الحية الأخرى، اولت التشريعات المرورية عناية خاصة بوضع القواعد القانونية وفرض الجزاءات الإدارية، ومنها الجزاء المالي على من يتسبب في الاضرار بالبيئة، كأجراء وتدبير ضبطي من اجل وضع حداً لما تسببه عوادم المركبات من تلوث هوائي وتحجيم اثاره الضارة.

ويؤخذ على المشرع العراقي لقانون المرور انه لم يتطرق الى اخطار التلوث الهوائي الناجم عن عوادم المركبات، لحماية البيئة، ومخالفاتها الأخرى من جراء حركة المركبات بأنواعها، ولم يتخذ من الجزاءات الإدارية وسيلة للحماية من التلوث البيئي واثاره السلبية على الصحة العامة او غيرها، كما فعلت بعض التشريعات المرورية في بعض دول الجوار العراقي^(١)، ولكنه فرض الجزاء المالي (الغرامة المرورية) بمقدار (٥٠٠٠٠) خمسون ألف دينار عراقي على كل من يقوم برمي النفايات والأوراق والسكائر في الطريق العام، وذلك في نص المادة (٢٥/ ثانياً/ ف) من قانون المرور العراقي النافذ، والذي يعد النص الوحيد بموجب التشريع المروري، من الممكن ان يفسر على انه يصب لحماية البيئة بصفة عامة.

ويبدو ان المشرع العراقي أحال مسؤولة حماية البيئة من التلوث من كافة الجوانب بما فيها التلوث البيئي الناجم عن استعمال الطرق العامة، الى قانون حماية وتحسين البيئة العراقي رقم (٣) لسنة ١٩٩٧ النافذ، مكتفياً بالجزاءات المالية التي فرضها في هذا القانون، اذ فرض المشرع الغرامة كجزاء مالي على كل شخص يعمل على الاضرار بالبيئة ويخالف احكام نص المادة (١٩)^(٢)، بموجب نص المادة (٢٠) من القانون المذكور^(٣).

(١) وجدير بالذكر ان المادة (٤٠/ ج) من قانون السير المؤقت الأردني رقم (٧٢) لسنة ٢٠٠٧ النافذ نصت على: (...ج- يحضر سير المركبات كافة على اختلاف استعمالها التي يصدر عنها ملوثات على الطرق او الساحات العامة، ويقع المخالف تحت طائلة المسؤولية الجنائية، وفقاً لنص المادة (١/٥٨) من هذا القانون، وتكون الغرامة المرورية المقررة وفقاً للمادة المذكورة بمقدار (١٥,٠٠٠) دينار اردني كحد ادنى وكذلك فرض المشرع الأردني على السائقين والافراد المدخنين سواء اثناء قيادة السيارات، او على الافراد في وسائل النقل العام بموجب نص المادة (٦/١) من ذات القانون.
(٢) تنص المادة (١٩) من قانون حماية وتحسين البيئة العراقي على: (يمنع القيام بما يأتي (... خامساً تصريف اية مخلفات حاوية على مواد سامة كالمبيدات والمعادن الثقيلة والمركبات السامة الأخرى الى شبكات المجاري والمساحات المائية وعناصر البيئة الأخرى او انبعاث الادخنة والغازات او الابخرة او حرق وقود الى الهواء...)).
(٣) تنص المادة (٢٠) من القانون المشار اليه على: (مع عدم الاخلال باي عقوبة اشد منصوص عليها في القوانين والقرارات، يعاقب المخالف لأحكام المادة (١٩) من هذا القانون بالحبس وبغرامة لا تقل عن (١٠٠٠٠) عشرة الاف دينار ولا تزيد على (١٠٠٠٠٠) مائة ألف دينار.

ويتضح لنا ان قانون المرور العراقي جاء خالياً من النص على معالجات حقيقية لظاهرة التلوث البيئي، وبالأخص التلوث الهوائي الناجم عن عوادم السيارات التي ينجم عنها مخاطر صحية وبيئية جسيمة، كما ان المشرع العراقي لهذا القانون لم يكثر الى مسألة حماية البيئة، بان سمح للسلطة المعنية بالضبط الإداري المروري بضبط المركبات التي تتسبب بالأضرار بالبيئة وبالتالي تضر بالمصلحة العامة، وفرض الجزاءات القانونية بحق قائدي تلك المركبات من خلال جزاء مالي صارم يحقق الردع العام لتقليل التلوث ومسبباته.

ونعتقد ان عدم تضمين قانون المرو العراقي لأحكام تتعلق بحماية البيئة من التلوث الهوائي او الملوثات الأخرى الناجمة عن حركة المركبات في الطرق، يعد قصوراً تشريعياً ينبغي معالجته سريعاً، لما لهذا التلوث من اثار ضارة ووخيمة تسهم في انتشار الأوبئة والأمراض الخطرة في المجتمع، إضافة الى اضرارها الأخرى على الحيوان والنبات ايضاً^(١). كما ان خلو قانون المرور من النص على الجزاءات الإدارية (الغرامات المرورية) على من يعمد او يهمل العناية بالبيئة، أسهم بشكل كبير بعدم ضبط سلطات الضبط المروري للمخالفين ومحاسبتهم، مما أدى الى تمادي البعض من سائقي المركبات او الافراد الراجلين من مستعملي الطرق، في عدم الاكتراث بحماية البيئة، سواء من خلال عدم صيانة المركبات التي تنفث الغازات والابخرة الضارة، ام القائهم للمواد الضارة والخطرة على قوارع الطرقات العامة او الأنهر او الأماكن الأخرى. لذا نأمل من المشرع العراقي لقانون المرور النص على جزاءات مالية صارمة على سائقي المركبات كافة، في حالة ضبطهم وهم يقومون بإلقاء المخلفات والمواد الضارة في الطرق العامة، أو كانت مركباتهم تنفث الغازات السامة والضارة، وتحويل الإدارات المرورية (مديريات المرور في المحافظات)، للتخصيص مفازر مرورية متخصصة بحماية البيئة، تتولى المراقبة اليومية في الطرق الداخلية والخارجية، للضبط الأشخاص والمركبات التي تسهم في التلوث البيئي. وبالمقابل أدرك المشرع المصري لقانون المرور خطورة التلوث الهوائي والمخلفات السائلة او التي تتسرب من المركبات اثناء سيرها في الطرق العامة، وما تسببه هذه المواد الضارة من اثار خطيرة على البيئة، فقد أعطت الفقرة الرابعة من نص المادة (١٢)^(٢) من قانون المرور المصري النافذ، للمأموري شرطة المرور صلاحيات فرض الجزاء المالي للحد من الأنشطة

(١) وجدير بالذكر ان المادة (٢٥) من قانون حماية وتحسين البيئة في إقليم كردستان العراق رقم (٨) لسنة ٢٠٠٨ النافذ، ألزمت كل شخص طبيعي او معنوي بعدم التسبب في انبعاث او تسريب الملوثات في الهواء. كما نصت المادة (٢٧) من ذات القانون على ان تحدد وزارة البيئة في الاقليم مستويات التلوث المسموح بها للانبعاثات كافة الملوثة للهواء. للمزيد عن ذلك ينظر: سنكر داوود محمود، الضبط الإداري لحماية البيئة، منشورات زين الحقوقية، لبنان، بيروت، ٢٠١٦، ص ٧٨.

(٢) ينظر نص المادة (٤/١٢) من قانون المرور المصري النافذ.

الملوثة للبيئة، وحدد مبلغ الغرامة المرورية بما لا يزيد عن مائتي جنيه مصري، ولا يقل عن مائة جنيه.

ولرجال المرور بصفتهم من سلطات الضبط الإداري، أستيقاف^(١)، المركبات كافة بغية التحري والبحث عن كل ما من شأنه الاسهام في التلوث الهوائي او غيره بغية المحافظة على البيئة كعنصر من عناصر النظام العام^(٢). وجاء في اللائحة التنفيذية للقانون المروري المصري الصادرة بالقرار (٢٩١) لسنة ٢٠٠٨ على إلزام أصحاب المركبات على اختلاف أنواعها بإصلاح محركات مركباتهم حتى لا تتسرب منها الملوثات وبما لا يجاوز الحدود المسموح بها^(٣). وفرض المشرع المصري لقانون المرور، الغرامة المرورية، في نص المادة (٢/٧٢)، بمقدار لا يقل عن مائة جنيه ولا تزيد على ألف وخمسمائة جنيه، على كل قائد مركبة يتسبب في تلويث الطريق بألقاء مخلفات او فضلات او أي أشياء أخرى، وكذلك قيادة مركبة ينبعث منها دخان كثيف او عادم غير مطابق لشروط البيئة او رائحة كريهة او يسيل منها مواد قابلة للاشتعال، وإذا كرر قائد المركبة ذات الفعل ثانية خلال ثلاثة أشهر من تاريخ الفعل السابق، تضاعف قيمة الغرامة المالية المشار إليها. ولا شك ان فرض الجزاء المالي وتشديده على المتسببين من السائقين او الافراد الراجلين جراء تلويثهم للبيئة من شأنه ان يقلل من التلوث الهوائي او الفاء المخلفات الضارة بالبيئة، ويدفعهم الى زيادة الحذر واستخدام مركبات أكثر اماناً وحفاظاً على البيئة، وتوقي الاضرار بها باي شكل من الاشكال، ويظهر من النصوص القانونية المتقدمة، ان المشرع المصري لقانون المرور كان أكثر اهتماماً ومعالجة بضبط من يتسبب في الاضرار بالبيئة، في الوقت الذي لم يتطرق المشرع العراقي بالقدر نفسه من التعمق والاهتمام الى هذا الموضوع المهم والذي لا يقل شأناً عن عناصر النظام الأخرى، وكان الاجدر به ان يحذو حذو المشرع المصري في هذا المجال. ومع ذلك نجد ان كلا المشرعين العراقي والمصري للقانون المرور لم يواكبا تشريعات الدول المتقدمة من حيث المعالجات والجزاءات الإدارية المفروضة في ميدان حماية البيئة وبالأخص مسألة التلوث الهوائي الناجم عن عوادم المركبات وما تنفث من غازات سامة ضارة جداً بالصحة العامة، اذ تشير بعض الدراسات ان التلوث الهوائي في كلا البلدان وصل الى معدلات مخيفة.

(١) يقصد بالاستيقاف: هو طلب رجل الامن او أحد عناصر شرطة المرور، إيقاف عابر السبيل سواء اكان راجلاً ام راكباً لسؤاله عن اسمه وعنوانه ووجهته وفحص مركبته او وثائقها. ينظر د. معجب بن معدي الحويقل، حقوق الانسان والإجراءات المدنية، بحث منشور في مجلة العلوم الأمنية، الرياض، ٢٠٠٦، ص ٦١.

(٢) د. قري عبد الفتاح، ضوابط سلطة الشرطة في التشريع الاجرائي المصري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٥، ص ١٨١.

(٣) د. قري عبد الفتاح، المصدر نفسه، ص ١٨٥.

اما فيما يتعلق بعنصر السكنية العامة، والذي يشكل عنصراً هاماً وجوهرياً من عناصر النظام العام والمحافظة عليها تعد غرضاً من الأغراض الأساسية للضبط الإداري بنوعيه العام والخاص كما أسلفنا ذلك سابقاً، بالنظر لأهميتها في زيادة الطمأنينة والاستقرار النفسي للفرد.

تطرق المشرع العراقي لقانون المرور النافذ، الى مسألة فرض الغرامة المرورية كجزء اداري، في حالة الاستعمال المزعج لجهاز التنبيه الهوائي او المتعدد النغمات او المشابه لأصوات الحيوانات او وضع مكبرات الصوت او الصافرات التي تزعج مستخدمي الطريق، وفقاً لنص الفقرة الثالثة من نص المادة (٢٥) من قانون المرور، بان حددها بمبلغ مقداره (٥٠٠٠٠) خمسون ألف دينار عراقي.

وقد اكتفى المشرع العراقي بهذا النص ولم يتطرق الى العديد من المسائل التي تعد من مصادر الضوضاء المؤثرة على السكنية العامة، التي تتسبب بها مركبات الباعة المتجولين والضجيج من مكبرات الصوت التي يستعملونها للترويج عن بضائعهم في مراكز المدن، ولا الى اطلاق العيارات النارية في الطرقات العامة اثناء مواكب الاعراس وغيرها، ولم يخول سلطات الضبط المروري بفرض الجزاء المالي (الغرامة المرورية) بحق من يعمد على اطلاق راحة المواطنين سواءً بالقرب من مساكنهم، ام بالقرب من المستشفيات او المدارس او غيرها من الأماكن العامة الأخرى، وهذا قصور تشريعي ينبغي على المشرع العراقي معالجته، من خلال النص على فرض الجزاء المالي في قانون المرور، وعلى كل من يتسبب في اطلاق راحة الناس في مساكنهم او في الطرقات العامة، وذلك ان اغلب مصادر هذه الازعاجات المؤثرة على

السكنية العامة يأتي عن طريق استعمال المركبات الجواله، والتي يقع ضبطها ومحاسبة سائقيها من صميم اختصاص سلطات الضبط المروري^(١). اما المشرع المصري لقانون المرور، فقد سعى الى حظر الاستعمالات المزعجة لأجهزة التنبيه في المركبات، بصفة مستمرة او غير غرض التنبيه او إذا لم يكن لاستعمالها مبرر، او بالقرب من المستشفيات او المدارس او في المناطق المأهولة بالسكان او في منتصف الليل او في الأوقات والأماكن التي يحددها قسم المرور المختص، وخول مأمور الضبط المروري بفرض غرامة فورية لا تقل عن عشرة جنيهات

(١) وجدير بالذكر ان الفقرة الأولى من المادة (٢) من قانون منع الضوضاء العراقي رقم (٢١) لسنة ١٩٦٦ النافذ، قد حضرت استعمال وسائل البث في الأماكن العامة بكيفية تؤدي الى اطلاق راحة الغير، كما حضرت الفقرة الثانية من ذات المادة نصب مكبرات الصوت بأنواعها المختلفة خارج الأماكن العامة أو الخاصة، الا ان المشرع لم يحدد جزاءً مالياً أو تعويضاً عن مخالفة ذلك، اما عن إقليم كردستان العراق فقد جاء في الفقرة السابعة من نص المادة (١) من قانون تنظيم الغرامات المرورية للإقليم رقم (٤) لسنة ٢٠٠٤ على فرض غرامة مالية قدرها خمس وسبعون ديناراً على من استعمل جهاز التنبيه في الأماكن التي يمنع فيها استعماله من قبل شرطة المرور او استعمال جهاز التنبيه الهوائي او المتعدد النغمات او وضع سماعات كبيرة خارجية على المركبات، سنكر داود محمد، الضبط الإداري لحماية البيئة، منشورات زين الحقوقية، لبنان، بيروت، ٢٠١٦، ص ١٨٣.

ولا تزيد عن خمسون جنيتهاً، وذلك في نص المادة (١٣)^(١) من قانون المرور المصري النافذ. كما وقرر الغرامة المرورية في نص المادة (٧٤)^(٢) من ذات القانون، على كل من قام بتسيير مركبة في الطريق العام يصدر منها أصوات مزعجة، وحدد الغرامة بما لا يقل عن خمس جنيتهاً ولا تزيد عن خمسة وعشرون جنيتهاً. وحسناً فعل المشرع المصري ذلك، عندما قرر الجزاء المالي على عدة مصادر للضوضاء والضجيج الذي يتسبب به أصحاب المركبات، بخلاف المشرع العراقي لقانون المرور الذي قرر الجزاء المالي على مصدر واحد منها بالرغم من مصادرها الكثيرة كما أسلفنا سابقاً.

وهنا يتبادر الى الأذهان التساؤل الآتي: - هل ان فرض الجزاء المالي في التشريع المروري العراقي، يكفي لوحده لحماية السكينة العامة؟

وللإجابة نقول: وحيث ان المشرع العراقي قد أغفل النص على الكثير من المسائل الهامة والمؤثرة على السكينة العامة كما بينا ذلك مسبقاً، وكذلك عدم اكترث السلطات المختصة بالضبط المروري لجانب الحد من الضوضاء ولراحة المواطنين.... يُضاف الى ذلك انعدام الوعي والثقافة المرورية لدى اغلب سائقي المركبات ولربما الافراد الراجلين ايضاً. لذلك نعتقد ان الجزاء المالي لا يكفي لوحده للحد من تعكير راحة المواطنين او أزعجهم، الناجم عن حركة السير والمرور، وانما ينبغي على الجميع العمل على الحفاظ على السكينة العامة، لان مسؤولية المحافظة عليها لا تقتصر على رجال المرور وحدهم، وانما هي مسؤولية مشتركة للجميع من خلال اتباع الحس الراقى والشعور بالمسؤولية الأدبية والأخلاقية من قبل افراد المجتمع جميعاً لخلق ثقافة ودرابية في مجال الحد من الضوضاء والضجيج المؤثر على راحة الناس.

المبحث الثاني: الجزاءات الإدارية الوقائية المقيدة للحقوق: يقصد بالجزاءات الإدارية التي تتخذها سلطات الضبط المروري: هي التدابير الوقائية التي تتخذها السلطة المختصة من خلال استعمال القوة الجبرية، ضد كل من يخالف نصاً من نصوص قانون المرور او الأنظمة، بهدف حماية النظام العام والمحافظة عليه^(٣). وهذه الجزاءات الإدارية ذات طبيعة غير مالية - أي انها لا تصيب المخالف لقواعد السير والمرور - بذمته المالية، بل لها اشكال أخرى تؤثر على نشاط وحقوق قائد المركبة او مالكها، او على مركبته وفي حدود القانون.

المطلب الأول: سحب رخصة قيادة المركبة او انهاءها

(١) ينظر نص المادة (١٣) من قانون المرور المصري النافذ.

(٢) ينظر نص المادة (٧٤) من قانون المرور المصري النافذ، سبق الإشارة إليها.

(٣) د. عادل أبو الخير، الضبط الإداري وحدوده، الهيئة المصرية للكتاب، القاهرة، ١٩٩٥، ص ٢٥٠.

السحب لرخصة القيادة (او وقفها)، هو منع استخدام الرخصة للمدة التي يحددها القانون ثم يستكمل قائد المركبة (المخالف) بعد انتهاء هذه المدة استخدام ذات الرخصة من جديد، اما انتهاء الرخصة او الغائها، فهو حظر استخدام الرخصة للمدة المحددة بالقانون، ولكن عند انتهاء هذه المدة يلزم على من الغيت رخصته القيام بإجراءات جديدة لاستخراج الرخصة من جديد^(١). وأعطى قانون المرور العراقي لضباط المرور ومفوض المرور لحد الدرجة الرابعة، بناءً على مشاهدته او المراقب على اجهزة الرصد سلطة قاضي جنح، في فرض الغرامات (قرار الحكم)^(٢)، واتخاذ الإجراءات القانونية بحق الشخص الذي يقود المركبة من دون اجازة سيطرة مركبة (رخصة قيادة)، او بإجازة سوق مسحوبة او ملغاة، سواء من خلال فرض الغرامة المرورية كجزاء اداري على من يخالف الاحكام القانونية الخاصة بها كما أسلفنا ذلك سابقاً. او عن طريق حجز المركبة ادارياً لدى مديرية المرور المختصة مدة لا تزيد عن (٥) خمسة أيام، عند ارتكاب سائقها أحد المخالفات المرورية المنصوص عليها في المادة (٢٥/اولاً) من قنون المرور العرقي النافذ^(٣). الا ان المشرع العراقي لم يخول (ضابط ومفوض المرور) سحب إجازة السوق عند مخالفة السائق لأحكام قانون المرور، لان سحبها بموجب القانون العراقي يكون قضائياً، من قبل المحكمة المختصة بوصفها من التدابير الاحترازية^(٤)، الا ان المادة (٣١/ ثانياً)^(٥) من قانون المرور العراقي رقم (٨) لسنة ٢٠١٩ النافذ، أجازت لضابط المرور ان يقدم طلباً للمحكمة بسحب إجازة السوق من السائق المخالف مدة لا تزيد عن (٩٠) يوماً. ولم نجد اية إشارة أخرى في قانون المرور العراقي تشير الى تخويل السلطة الإدارية بسحب إجازة السوق، بينما لاحظنا ان إدارة المرور السابق (الملغي) رقم (٨٦) لسنة ٢٠٠٤، قد خول ضابط المرور حصراً بتنظيم وصل سحب إجازة السوق، ويعد تبليغاً بالمثل امام المحكمة المختصة^(٦)، من دون الحاجة لكتابة طلب لغرض سحبها^(٧).

(١) د. سعيد احمد علي قاسم، الجرائم المرورية، مصدر سابق، ص ٣٣٤.
(٢) يتضمن قرار الحكم، اسم القانون الذي خوله اصدار الغرامة المالية (الذي هو قانون المرور العراقي)، واحكام المادة القانونية، كما يتضمن قرار الحكم، الاسم الكامل للمخالف واللقب ان وجد، وعلى المخول تحديد نوع المخالفة والنص القانوني لها، وان يحدد مكان ارتكاب المخالفة، سواءً بمشاهدته، او عن طريق المراقبة على اجهزة الرصد... وان يكون قرر الحكم موقفاً بتوقيع المخول مع ذكر اسمه الكامل ورتبته، وجهة الإدارة التي يتبع لها، العميد الحقوقي صادق عبد الحسين، التنظيم القانوني لإجازة السوق وفقاً لأحكام قانون المرور العراقي، بحث مقدم الى المعهد العالي للتطوير الامني والاداري، بغداد، ٢٠١٩، ص ٩٠.
(٣) ينظر نص المادة (٢٥) من قانون المرور العراقي النافذ.
(٤) ينظر نصوص المواد (١١٣ - ١١٥) من قانون العقوبات العراقي رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩ النافذ.
(٥) ينظر نص المادة (٣١/ ثانياً) من قانون المرور العراقي النافذ.
(٦) القسم (٣٠) من قانون إدارة المرور العراقي الملغي رقم (٨٦) لسنة ٢٠٠٤.
(٧) د. عبد العزيز عبد المنعم خليفة، الأسس العامة للقرارات الإدارية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨، ص ١١٣.

ويتضح لنا مما تقدم ان المشرع العراقي لم يجز لسلطات الضبط الإداري، سواءً مديرية المرور في المحافظة أم لضباط ام مفوضي المرور المختصين، سحب رخصة قيادة المركبة (إجازة السوق) عند مخالفة سائق المركبة لأحكام قانون المرور والأنظمة، لان سحب رخصة القيادة بموجب القانون العراقي يتم من خلال حكم قضائي، وليس بقرار اداري من جهة الإدارة المختصة في مديريات المرور، وهذا قصور تشريعي ينبغي على المشرع العراقي لقانون المرور تلافيه، نظراً لأهميته كونه يعد أكثر ردياً واثراً في منع قيادة المركبة لمدة معينة في الطريق العام، مما ينعكس ايجاباً على حفظ الأرواح والممتلكات وسلامة المجتمع ومجمل عناصر النظام الأخرى.

كما ان المشرع العراقي لم يقرر سحب رخصة القيادة من قبل وزير الداخلية بقرار اداري يصدر منه إذا فقد حائزها أهلية الحصول عليها لاحقاً، وفقاً لشروط الحصول عليها التي نظمها قانون المرور العراقي النافذ، كما فعلت بعض التشريعات المرورية العربية التي نصت على ذلك صراحة^(١)، ويتجه جانب من الفقه الإداري الى ان منح رخصة القيادة، يعد من القرارات الإدارية التي تتفرد بها الإدارة المرورية باعتبارها السلطة الإدارية المختصة قانوناً بمنحها، وفقاً للمبادئ العامة للقانون، ان من يختص بإصدار القرار الإداري يختص أيضاً بسلطة سحب هذا القرار^(٢)، بحيث تعدل الإدارة عن القرار بالنسبة للماضي والمستقبل، وذلك بان ما ولدته هذا القرار من اثار بالنسبة للماضي ومنع سيرانه بالنسبة للمستقبل، بشرط واضح هو إذا اقتضت المصلحة العامة ذلك، ويكون بوسعها أيضاً إلغاء قرارها لمخالفة المستفيد منه لالتزاماته التي يلقيها القانون على عاتقه^(٣).

اما بموجب قانون المرور المصري رقم (١٢١) لسنة ٢٠٠٨ النافذ، فقد خول المشرع المصري، في نص المادة (٧٣)^(٤) مدير إدارة المرور المختص او من يندبه من مأموري الضبط من ضباط المرور المختصين، فور عرض الامر عليه، ليقرر حسب الأحوال سحب رخصة القيادة او إيقافها او اعتبارها ملغاة، او إعادة الرخصة الى صاحبها إذا تبين له عدم وجود مخالفة تقتضي سحب الرخصة، وبهذا فان القرار بسحب رخصة قيادة المركبة يصدر عن الجهة

(١) وبهذا الصدد نصت المادة (٤١/أ) من قانون السير والمرور المؤقت الأردني النافذ على: (يجوز لوزير الداخلية بقرار اداري سحب رخصة القيادة او وقف العمل بها إذا ثبت ان حائزها قد فقد أهلية الحصول عليها وفقاً لأحكام هذا القانون.

(٢) د. عبد العزيز عبد المنعم خليفة، الأسس العامة للقرارات الإدارية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨، ص ٢٤٧، وكذلك د. محمد رفعت عبد الوهاب، أصول القضاء الإداري، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، ٢٠١٤، ص ١٣٨.

(٣) د. نواف كنعان، القانون الإداري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، عمان، ٢٠٠٦، ص ٣٠٠.

(٤) ينظر نص المادة (٧٣) من قانون المرور المصري النافذ.

الإدارية والمتمثلة في مدير إدارة المرور المختص، او من يندبه من مأموري الضبط المروري المختصين، وتبقى سلطة اصدار قرار سحب الرخصة او وقفها بيده وحده دون غيره على الوجه الذي يحدده القانون.

وخلافاً الى ذلك يذهب جانب من الفقه المصري، على ان ضبط رخص القيادة واتخاذ قراراً بسحبها من قبل مدير إدارة المرور، ليس قراراً ادارياً في جميع الأحوال رغم صدوره من جهة إدارية، وإنما يعد اجراءً من إجراءات الضبط القضائي التي تسبق إجراءات التحقيق والمحاكمة في بعض الجرائم المرورية، مثله مثل الضبط والقبض في حالة التلبس، فيمثل سحب الرخصة او ايقافها او اعتبارها ملغاة، كالضبط والتحفظ لحين عرض الامر على النيابة المختصة، كأحد الجهات القضائية في مصر^(١). ولا نميل الى تأييد هذا الاتجاه الفقهي، وذلك لان قوانين المرور تضم نوعين من الجزاءات، الجنائية وكذلك الإدارية والتي تختص بها سلطات الضبط الإداري المروري على شكل قرارات إدارية تصدرها هذه السلطات وفقاً للمسار الذي حدده القانون المروري سواء في العراق ام مصر، بدليل نص المادة (٦٦)^(٢) من قانون المرور المصري النافذ التي قرر فيها المشرع حظر قيادة المركبة على من كان واقعاً تحت تأثير خمر او مخدر، بالإضافة الى سحب رخصة قيادة المركبة ادارياً لمدة تسعون يوماً. وحددت اللائحة التنفيذية الملحقة بقانون المرور المصري، إجراءات وقواعد منح رخص القيادة المؤقتة (تحت التجربة)، او إذا بلغ حامل الرخصة الحد التراكمي ووقف العمل بها، وذلك في نص الفقرات (٣، ٧، ١٧) من المادة (٢١)^(٣) من اللائحة المذكورة وحسب الآتي:

نصت الفقرة (٣) منها على أن وقف الرخصة لمدة سنة تبدأ من تاريخ انتهاء الاجل المحدد لسحب الرخصة، عند قيادة المركبة تحت تأثير المواد المخدرة او المسكرة.

ونصت الفقرة (٧) منها على وقف الرخصة لمدة سنة، تبدأ من تاريخ سحب الرخصة عند تسبب سائق المركبة الثقيلة في أي حادث مروري. ونصت الفقرة (١٧) منه على وقف رخصة القيادة، لمدة سنة تبدأ من تاريخ سحب الرخصة عند قيام سائقي الشاحنات بالتجاوز في مكان يمنع فيه التجاوز. ويتضح لنا ان المشرع المصري كان أكثر صرامة وافر في تشريعاً في صدّد سحب رخصة قيادة المركبة من المشرع العراقي، وذلك من خلال تأكيده على هذا الجزاء الإداري، بان سمح لمأموري الضبط المروري في مصر، بسحب رخصة قيادة المركبات كافة بما فيها

(١) د. سعيد احمد علي قاسم، الجرائم المرورية، مصدر سابق، ص ١١٩.

(٢) ينظر نص المادة (٦٦) من قانون المرور المصري النافذ.

(٣) ينظر الفقرات (٣، ٧، ١٧) من المادة (٢١) الخاصة باللائحة التنفيذية لقانون المرور المصري المرقمة (١٦١٣) لسنة ٢٠٠٨.

المركبات الثقيلة، او عند ضبط قائد المركبة وهو يقود مركبته، تحت تأثير المسكر او المخدر، وكل ذلك من شأنه ان يحرم قائد المركبة من استخدام الطريق العام فترة معينة من الزمن لحين البت في مدى كفاءته في استعمال الرخصة، مما ينعكس ذلك ايجاباً على الحد من وقوع الحوادث المرورية المروعة حتماً، والتي تؤدي الى خسائر في الأرواح والممتلكات. كما أجاز المشرع المصري لقانون المرور، سحب رخصة قيادة المركبة، لمدة لا تقل عن ثلاثين يوماً ولا تزيد عن ستين يوماً، في حالة قيام قائد المركبة بتلويث الطريق بإلقاء اية فضلات او مخلفات او أي أشياء أخرى، وكذلك عند قيادة مركبة في الطريق العام تصدر عنها أصوات مزعجة او ينبعث منها دخان كثيف... وفقاً لنص المادة (٧٢/ أ) من قانون المرور المصري التي سبق الإشارة اليها، وكل ذلك لم نجده من موقف المشرع العراقي الذي سكت من النص على كل تلك المسائل الخاصة بحماية البيئة والسكينة العامة، فضلاً عن ذلك انه لم يجيز لسلطات الضبط المرورية سحب إجازة السوق، وانما جعل سحبها من اختصاص المحكمة كما بينا ذلك مسبقاً، على الرغم من انه منح (ضباط المرور ومفوضي المرور لحد الدرجة الرابعة) صفة قاضي جنح في فرض الجزاء المالي (الغرامة المرورية)، وهذا تناقض تشريعي ينبغي على المشرع العراقي تداركهُ، بالسماح بسحب رخصة قيادة المركبة (إجازة السوق) من قبل من منحهم الصفة المشار اليها، حفاظاً على النظام العام.

اما فيما يتعلق في انتهاء رخصة قيادة المركبة (إجازة السوق)، فلم نجد ما يشير في قانون المرور العراقي النافذ، الى جواز انهاؤها من قبل سلطات الضبط المروري من المختصين او من جهة الإدارة المرورية سواء اكانت مركزية او محلية، كنوع من أنواع الجزاءات الإدارية الضبطية التي تقع على عاتق تلك السلطات فرضها على من يخالف من السائقين لأحكام وقواعد المرور والأنظمة الملحقة بقانون المرور^(١)، وانما جعل المشرع العراقي هذه الصلاحية للقضاء (المحكمة المختصة بنظر دعاوى المرور)، سواءً بإنهاء إجازة السوق او سحبها، كتدبير احترازي^(٢)، كما بينا سابقاً. ومع التسليم ان المشرع العراقي لقانون المرور، قد قصد من جعل

(١) وجدير بالذكر ان قانون المرور العراقي رقم (٤٨) لسنة ١٩٧١ (الملغي) قد أجاز انتهاء إجازة السوق خلافاً للقانونين اللذان خلفاه، إذ اشارت الفقرة (د) من المادة الثالثة منه على انتهاء إجازة السوق إذا ثبت ادمان السائق على المسكرات او المخدرات بتقرير من لجنة طبية رسمية، كما اشارت الفقرة الثالثة من المادة (١٠) منه الى انتهاء إجازة السوق في حالة عدم رغبة السائق في تجديدها لأسباب مبررة بعد اخبار ضابط الاجازات، العقيد الحقوقي صادق عبد الحسين عبد علي، التنظيم القانوني لإجازة السوق، مصدر سابق، ص ٩٩.

(٢) يعد سحب إجازة السوق من أبرز التدابير الاحترازية التي تقررها المحكمة بموجب قانون العقوبات العراقي رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩ النافذ المعدل اذ نصت المادة (١١٣) منه على: (الحظر من ممارسة عمل هو الحرمان من حق مزاوله مهنة او حرفة... تتوقف مزاولته على إجازة من سلطة مختصة قانوناً)، والحظر هو تدبير احترازي مؤقت تقدر المحكمة مدته، وقت اصدار الحكم بالإدانة بما لا يزيد عن سنة، واجازت المادة (١١٤) من ذات القانون، للمحكمة ان تأمر بالحظر مدة لا تزيد عن ثلاث سنوات إذا عاد الى مثل جريمته خلال الخمس سنوات التالية لصدور الحكم. ونصت المادة

انتهاء إجازة السوق من صلاحية القضاء، لأجل حماية المجتمع من خطر الأشخاص الذين لا تتوفر فيهم الضمانات الأخلاقية الكافية في حياة إجازة السوق للمركبات وما يمثله ذلك من مخاطر على أرواح الناس وممتلكاتهم. إلا أن اللافت للنظر أنه جعل هذا الاختصاص لمحكمة جنائية، ولم يمنحه للقضاء الإداري في إنهاء إجازة السوق، الذي يقع عليه وفقاً للقواعد العامة، مراقبة مدى مشروعية القرارات الإدارية التي تصدرها جهة الإدارة العامة، ومن ضمنها (الإدارة المرورية) باعتبارها صاحبة الاختصاص الأصلي في منح إجازة قيادة المركبة. هل ذلك مسوغ قانوني بالإمكان الاستناد إليه، أم أن المشرع العراقي لم يكن موفقاً في ذلك؟ وللإجابة نقول: ابتداءً من الثابت منطقياً، أن منح إجازة السوق (أو رخصة قيادة المركبة)، يعد قرار إداري يحتوي على كافة عناصر القرار الإداري، تتخذه سلطة إدارية وطنية وفقاً لإرادة المشرع^(١)، ويعد منح هذا التصريح (منح إجازة السوق) من أهم الوسائل الإدارية التي تستخدمها سلطات الضبط الإداري المروري لتحقيق هدفها في حماية النظام العام بمختلف عناصره وفقاً لشرط وضوابط خاصة^(٢). وقد خول المشرع في جميع قوانين المرور العراقية منذ تأسيس الدولة ولحد الآن السلطة الإدارية، بإصدار تعليمات وأنظمة تمكنها من تطبيق أحكام القانون بما يضمن تحقيق المصلحة العامة^(٣). ومن المعلوم أن القرارات الإدارية يتم إلغاؤها عن طريق دعوى الإلغاء، وتمثل الوسيلة الأكثر فعالية لحماية مبدأ المشروعية^(٤)، ويتم ذلك أمام القضاء الإداري حصراً، خلال أجل الطعن والا تتحصن هذه القرارات بعد انتهاء مدة الطعن^(٥).

مما سبق الذكر، نعتقد أن مسألة إنهاء إجازة السوق هو من اختصاص القضاء الإداري وليس الجنائي، وذلك لأن منح إجازة السوق قراراً إدارياً صرفاً تتخذه سلطة الإدارة المرورية وفقاً لأحكام قانون المرور، كما بينا ذلك انقياً، ولذلك نجد أن المشرع العراقي لم يكن موفقاً في جعل إنهاء إجازة السوق من اختصاص المحكمة الجنائية، لذلك نأمل من المشرع احترام اختصاص القضاء، والنص على ذلك في قانون المرور، بأن يكون إنهاء إجازة السوق من اختصاص القضاء الإداري حصراً.

(١١٥) من ذات القانون على سحب إجازة السوق كتدبير احترازي بحرمان المتهم من بعض الحقوق والمزايا، د. علي حسين الخلف، و د. سلطان عبد القادر الشاوي، المبادئ العامة في قانون العقوبات، شركة العاتك لصناعة الكتب، بيروت، بلا سنة طبع، ص ٤٣٧.

(١) د. عبد العزيز عبد المنعم خليفة، الأسس العامة للقرارات الإدارية، مصدر سابق، ص ١٤٧، وكذلك د. عبد العليم عبد المجيد مشرف، القرار الإداري المستمر، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٤، ص ٩٤.

(٢) د. محمد بكر حسين، الحقوق والحريات العامة، ط ١، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٧، ص ٢٩.

(٣) د. عبد الوهاب عبد الرزاق التحافي، أهداف وتشريعات المرور، مصدر سابق، ص ١١٤.

(٤) د. عبد العزيز عبد المنعم خليفة، دعوى إلغاء القرار الإداري، الأسباب والشروط، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٠، ص ١٢١.

(٥) د. عدنان عمرو، مبادئ القانون الإداري، منشأة المعارف، مصر، الإسكندرية، ٢٠٠٤، ص ١٤٨.

وفي قانون المرور المصري النافذ، أشار المشرع الى انتهاء رخصة قيادة المركبة او اعتبارها ملغاة وفقاً لنص المادة (٧٣)^(١)، من قبل مدير إدارة المرور المختص، او من يندبه من مأموري الضبط المروري من ضباط المرور المختصين فقط، فور عرض الامر عليه عقب ضبط الواقعة، وبقرار يصدر عنه شخصياً^(٢). وأشار في نص المادة المذكورة بأنه: (لا يجوز إعادة منح رخصة قيادة جديدة الا بعد توفر الشروط المقررة للترخيص وإعادة اجتياز الاختبار الفني في القيادة وفي قواعد المرور وآدابه، واجتياز دورة في أحد المعاهد لتعليم القيادة كشرط لمنح الرخصة من جديد بذات درجتها). ويرى جانب من الفقه المصري، ان الغاء رخصة القيادة، لا يحمل معنى العقوبة الجنائية، بل الجزاء الإداري الذي توقعه جهة الإدارة المرورية كأجراء ضبطي، وان المشرع المصري قد أصاب في النص على مثل هذا الاجراء^(٣). كما ان المشرع المصري لقانون المرور، تطرق في نص المادة (١٨)^(٤)، الى جملة من الشروط لصلاحيه سلطة الترخيص بإنهاء رخصة القيادة، كما لو ثبت لها ان حامل الرخصة قد فقد الاهلية او الياقة الصحية لقيادة المركبات المرخص له بقيادتها، بالإضافة الى اشتراط السوابق القضائية وتأثيرها على قيادة المركبات في نص المادة (٩ / ٢) من قانون المصري النافذ^(٥).

مما تقدم نجد ان المشرع المصري أحاط مسألة انتهاء رخصة القيادة بالتنظيم القانوني الوافي، محدداً شروطاً لأنهائها يجب على جهة الإدارة المرورية الالتزام بها، كما انه لا يجوز منح رخصة قيادة المركبة الملغاة او التي تم انهاءها الا بعد توفر الشروط المقررة لذلك الترخيص واجتياز الاختبارات من جديد. بخلاف المشرع العراقي لقانون المرور الذي جعل مسألة انتهاء إجازة السوق للمحكمة المختصة وليس لجهة الإدارة المرورية، إذا ثبت لها ما يستدعي انهاؤها من جانب السلوك الشخصي لحامل الاجازة، كفقد الاهلية وفقاً للقواعد العامة بهذا الخصوص^(٦).

(١) ينظر نص المادة (٧٣) من قانون المرور المصري النافذ، سبق الإشارة إليها.

(٢) سعيد أحمد علي قاسم، الجرائم المرورية، مصدر سابق، ص ٣٣٦.

(٣) د. علاء فتح الله أبو إسماعيل، قانون المرور المصري وفقاً لأخر التعديلات، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، ٢٠١٨، ص ٣٦٠.

(٤) ينظر نص المادة (١٨) من قانون المرور المصري النافذ.

(٥) وجدير بالذكر ان انتهاء رخصة قيادة المركبة تعد عقوبة جنائية في القانون الفرنسي، بموجب نص المادة (٦/٢٢١) من قانون العقوبات الفرنسي، ولا يستطيع الصادر ضده الحكم أن يتقدم لاستخراج رخصة قيادة جديدة، وبإجراءات جديدة الا بعد المدة التي تحددها المحكمة بحد أقصى ثلاث سنوات، ينظر France chardin op.cit302 نقلاً عن د. امين مصطفى محمد، مصدر سابق، ص ٢٤٧.

(٦) بخصوص الاهلية: فأنها تخضع لأحكام القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١ النافذ المعدل، حيث تنص المادة (٢ / ٤٦) منه على: (يخضع فاقد الاهلية وناقصوها لأحكام الولاية والوصاية والقوامة طبقاً للشروط ووفقاً للقواعد المقررة بالقانون).

وهذا اتجاه غير موفق، يشكل تهديداً لسلامة المجتمع، وبالأخص فيما لو زال شرط من شروط منح الإجازة لاحقاً، كما لو فقد المجاز اهليته لاحقاً، أو لياقته الصحية (المرض النفسي أو فقدان البصر وغيرها) أو أي شرط آخر أوجبه القانون للحصول على إجازة السوق، فهنا يعتبر الشخص مجازاً لقيادة المركبة إلى حين استكمال إجراءات المحكمة من إجراء الفحص الطبي وما شابه ذلك، والتي قد تستغرق وقتاً طويلاً وكان الأجدر بالمشروع العراقي الحذو حذو المشروع المصري، من خلال تحويل جهة الإدارة المرورية في المحافظات كافة، سلطة إنهاء إجازة السوق كتدبير وقائي، إذا ثبت لها أن السائق لم يعد مؤهلاً لقيادة المركبات، وأصبح يهدد السلامة العامة.

المطلب الثاني: حجز المركبة (الحجز المروري): يقصد بالحجز المروري بأنه: إجراء اداري تمارسه السلطة التنفيذية المتمثلة بمديرية المرور، في حجز المركبات المخالفة لأحكام قانون المرور أو الأنظمة والتعليمات الصادرة والمنظمة لحركة السير والمرور، وفقاً للصلاحيات المخولة بموجب القانون^(١).

والغاية من فرض هذا الجزاء الإداري هو المحافظة على الأرواح والممتلكات، وليكون جزاءً رادعاً وتديبيراً وقائياً بنفس الوقت لكل من تسول له نفسه بالتسبب بالأضرار بأمن المجتمع^(٢)، وسائر عناصر النظام الأخرى.

والمعمول به في حجز المركبات في العراق ومصر^(٣)، ففي العراق تخصص ساحات من قبل مديرية المرور المختصة أو يتم إنشاء ساحات خاصة لإيداع المركبات المخالفة وحجزها فيها، من دون أن يؤخذ مبلغاً مقابل إيداع المركبة المحجوزة في تلك الساحات، وتكون حمايتها من قبل عناصر شرطة المرور. يعد حجز المركبة في حالة مخالفة احكام وقواعد المرور، من الجزاءات الإدارية بموجب التشريع المروري العراقي، ولهذا اعطى المشروع العراقي لضابط المرور المختص صلاحية حجز المركبة، عند مخالفة سائقها للضوابط القانونية التي نصت عليها المادة (٢٥/ أولاً) من قانون المرور العراقي النافذ، والتي سبق الإشارة إليها عندما تطرقنا إلى الجزاء المالي الذي تفرضه سلطات الضبط الإداري المروري. وحدد المشروع العراقي لقانون

(١) اللواء الحقوقي عبد الوهاب عبد الرزاق التحافي، اهداف واحكام تشريعات المرور في العراق، مصدر سابق، ص ٥٩.

(٢) علاء عادل حسن علي، حجز المركبة في قانون المرور، بحث مقدم الى مجلس المعهد العالي للتطوير الامني والاداري، بغداد، ٢٠١٩، ص ١٢.

(٣) تكون إجراءات حجز المركبات في مصر مشابه لما معمول به في العراق، إذ تودع المركبات المخالفة لأحكام قانون المرور المصري، في ساحات الحجز المخصصة لهذا الغرض، دون أن تستوفي من سائقها أي أجور أو مبالغ عن بقائها في ساحات الحجز، للمزيد من التفاصيل ينظر د. ادور غالي الذهبي، دراسات في قانون المرور المصري، دار النهضة العربي، القاهرة، ١٩٩٠، ص ٨١.

المرور مدة حجز المركبة في نص المادة (٢٨/سادساً)^(١)، من قانون المرور، بما لا يزيد عن (٥) خمسة أيام. إذ لا يوقع الحجز المروري من قبل ضابط شرطة المرور بشكل مزاجي، وإنما يكون على وفق الصلاحيات التي حددها القانون، ولفترة محددة لا تتجاوز الفترة المقررة قانوناً وينفذ حجز المركبة في الساحات المخصصة لهذا الغرض^(٢).

وجاء في نص المادة (٤٠/أولاً)^(٣)، من قانون المرور العراقي، مما يشير الى جواز حجز المركبة من قبل ضابط المرور وسحبها، إذا كانت متوقفة على الطريق العام والتي تسبب ازدحاماً او عرقلة في حركة المرور، او يؤدي وجودها لوقوع الحوادث المرورية، كما ونصت المادة (٣/ رابعاً)^(٤)، من قانون المرور العراقي، على جواز حجز المركبة من قبل ضابط المرور المختص، إذا كانت غير مسجلة او انها كانت غير مرخصة وفقاً لأحكام القانون، الا ما استنتج منها بنص قانوني^(٥).

هذا وهناك قوانين أخرى، أعطت الحق لضابط المرور حجز جميع أنواع مركبات الحمل، ومنها قانون الطرق العام رقم (٣٥) لسنة ٢٠٠٢ النافذ، إذا اجازت المادة (١٥) منه، حجز المركبات التي يزيد وزنها عن الحمل المقرر، وذلك لما تسببه من اضرار على الطريق العام، ومن اجل المحافظة على ادامتها.

ويعد مجرد الخروج على القواعد المرورية والأنظمة والتدابير التي تتخذها سلطات الضبط المرورية، ومثالها من يقود مركبته بصورة معاكسة لوجهة المرور في القانون او إشارة رجل المرور، سبباً في إيقاع الحجز المروري، وكذلك في حالة عدم توفر شروط المتانة والأمان للمركبة، بما يؤثر عند استخدامها على سلامة السائق والركاب إذا كانت مخصصة للنقل الجماعي مقابل اجر، وفي أحوال أخرى نص عليها قانون المرور^(٦).

(١) تنص المادة (٢٨/سادساً) من قانون المرور العراقي النافذ رقم (٨) لسنة ٢٠١٩ على: (لضابط المرور حجز المركبة مدة لا تزيد عن (٥) خمسة أيام عند ارتكاب سائقها المخالفات المرورية المنصوص عليها في المادة (٢٥/أولاً) من هذا القانون).

(٢) اللواء الحقوقي عدي سمير حليم، التشريعات المرورية العراقية النافذة، مكتبة القانون المقارن، العراق، بغداد، ٢٠١٨، ص ٤٨.

(٣) تنص المادة (٤٠/أولاً) من قانون المرور العراقي النافذ على: (لضابط المرور سحب أي مركبة يتقرر حجزها من جهة مختصة، او متوقفة بطريقة مخالفة للقانون او على الأرصفة والمتسببة في عرقلة حركة السير والمرور).

(٤) تنص المادة (٣/ رابعاً) على: (٤ ... - لضابط المرور حجز المركبة غير المسجلة خلافاً لأحكام هذه المادة ويتحمل المالك نفقات الحجز).

(٥) تجدر الإشارة انه بالاستناد الى نص المادة (٣/أولاً) من قانون المرور العراقي النافذ فانه تم استثناء العربات والدراجات الهوائية، والدراجات النارية التي يقل حجم محركها عن (٤٠) سم^٣ والمركبات المستثناة بقانون خاص من الحجز المروري.

(٦) اللواء الحقوقي عبد الوهاب عبد الرزاق التحافي، اهداف واحكام تشريعات المرور في العراق، مصدر سابق، ص ٧١.

وتكمن الغاية من فرض هذا الجزاء الإداري، في ردع السائق والحد من حركة المركبة في الطريق العام والتي تشكل مصدراً خطراً قد يتسبب بوقوع خسائر بالأرواح والممتلكات، خصوصاً ان بعض الإجراءات والجزاءات الإدارية التي تفرضها سلطات الضبط الإداري المروري لم تعد تتماشى مع الازدياد الحاصل في اعداد المركبات بأنواعها المختلفة في العراق، الامر الذي يستدعي فرض جزاءات أكثر صرامة، وذلك بتقييد حركة المركبات من خلال حجزها حفاظاً على النظام العام.

ويتضح لنا من موقف المشرع العراقي، أنه حدد صلاحية حجز المركب بضابط المرور المختص حصراً، ولمدة محددة قانوناً، ولمخالفات معينة جاءت بها نصوص محددة، وعلى أساس محضر ضبط موقع من قبله، كما فرض هذا الجزاء الإداري في بعض المخالفات المرورية، والتي قد تشكل خطراً على السلامة العامة، ومع اننا نشيد بموقف المشرع العراقي، الا ان هناك العديد من المسائل الهامة التي اغفلها، اذ تستدعي ايقاع الحجز المروري على المركبات بأنواعها، كحالة المركبات التي تفتقد الى شروط المتانة والأمان، او التي تتفتت الابخرة والغازات السامة المضرّة بالصحة العامة، او تلك التي تحدث الضجيج وتقلق الرحة والسكينة العامة.

وكذلك لم يتعرض المشرع العراقي الى جواز حجز المركبات التي تسير على شكل مواكب في الطريق العام بصورة تعطل حركة السير والممرور، ولا الى الدراجات النارية التي تشكل خطر على مستخدمي الطرق عند قيام سائقيها بحركات استعراضية وغير ذلك من الأحوال. اما بالنسبة عن حجز الأشخاص (الافراد الراجلين) المخالفين لقواعد المرور، كحالة العبور من المناطق غير المخصصة للعبور، فلم نجد في قانون المرور العراقي النافذ، ما يشير الى إمكانية حجزهم كما هو الحال بالنسبة لحجز المركبة^(١).

وبناءً على ذلك فثمة سؤالاً يطرح نفسه ما هو المانع القانوني لعدم حجز الأشخاص الذين لا يأبهون بقواعد السير والممرور كنوع من الجزاء القانوني لجزهم وغيرهم من أجل حماية السلامة العامة؟

(١) أجاز المشرع العراقي فرض الجزاء الإداري على الأشخاص المخالفين لقواعد وأنظمة المرور، بحجزهم بموجب قرار مجلس قيادة الثورة المنحل (١١٣٨) و (١١٤٥) لسنة ١٩٨٠، وبقي العمل بموجبها لغاية إيقاف نفاذها بموجب نصوص الدستور الحالي، كما حول القرار (٧٠٥) من المجلس المذكور، وزير الداخلية صلاحية حجز السائق المخالف لبيان وزارة الداخلية رقم (٣٧) لسنة ١٩٨١، حول ضوابط استخدام المركبات الحكومية، كما تضمن القرار رقم (١٣) لسنة ١٩٩٠، الصادر من مجلس قيادة الثورة المنحل، حجز السائق المخالف لمدة أسبوعين وغرامة مالية اذا خالف قواعد السير والممرور على الطرق السريعة.

أصبح حجز الأشخاص بعد عام ٢٠٠٣، محظوراً بموجب نصوص دستور جمهورية العراق الحالي لسنة ٢٠٠٥، إذ جاء في نص المادة (١٩/ ثاني عشر/ أ) منه على حضر حجز الأشخاص بأي شكل من الأشكال الا بموجب قرار قضائي ووفقاً للقوانين النافذة، كما ان المحكمة الاتحادية العليا أصدرت العديد من القرارات التي اعتبرت فيها حجز الأشخاص من قبل وزير الداخلية في حالة مخالفتهم لقواعد السير والمرور وفقاً لقرارات مجلس قيادة الثورة معطلة، وذلك لتعارضها مع نصوص الدستور. اما بموجب قانون المرور المصري النافذ، فان المشرع المصري أجاز لأفراد شرطة المرور، وفقاً لنص المادة (٥٤)^(١) منه، ضبط المركبة ادارياً وحجزها في الأماكن المخصصة للحجز، إذا كانت المركبة تسيير من دون ترخيص او لوحات تسجيل ويستحق عنها مالكها الضريبة السنوية كاملة^(٢). وكذلك أجاز المشرع المصري لقانون المرور، لمأموري شرطة المرور تفتيش المركبات عن طريق استيقافها من قبلهم، فاذا أسفر التفتيش المفاجئ عن وجود خلل في عداد المركبة، فأنها تضبط ادارياً وتسلم الى أقرب مركز شرطة او قسم مرور مختص ويحرر بالضبط محضر تثبت فيه أوجه المخالفة، ويتم حجزها لمدة سبعة أيام على ان لا يتم فك الحجز عن المركبة، الا بعد اصلاح العداد وفحصه للتأكد من صلاحيته^(٣). ولم يتوسع المشرع المصري أكثر من ذلك في فرض الجزاء الإداري المتمثل بحجز المركبات التي يعمل قائدها على مخالفة قواعد السير والمرور، مقارنة مع موقف المشرع العراقي بهذا الخصوص، وانما اتجه الى تغليب الجزاءات الإدارية الأخرى كسحب رخصة القيادة، او فرض الغرامة المرورية، أكثر من اتجاهه الى فرض الحجز المروري.

ويبدو ذلك اتجاه صائباً يتماشى مع رأي جانب من الفقه المصري الذي يرى، ان حجز المركبة له اثاراً مادية قد تلحق بصاحب المركبة المحجوزة، وذلك لان بقاءها فترات طويلة في ساحات الحجز تؤثر على مدخولات الفرد، بالإضافة الى تعرضها للعوامل الجوية (اشعة الشمس أو مياه

(١) ينظر نص المادة (٥٤) من قانون المرور المصري النافذ.
 (٢) د. هشام عبد الحميد فرج، حوادث الطرق، مصدر سابق، ص١٨، وجدير بالذكر ان قانون السير والمرور الاردني المؤقت رقم (٥٢) لسنة ٢٠٠٧ النافذ، اشتمل على حالات حجز المركبة من أي نوع، وذلك في نص المادة (٥٣) منه والتي حددت حصراً أحوال الحجز المروري، لأفراد شرطة المرور المكلفين بحجز المركبة في الحالات الآتية (قيادة المركبة بصورة متهوره، او اذا كانت المركبة غير مسجلة او انتهى ترخيصها، مدة لا تقل عن أسبوعين، او اذا كانت رخصة القيادة مزورة، واذا تم العمل مقابل الاجر للسيارات الخاصة، واذا كانت المركبة تسيير على الطريق بغير لوحات تسجيل، واذا ضبط السائق وهو يسيير عكس اتجاه السير، وأعطى القانون المذكور في نص المادة (٥٥) منه، الحق لرجال المرور، بوضع الاقفال على العجلات وسحبها الى أماكن الحجز، اذا ما قام سائق المركبة بالمخالفات المرورية المشار اليها، وبعد ايداعها في أماكن الحجز (ساحة الحجز) في إدارة السير المختصة، يجب على سائقها مراجعة دائرة السير، ودفع اجر نقل المركبة المحجوزة الى الساحة والبلغة (١٥٠) دينار اردني، كما يدفع عن كل يوم تقضيه المركبة في ساحة الحجز (دينار اردني)، وفي حال تأخر مالك المركبة عن استلامها، يعود الى الدائرة مرة اخرى ثم يدفع غرامة مالية جديدة لتأخره عن استلام مركبته، للمزيد عن ذلك ينظر: د. سليم حتمالة، دور إجراءات الضبط والجزاءات الإدارية في الوقاية من حوادث المرور في التشريعات الأردنية، مصدر سابق، ص٣٦٣.
 (٣) ينظر نص المادة (٤٦) من قانون المرور المصري النافذ.

الامطار)، مما يؤدي الى تلف أجزاء منها^(١)، كالصدأ، او سرقة اجزاء منها، ولحجز المركبة اثار مادية أخرى تضر بالموقف المالي لمالك المركبة وافراد اسرته.

الخاتمة: بعد أن أنهينا دراستنا لموضوع الجزاءات الضبطية عن مخالفة قواعد الضبط الاداري المروري، نبين في أدناه اهم الاستنتاجات التي توصلنا اليها من خلال الدراسة، وما اوردناه من مقترحات بشأنها وعلى النحو الآتي:-

أولاً: الاستنتاجات:

١- تبين لنا أن هناك نوعين من الجزاءات الضبطية التي فرضها المشرع على من يخالف قواعد السير والمرور، وأن الاجهزة المرورية المختصة بتنفيذ قواعد الضبط الاداري المروري، لا يجوز لها أن تخرج عن الحدود القانونية بهذا الصدد، خلافاً لما سُنّه المشرع لقانون المرور وتتمثل هذه الجزاءات بصورة جزاء مالي (الغرامة المرورية) والتي يتم فرضها على كل من يخالف القواعد المرورية او الانظمة الخاصة بذلك، وهذه الغرامة او الجزاء المالي لا تحمل معنى العقوبة للمخالف بقدر ماهي تعد من التدابير الوقائية لزرع المخالف وردع غيره، حفاظا على النظام العام، ولمنع الاخلال والاضطراب التي قد تلحق به.

وهناك صورة اخرى لهذه الجزاءات الضبطية، تتمثل بالجزاء الادارية ذات الطبيعة غير المالية، بل تتخذ شكل اخر، وهو عن طريق الحد من حقوق قائد المركبة المخالف في استخدام الطريق العام، يسحب رخصة القيادة منه او انهاؤها او على شكل حجز المركبة لدى دوائر المرور، انتقاءً وحماية للنظام العام.

٢- ثبت لنا من خلال الدراسة، أن المشرع العراقي القانون المرور، لم يأتي بنصوص قانونية تخص فرض الجزاءات الضبطية سواء المالية منها او الادارية بما يتعلق بحماية البيئة من التلوث الناجم عن الغازات والابخرة الضارة الصادرة من عوادم السيارات، مما أسهم ذلك بشكل كبير في عدم قيام الأجهزة المرورية المختصة بضبط المخالفين ومحاسبتهم لعدم وجود نص قانوني يُبيح ذلك، وبالتالي ادى ذلك الى تمادي البعض من سائقي المركبات او حتى الافراد الراجلين من مستعملي الطرق، الى عدم الاكتراث بمسالة حماية البيئة من التلوث الهوائي.

(١) د. ماهر سعيد إبراهيم، الاثار الاقتصادية عن الحوادث المرورية، دار الفكر الجامعي، القاهرة، ٢٠٠٥، ص ٩٤.

٣- تبين لنا من خلال الدراسة أن قانون المرور العراقي النافذ، لم يتضمن نصاً يشير الى تخويل الادارة المرورية من المحافظات او أجهزتها المتخصصة، سحب أجازة السوق من السائق المخالف لقواعد السير والمرور او انهاءها، او اذا تبين للأجهزة المختصة بالضبط المروري، أن السائق قد فقد لأحقا لأحد الشروط القانونية للقيادة، سواءً الصحية او الشروط الاخرى، بينما وجدنا أن قانون المرور العراقي السابق(الملغى) رقم (٨٦) لسنة ٢٠٠٤، قد نص على تخويل ضابط المرور المختص، بسحب اجازة السوق وتنظيم وصل بشأن سحبها، تمهيداً لسحبها منه عن طريق المحكمة المختصة.

٤- اتضح لنا، أن الحجز المروري للمركبة بسبب مخالفة قائدها لقواعد السير والمرور، يُعد من الجزاءات الضبطية الرادعة والفعالة في حماية النظام العام بكافة عناصره، كما ويمثل تدبيراً وقائياً ناصعاً وذو أثر مباشر في الحد من مسببات الحوادث المرورية، قياساً بالغرامة المرورية، وبالأخص عندما يتم حجز المركبة التي لا تتوافر فيها شروط المتانة والأمان، أو انها تعد مصدر خطر لباقي عناصر النظام الاخرى.

ثانياً: المقترحات: نقترح على المشرع العراقي تضمين قانون المرور النافذ المقترحات الآتية:-

أ- نأمل من المشرع العراقي تضمين قانون المرور النافذ، نصاً قانونياً يجيز لضابط المرور المختص بالضبط المروري، سحب أجازة قيادة المركبة(أجازة السوق) من السائق المخالف لقواعد السير والمرور وبقرار يصدر عنه مباشرة، على غرار ما جاء به المشرع المصري بهذا الصدد، من دونه الحاجة الى صدور قرار قضائي صادر من المحكمة المختصة بشأن ذلك، خصوصاً ونحن نعلم أن اجراءات المحاكم تحتاج وقت طويل لحين صدور قرار بسحب اجازة السوق او انهاءها.

ب- نقترح على المشرع العراقي تضمين قانون المرور النافذ، بالجزاءات الضبطية الكفيلة بالحد من ظاهرة التلوث الهوائي(التلوث البيئي)، سواءً من جراء الغازات السامة التي تتفتتها عوادم السيارات، او تلك يتسبب بها الافراد الآخرين عن طريق الغاء المخلفات او اي شي اخر في الطريق العام.

وكذلك تضمينة بالجزاءات القانونية الخاصة بحظر ظاهرة تقييط السيارات او الدراجات النارية من الطرق العامة، نظرا لما تشكله هذه الظاهرة الشاذة من خطر بالغ على افراد المجتمع كافة.

ج- نأمل من المشرع العراقي تحديد المخالفات المرورية الموجبة لحجز المركبة على سبيل الحصر، حتى لا يتم حجزها على أبسط الاسباب، من قبل الاجهزة المرورية المختصة

بالضبط الإداري المروري، وما يُشكله ذلك من انعكاس سلبي على مستوى دخل السائق وبالأخص سائقي سيارات الأجرة أو النقل العام.

المصادر والمراجع:

أولاً: الكتب القانونية:

- ١- د. ادور غالي الذهبي، دراسات في قانون المرور المصري، دار النهضة العربي، القاهرة، ١٩٩٠.
- ٢- د. ادور غال الذهبي، مبادئ علم العقاب، الدار الوطنية للنشر، ليبيا، بنغازي، ١٩٩٥.
- ٣- د. امال عبد الرحيم عثمان، الجزاءات الجنائية، دار مطابع الشعب، القاهرة، ١٩٨٩.
- ٤- د. امين مصطفى محمد، الحبس الاحتياطي بين قيوده والتعويض عنه، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٥.
- ٥- د. حسام مرسي، التنظيم القانوني للضبط الإداري دار الجامعة الجديد، الإسكندرية، ٢٠١١.
- ٦- د. خالد عبد الباقي الخطيب، جرائم وحوادث المرور ودور الشرطة في مواجهتها، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٩٤.
- ٧- زانا رسول محمد أمين، الضبط الإداري بين حماية الامن وتقييد الحريات، المركز الأكاديمي للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠٢٠.
- ٨- د. سامي جمال الدين، أصول القانون الإداري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٤.
- ٩- د. سعاد الشرفاوي، القانون الإداري- نشاط الإدارة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٤.
- ١٠- د. سعيد احمد علي قاسم، الجرائم المرورية، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، ٢٠١٠.
- ١١- د. سعيد احمد قاسم، الوجيز في قانون السير والمرور لدولة الامارات العربية المتحدة، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٥.
- ١٢- د. سليمان الطماوي، الوجيز في القانون الإداري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥.
- ١٣- سنكر داوود محمد، الضبط الإداري لحماية البيئة، منشورات زين الحقوقية، لبنان، بيروت، ٢٠١٦.
- ١٤- صبيح فاضل محمد، شرطة المرور الوظائف والاهداف، مطبعة الحرية، بغداد، ١٩٩٠.
- ١٥- د. عادل السعيد أبو الخير، طبيعة سلطة الضبط الإداري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨.
- ١٦- د. عادل أبو الخير، الضبط الإداري وحدوده، الهيئة المصرية للكتاب، القاهرة، ١٩٩٥.
- ١٧- د. عبد العزيز عبد المنعم خليفة، الأسس العامة للقرارات الإدارية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨.
- ١٨- د. عبد العزيز عبد المنعم خليفة، دعوى الغاء القرار الإداري، الأسباب والشروط، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٠.
- ١٩- د. عبد العليم عبد المجيد مشرف، القرار الإداري المستمر، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٤.
- ٢٠- د. عبد الله طلبة، مبادئ القانون الإداري، منشورات جامعة دمشق، دمشق، ١٩٩٧.
- ٢١- عبد الله مرقس الرابي، حوادث المرور الأسباب والمعالجات، المكتبة القانونية، بغداد، ١٩٩٥.
- ٢٢- اللواء الحقوقي عبد الوهاب عبد الرزاق التحافي، اهداف وتشريعات المرور في العراق، مطبعة الشعب، العراق، بغداد، ٢٠٠١.
- ٢٣- د. عدنان عمرو، مبادئ القانون الإداري، منشأة المعارف، مصر، الاسكندرية، ٢٠٠٤.
- ٢٤- اللواء الحقوقي عدي سمير حليم، التشريعات المرورية العراقية النافذة، مكتبة القانون المقارن، العراق، بغداد، ٢٠١٨.
- ٢٥- د. علاء فتح الله أبو إسماعيل، قانون المرور المصري وفقاً لأخر التعديلات، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠١٨.
- ٢٦- د. علي حسين الخلف، و د. سلطان عبد القادر الشاوي، المبادئ العامة في قانون العقوبات، شركة العاتك لصناعة الكتب، بيروت، بلا سنة طبع.

- ٢٧- د. ماجد راغب الحلو، مبادئ القانون الإداري في الإمارات، ط١، دار القلم للنشر والتوزيع، الإمارات العربية، ١٩٩٠.
- ٢٨- د. مازن ليلو راضي، القانون الإداري، منشأة المعارف، مصر، الإسكندرية، ٢٠٠١.
- ٢٩- د. ماهر سعيد إبراهيم، الآثار الاقتصادية عن الحوادث المرورية، دار الفكر الجامعي، القاهرة، ٢٠٠٥.
- ٣٠- د. محمد بكر حسين، الحقوق والحريات العامة، ط١، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٧.
- ٣١- د. محمد رفعت عبد الوهاب، أصول القضاء الإداري، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، ٢٠١٤.
- ٣٢- د. محمود سعيد الشريف، أساليب الضبط الإداري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٤.
- ٣٣- د. نواف كنعان، القضاء الإداري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، عمان، ٢٠٠٦.
- ٣٤- د. هشام عبد الحميد فرج، حوادث الطرق، ط١، دار الفجر للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٣.

ثانياً: الأطاريح والرسائل والبحوث:

- الأطاريح:

- ١- احمد عبد العزيز سعيد الشيباني، مسؤولية الإدارة عن اعمال الضبط الإداري في الظروف العادية، أطروحة دكتوراه مقدمة الى كلية القانون، جامعة بغداد، ٢٠٠٥.
- الرسائل:
- ١- مصطفى أبو السعود، الجزاءات الإدارية المالية في قانون المرور المصري، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية الحقوق، جامعة عين شمس، القاهرة، ٢٠٠٩.
- البحوث:

- ١- د. سليم سلامة حتمالة، دور إجراءات الضبط والجزاءات الإدارية في الوقاية من حوادث المرور في التشريعات الاردنية، بحث منشور في جامعة جرش الاهلية، كلية الحقوق، عمان، ٢٠١٩.
- ٢- د. معجب بن معدي الحويقل، حقوق الانسان والإجراءات المنية، بحث منشور في مجلة العلوم الأمنية، الرياض، ٢٠٠٦.

ثالثاً: القوانين:

- القوانين العراقية:

- ١- قانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١ النافذ المعدل.
- ٢- قانون العقوبات العراقي رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩ النافذ المعدل.
- ٣- قانون حماية وتحسين البيئة في إقليم كردستان العراق رقم (٨) لسنة ٢٠٠٨ النافذ.
- ٤- قانون المرور العراقي رقم (٨) لسنة ٢٠١٩ النافذ المعدل.