



Naif Arab University for Security Sciences

Arab Journal for Security Studies

المجلة العربية للدراسات الأمنية

<https://nauss.edu.sa><https://journals.nauss.edu.sa/index.php/ajss>

AJSS

Towards a Legislative Mechanism for Facing the Traffic Problem in Egypt: A Comparative Study on the Black Spots System



CrossMark

نحو آلية تشريعية لمواجهة المشكلة المرورية في مصر «دراسة مقارنة لنظام النقاط السوداء»

أيمن سيد محمد مصطفى*

وزارة الداخلية المصرية ، مصر

Ayman Sayed Muhammad Mustafa*

Egyptian Ministry of Interior, Egypt

Received 02 Oct. 2016; Accepted 15 Feb. 2017; Available Online 05 Jan. 2019

Abstract

The problem of traffic accidents is one of the most important causes that exhaust human and financial resources in Egypt. It is a burden on the Egyptian state because of the big number of deaths and injuries (nearly 5,000 killed and more than 22,000 injured every year). Moreover, the problem of traffic accidents causes a loss of 2% of the total national income, according to statistics prepared by the Egyptian Association for Traffic Accidents Protection. Traffic accidents are the second most common cause of death in Egypt, and people aged 15 to 45 years constitute 80% of victims. Therefore, many countries take numerous and decisive procedures to stop such human and economic losses and search for a mechanism to face the problem of traffic accidents. Identifying their causes has become an urgent requirement.

المستخلص

تناولت الدراسة أحد أهم الموضوعات التي تشغل الباحثين والدارسين التي تبذل جميع الدول، سواء المتقدمة منها أو النامية قصارى جهدها من أجل العمل على حلها والحد من آثارها الكارثية وهي مشكلة الحوادث المرورية والحد من وقوعها وقد هدفت الدراسة إلى بيان حجم الحوادث المرورية ومدى خطورتها من خلال بيان الخسائر البشرية والاقتصادية التي تسبب فيها، اقتراح إستراتيجية وألية تشريعية للحد من الحوادث المرورية لتطبيقها في مصر على أمل أن تساهم في الحد منها، وذلك من خلال استعراض التجارب السابقة للدول التي طبقتها، وقد اعتمد الباحث على المنهج الاستقرائي التحليلي من خلال عرض وتحليل الآثار الناجمة عن الحوادث المرورية والتكلفة الاقتصادية والاجتماعية الناجمة عنها، وكذا الاعتماد على منهج الدراسة المقارنة. وقد توصلت الدراسة إلى التوصيات التالية: قيام إدارات المرور بإعداد مخطط عام للتوعية المرورية يتم من خلاله تكاتف أجهزة الإعلام بالدولة لنشره وتوصيل رسالته إلى المستهدفين منه إيماناً بأن أمن المجتمع ليس مسئولية الشرطة بمفردها، بل لا بد من معاونة أجهزة الإعلام والمواطن لرجال الشرطة لأداء مهمتهم على الوجه الأمثل، بجانب العديد من التوصيات الأخرى.

Keywords: Security Studies, Legislative Mechanism, Facing, Traffic Accidents, Black Spots System.

الكلمات المفتاحية: الدراسات الأمنية، آلية تشريعية، مواجهة، الحوادث المرورية، نظام النقاط السوداء.



Production and hosting by NAUSS



* Corresponding Author: Ayman Sayed Muhammad Mustafa

Email: askalane1980@yahoo.com

DOI: 10.26735/16588428.2019.007

1. المقدمة

تعد المشكلة المرورية من أهم المشكلات التي تواجه المجتمعات الحديثة؛ لما لها من علاقة وأثر على حياة الإنسان، وقد تزايد حجم هذه المشكلة مع ازدياد عدد المركبات المستعملة على الطريق، حتى أصبحت من المشكلات الرئيسية في هذا القرن، وتعاني معظم دول العالم من ارتفاع معدلات الحوادث؛ حيث تأتي حوادث المرور في المرتبة الرابعة من العوامل المسببة للوفاة في الولايات المتحدة الأمريكية.

وتبين إحصاءات منظمة الصحة العالمية أن ثلث حوادث الوفاة في الدول المتقدمة سببها حوادث المرور، كما تشير إحصاءات المنظمة نفسها إلى أن حوادث المرور تقف سبباً رئيساً للوفاة، بل إنها تتنافس أسباب الوفاة الأخرى كأمراض القلب والسرطان.

وقد بات واضحاً أن الخسائر التي تسببها حوادث السيارات والمركبات تفوق غيرها من الخسائر الناجمة عن مختلف أنواع الجرائم، وأصبح عدد الضحايا من وفيات وجرحى ومعوقين بسبب هذه الحوادث في العالم تتجاوز عدد الذين يتوفون أو يصابون سنوياً في مختلف أشكال الصراعات والمنازعات الأمنية على المستوى الدولي، وقد قدرت التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور من 1-3% من إجمالي الدخل القومي لدول العالم، وأن 10% من أسرة المستشفيات في العالم تشغل بإصابات ناجمة عن حوادث الطرق (الناصر، 2000).

وكذا تعد المشكلة المرورية أحد أهم أسباب استنزاف الموارد البشرية والمادية للدول؛ حيث تم تصنيفها من قبل منظمة الصحة العالمية كأحد أهم الأوبئة الفتاكة في العقود الأخيرة؛ لذا فقد تنبتهت الدول المتقدمة، واتخذت إجراءات عديدة وحاسمة لخفض الحوادث المرورية، وما ينتج عنها من قتلى وجرحى، وبت الوضع متدهوراً في الدول النامية لارتفاع عدد ضحايا الحوادث المرورية لتصبح مشكلة من أهم الأسباب المعوقة للتنمية، ولتصبح معها مواجهة الحازمة لهذه المشكلة أمراً حتمياً يتعلق بأمن الدولة وأمانها.

ومن هذا المنطلق بات من الضروري البحث عن إستراتيجية ومنظومة جديدة من خارج الصندوق والمعتاد عليه في مصر لعلنا نجد فيها الأمل في وقف نزيف الأسفلت (محمد، 2003).

مشكلة الدراسة

إن الوفيات بسبب حوادث المرور تزايدت حتى بلغت في بعض الدول مستويات تفوق الوفاة الطبيعية، كذلك الإصابات الخطيرة، والخسائر الاقتصادية الناجمة عنها، والأهم من ذلك حدوث فاقد بشري، فكم من أسر فقدت عائلها الوحيد، وأطفال أصبحوا يتامى،

وسيدات أصبحن أرامل، وأصبحت تلك الأسر تعاني مشكلات اجتماعية واقتصادية خطيرة.

تساؤلات الدراسة

تحاول هذه الدراسة الإجابة عن التساؤلات الآتية:

- ما ماهية الأسباب التي تؤدي إلى وقوع الحوادث المرورية والآثار المترتبة عليها؟

- ما ماهية نظام النقاط السوداء والأسس التي يقوم عليها؟

- ما دور نظام النقاط السوداء في الحد من الحوادث المرورية؟

- ما النموذج الأمثل المقترح لتطبيق هذا النظام في مصر؟

أهمية الدراسة

تتناول الدراسة أحد أهم الموضوعات التي تشغل الباحثين والدارسين والتي تبذل جميع الدول سواء المتقدمة منها أو النامية قصارى جهدها من أجل العمل على حلها والحد من أثارها الكارثية، وهي مشكلة الحوادث المرورية والحد من وقوعها، فهناك جهات أخرى معنية بحل هذه المشكلة كهندسة الطرق، والجهات المسؤولة عن إنشاء الطرق والمحاور والكباري والأنفاق وأجهزة الرصد والمراقبة، إلا أننا رأينا تناول دور الآلية التشريعية كإحدى الآليات شديدة الأهمية للتعامل مع هذه المشكلة، كما رأينا تسليط الضوء على نظام النقاط السوداء الذي اتبعته الدول المتقدمة كالولايات المتحدة الأمريكية وبعض الدول العربية، وذلك من خلال دراسة نظامه القانوني في بعض الدول التي تتشابه معنا في الظروف والمناخ والتراتب المشترك واللغة.

أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة البحثية إلى التركيز على ما يأتي:

- حجم الحوادث المرورية ومدى خطورتها من خلال بيان الخسائر البشرية والاقتصادية التي تتسبب فيها.

- اقتراح إستراتيجية وآلية تشريعية للحد من الحوادث المرورية لتطبيقها في مصر على أمل أن تسهم في الحد منها؛ وذلك من خلال استعراض التجارب السابقة للدول التي طبقتها، والتي أصبح أي زائر لها يتشددق بملء فيه بمدى الانضباط المروري

فيها مقارنة بالوضع في مصر.

2. منهجية الدراسة

تعتمد هذه الدراسة على المنهج الاستقرائي التحليلي من خلال عرض وتحليل الآثار الناجمة عن الحوادث المرورية والتكلفة الاقتصادية والاجتماعية الناجمة عنها، وكذا الاعتماد على منهج



متهالكة بسبب ارتفاع أسعارها.

وتزداد مشكلة المرور حدة بعوامل طبيعية واجتماعية تأتي في مقدمتها معدلات الزيادة السكانية وازدياد أهمية المركبة كوسيلة أولى من وسائل النقل، ما يجعل شوارع المدن الكبرى والطرق الطويلة بين المدن والدول تكتظ بأعداد هائلة من مختلف المركبات. وتعد الحوادث المرورية وما ينجم عنها من وفيات وإصابات واحدة من أهم معوقات عملية التنمية في الدول النامية.

2.1.1.1. المطلب الأول: أسباب حوادث المرور في مصر

تعد حوادث الطرق إحدى المشكلات الرئيسية التي تعانيها جميع الدول، سواء المتقدمة منها أو النامية، حيث تقدر منظمة الصحة العالمية الخسائر البشرية الناجمة عن حوادث الطرق على مستوى العالم سنوياً بحوالي 1.2 مليون قتيل، وحوالي 50 مليون مصاب، بالإضافة إلى الخسائر المادية والكلفة الاقتصادية الناتجة عنها التي تقدر بـ 518 مليار دولار سنوياً (مجلس الوزراء، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، 2008، ص. 34).

وتتعدد العوامل التي تؤدي إلى وقوع الحوادث المرورية وأهم هذه العوامل على النحو التالي (Cliff, 1984):

- الإنسان: يعتبر الإنسان من أهم العوامل المؤدية إلى وقوع الحادث المروري ليس في مصر فقط، بل في جميع دول العالم على اعتبار أن الإنسان هو الذي يشكل العناصر الأخرى، وتمثل العوامل المتعلقة بالإنسان في الطبيعة الفيزيائية للسائق مثل: التعب والإرهاق، ويسهمان بنسبة 2 من الحوادث، والنوم أثناء القيادة بنسبة 5% بمعنى أن هذه العوامل تمثل 7% من حوادث المرور في مصر.
- القيادة غير المنضبطة وهي تلك التي لا تقرأها قواعد المرور؛ مثل: القيادة تحت تأثير المخدر التي تمثل 3% من نسبة الحوادث، والقيادة من دون ترخيص وتمثل 3%.
- القيادة بسرعة فائقة وهي من العوامل التي تتصل بالإنسان، وتمثل نسبة 23% من أسباب وقوع الحوادث المرورية ويدخل فيها عدم ترك مسافة مناسبة بين السيارات بنسبة 13% بمعنى أن القيادة المنحرفة تمثل 36%، وهي ترتبط أكثر بصغار السن.
- عدم اتباع قواعد المرور وآدابه؛ مثل: التوقف الخاطئ ويمثل 2% من نسبة الحوادث، الدوران والانحراف الخاطئ 18%، إطفاء الأنوار 1%، التوقف المفاجئ 1%، الانتقال بين المسارات من دون إشارة 3%، الرجوع للخلف من دون تأكيد 3% أي إن مخالفة قواعد المرور والقيادة المنحرفة تسببان بنسبة 79% من حوادث المرور

الدراسة المقارنة من خلال استعراض تجارب الدول السابقة في تطبيق هذا النظام، وذلك بهدف الخروج من المجال التنظيري لهذه الدراسة إلى المجال التطبيقي من خلال اقتراح نموذج نراه مناسباً لتطبيقه في مصر، ومن أجل ذلك رأينا تقسيم دراستنا لتكون على النحو التالي:

2.1. المبحث الأول: أسباب حوادث المرور في مصر والأثار المترتبة عليها

تعد المشكلة المرورية إحدى المشكلات الخطيرة التي تواجه المجتمعات الحديثة بسبب التكاليف البشرية والمادية الناجمة عنها، وكذا الآثار النفسية التي تتركها هذه الحوادث المرورية على حياة الفرد والمجتمع (إبراهيم، 2008).

وأما على الصعيد المحلي فإن المشكلة المرورية ازدادت خطورة وتعقيداً بسبب التحولات البنوية السياسية والاجتماعية والاقتصادية والثقافية التي شهدتها بلادنا في العقود الأخيرة، وأدت إلى تفاقم المشكلة بوتيرة أسرع من الإستراتيجيات الموضوعية لحلها على الرغم من قيام المشرع المصري بإدخال العديد من التعديلات على قانون المرور المصري رقم 66 لسنة 1973، وقد بلغ عدد تلك التعديلات خمسة في أقل من عام واحد؛ الأمر الذي يدل على عدم وجود رؤية واضحة لحل تلك المشكلة، كما أن جميع تلك التعديلات ما هي إلا ردود فعل لما وقع من مشكلات أو حوادث وهو ما لا يمكن أن يؤدي إلى حل جذري أو مرضٍ لهذه المشكلة.

- والحوادث المرورية هي إحدى النتائج المصاحبة للعملية التنموية للبلاد، ويزداد تأثيرها في الدول النامية لأسباب عديدة، أهمها:
 - الأوضاع الاقتصادية التي لا تسمح بتوجيه جزء من موارد الدولة لاستثمارها في قطاع السلامة المرورية (ضهد، 2010).
 - المعتقدات الثقافية التي تؤثر في عدم الاهتمام بالأسباب والركون إلى القضاء والقدر؛ ما يدفع الإنسان إلى الإهمال في متطلبات القيادة والسلامة المرورية.
 - انخفاض نسبة التعليم؛ الأمر الذي يؤثر في قلة الوعي المروري وعدم الالتزام بتعليمات وأنظمة المرور وقواعد السلامة.
 - قلة الدراسات والبحوث العلمية الخاصة بالمشكلات المرورية بسبب عدم توافر الإمكانيات المادية أو الكفاءات العلمية لمعرفة العوامل المؤدية إلى تلك الحوادث والعمل على دراستها.
 - انتشار الفقر وقلة الدخل، ما يجعل الناس يقبلون على شراء السيارات القديمة المتهالكة التي تقتصر إلى قواعد السلامة المرورية، والإهمال في تغيير إطارات السيارات والسير بإطارات



(Parry, 1968, p.897, 901)، (الصالح، 2010).

- المشاة: من العناصر التي تتسبب في الحوادث المرورية بنسبة 4%، فالعبور المفاجئ بنسبة 31%، والسير في طريق السيارات 19% والسير عكس الاتجاه 9%؛ ما يعني أن المشاة أنفسهم يكونون مسؤولين عن نسبة كبيرة من حوادث المرور (عبد الله، 1418هـ).
- المكان: حيث تختلف نسبة الحوادث في المناطق ذات الكثافة السكانية العالية عن غيرها، وكذا المناطق التجارية وذات الكثافات المرورية العالية، وتبلغ نسبة الحوادث في المناطق السكنية 13%، وتعد الطرق الرئيسية أكثر المناطق التي تشهد كثافة عالية من الحوادث بنسبة 19%.

- الزمان: نجد أن حوادث المرور تتخفف من الساعة الواحدة حتى الرابعة صباحاً داخل المدن؛ لانخفاض الكثافة المرورية بنسبة 6.3% بخلاف الطرق السريعة؛ حيث ترتفع النسبة إلى 10.1% بسبب السرعة الزائدة أو انتشار الضباب، كما أن هناك أوقاتاً ترتفع فيها الحوادث من الساعة 7 صباحاً حتى العاشرة، حيث وقت الذروة في الذهاب للعمل بنسبة 19.2%، وتزيد في الفترة من الساعة 1م حتى 4م وقت العودة من العمل على الرغم من أنها من المفترض أن تكون نفس الأعداد، ولكن تتدخل عوامل أخرى مثل: الإرهاق بسبب العمل والتعجل للعودة، كما ترتفع الحوادث في الفترة من الساعة 6م حتى 9م، بنسبة 16.1% بسبب الخروج للأنشطة الترفيهية والتسوق، كما تختلف نسبة الحوادث المرورية كذلك باختلاف أيام الأسبوع وأشهر السنة.

2.1.2. المطلب الثاني: الآثار المترتبة على حوادث المرور

أولاً - التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية

تعد الحوادث المرورية على الطرق البرية، وما ينتج عنها من خسائر بشرية ومادية وبيئية من أهم المشكلات التي تواجه المجتمعات؛ نظراً لحجم هذه المشكلة وأثرها السلبي على التنمية، نتيجة الزيادة المطردة في عدد الحوادث والإصابات. ولا تقتصر الآثار الاقتصادية للحوادث المرورية على الوفيات فقط، ولكن أيضاً على التكلفة لهذه الحوادث التي تؤدي إلى عجز كلي أو جزئي للمصابين، وهو ما ينعكس بدوره ليس فقط على فقد إنتاجية هؤلاء أثناء فترة علاجهم بل الفقد الكامل لإنتاجية المصابين بالعجز الكلي، وكذا ما يلحق بالمتلكات العامة والخاصة (محمد، 2003)، بجانب الآثار الاجتماعية والنفسية على المحيطين والمتأثرين بالمصاب، وهو ما يؤثر في إنتاجيتهم وكفاءة أدائهم (المطير، 2006).

أهم عناصر تكاليف حوادث المرور

- الإصابات البشرية

هذه الإصابات تشمل السائق والركاب والآخرين، سواء أكانوا ركاباً أم مشاة أم غيرهم ممن يكونون بمكان الحادث، وهذه التكلفة قد يصعب تحديدها بدقة، ولكن بالتقريب يمكن حساب تكلفة علاج المصابين، سواء بمستشفيات خاصة على حسابهم الشخصي، أم بمستشفيات عامة على حساب الدولة.

ومن العناصر المهمة في شأن الإصابات البشرية تقدير قيمة الوقت الضائع، سواء في فترة العلاج أم الاستشفاء والنقاهة، وبالطبع فإن المصابين خلال هذه الفترة لا يستطيعون ممارسة أعمالهم، وبالتالي تتعطل قدرتهم على الكسب، وكذلك في حالة الوفيات، وبخاصة في الأعمار السنية الصغيرة حساباً للاحتمالات المستقبلية لفرص تقدمه في العمل، والكسب الذي كان سيعود عليه وعلى أسرته وما قد يضيفه للثروة القومية ورفاهية المجتمع عامة، وتقدير هذه الاحتمالات يخضع لاجتهادات خاصة، وهناك خسائر يصعب تحديدها، مثل: التكلفة الاجتماعية لوفاة شخص عائل لأطفال ليس لهم عائل غيره.

- الخسائر المادية

تشمل هذه الخسائر تلف المركبات والممتلكات، وتمتلك شركات التأمين أسساً استرشادية لتقدير التلف الناجم عن الحوادث المرورية، حيث إن الإصلاح كثيراً ما يؤدي ليس فقط لإعادة الشيء إلى حاله، بل التجديد الكامل له.

ثانياً - التكلفة الاجتماعية

توقف المرور لفترة معينة في منطقة حساسة كوسط البلد تختلف تكلفته عن توقفه في منطقة نائية، وتوقفه في أحد أيام العمل يختلف عن توقفه في أيام العطلات، بل إن هذه التكلفة تختلف في وقت حدوثها في وقت الذروة وبداية العمل؛ حيث تؤثر في انتظام وصول العاملين لأشغالهم في الوقت المحدد.

كما أن التكلفة تختلف حسب نوعية المتضررين في تأخرهم عن أعمالهم، ومستوى الأجر الذي يحققونه وقت التأخير، بل إن التأخير في وقت الراحة يعد من الخسائر، حيث إن هذا الوقت من أهم المتطلبات الأساسية لتحقيق مستوى من الأداء.

كما أن هناك تكلفة أخرى غير مباشرة لهذه الحوادث، وهي التكلفة التي يستغرقها رجال الشرطة والتحقيق في الحوادث وتمثل في الآتي:

- وقت الانتقال لمكان الحادث، والوقت الذي يتم قضاؤه في موقع الحادث.



نحو الارتفاع، الأمر الذي لا بد أن يسترعي انتباهنا ويدق ناقوس الخطر؛ لأن تشديد العقوبة لا بد أن يقابله انخفاض في معدلات ارتكاب الفعل المخالف للقانون، وهو إن صح لشهدنا انخفاضاً في عدد الحوادث المرورية، وهو الأمر الذي لم يحدث، إذا فتحنا أمام عوار يجب علاجه وفجوة خطيرة يجب العمل على سدها وإصلاحها. ومن هنا جاء اهتمامنا بدراسة نظام النقاط السوداء والتركيز على دوره العام والحيوي في الحد من الحوادث المرورية ورفع الحس الانضباطي المروري لدى المواطن المصري وكذا الارتقاء بسلوكه المروري الحضاري من خلال إكسابه قواعد وأداب المرور، الأمر الذي سيعود بالنفع على المنظومة المرورية عامة، ومن خلال بحثنا وجدنا في هذا النظام ضاللتنا المنشودة، وأرجو من الله عز وجل أن يوفقني في عرض هذه الإستراتيجية وتقديمها للمسؤولين والمعنيين بحل المشكلة المرورية، حتى أكون مسهماً ولو بالنذر القليل في خدمة وطني الذي أعتز وأفتخر بالانتماء إليه، وجهاز الشرطة الذي أشرف بأن أكون عنصرًا في منظومته وجندياً مدافعاً عن رسالته.

وعامة يتلخص نظام النقاط السوداء في تحديد عدد معين من النقاط لكل مخالفة مرورية ترتكب من قبل قائد المركبة، بحيث تتناسب عدد هذه النقاط مع خطورة المخالفة، وعندما يصل مجموعة هذه النقاط خلال عام إلى حد معين يتم اتخاذ إجراء ما حيال المخالف.

2. 1. المطلب الأول: مفهوم النقاط السوداء ودوره في الحد من المخالفات المرورية

يمكن تعريف نظام النقاط السوداء في المخالفات المرورية، بأنه نظام بمقتضاه يتم تحديد عدد معين من النقاط مقابل كل مخالفة مرورية يرتكبها السائق بحيث تتناسب عدد هذه النقاط مع مدى جسامته المخالفة، ويتم تجميع النقاط بشكل تراكمي في ملف إلكتروني خاص بكل سائق، وعندما يبلغ مجموع النقاط مقداراً معيناً خلال فترة زمنية محددة يتم اتخاذ إجراءات معينة بحق السائق.

أولاً - أهداف هذا النظام

يعد أسلوب النقاط السوداء من الأساليب المبتكرة؛ حيث يهدف إلى رفع معدلات الأداء والانضباط السلوكي والحضاري والحس القيادي، وكذا تدعيم فاعلية الضبط المروري وتحقيق الأهداف الآتية: - القضاء على المخالفات الجسيمة المتسببة بشكل كبير في وقوع الإصابات والوفيات.

- ردع مرتكبي المخالفات والعمل على زيادة الحرص في عدم تخطي عدد معين من الحد التراكمي للنقاط حتى لا يتخذ قبله إجراءات

- وقت دراسة أسباب الحادث وإعداد التقارير الخاصة بذلك، وتكلفة التحقيق في الحادث ومتابعة تطوراتها وانعكاساته، والوحدات المرتبطة به وتكلفة الوقت الذي يستغرق في أمور تتعلق بالحادث.

كما أن الخسائر والتكلفة لحوادث المرور قد ينجم عنها آثار خطيرة بشكل غير مباشر، كما إذا فسد بضاعة منقولة من دولة لأخرى بسبب حوادث المرور لاحتجازها مدة طويلة، ثم تسرب إلى الأسواق وينجم عنها العديد من الوفيات.

بقي أن نشير إلى أنه إذا كانت التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور تمثل عبئاً متزايد الأهمية على الاقتصاد القومي للارتفاع المستمر في معدلات ملكية السيارة الخاصة، فإنه بالتنظيم العلمي لتدفقات حركة المرور وضبط العناصر الحاكمة في مشكلة المرور، سواء أكانت وسائل نقل أم تسهيلات أم تنظيمات مرور، فإنه يمكن السيطرة على المشكلة، ولعل هذا ما اتبعته الدول المتقدمة وقد أتى ثماره في انخفاض معدلات حوادث المرور بالنظر إلى عدد السيارات في هذه الدول الذي يفوق مثيله في الدول النامية.

ومن هذا المنطلق رأينا التركيز على الآلية التشريعية كإحدى الآليات المهمة التي تسهم في انخفاض معدل الحوادث مع ضرورة التأكيد على التركيز على باقي العناصر لأهميتها، فالتركيز على الجانب التشريعي يجب ألا ينسينا الجوانب الفنية الأخرى من صلاحية الطرق والتوسعات الجديدة فيها التي من شأنها التخفيف من التكدسات المرورية وغيرها من الجوانب الأخرى، الأمر الذي سينعكس بدوره على الحد من الحوادث المرورية والإسهام في حل هذه المشكلة.

2. 2. البحث الثاني: نظام النقاط السوداء وتطبيقاته

يعد العنصر البشري بإهماله وتقصيره وتجاوزه للأنظمة والتعليمات السبب الرئيس في الحوادث المرورية لارتكابه المخالفات المرورية، التي أصبحت تشكل ظاهرة تمس سلامة البناء الاجتماعي من خلال تأثيرها السلبي على مقومات المجتمع اقتصادياً واجتماعياً، فضلاً عما ينجم عنها من آلام وهدر واستنزاف لطاقات المجتمع.

ونظراً للمساوئ الناجمة عن السياسة التشريعية للنظام المروري في مصر الذي أصبح يهتم بالتحصيل «من خلال رفع قيمة الغرامات» وليس بالتقويم من خلال دور القانون في الردع؛ لأن العقوبة ما وضعت إلا من أجل ردع كل من تسول له نفسه ارتكاب الفعل المخالف للقانون. كما أن تبني السياسة التقليدية المتمثلة في رفع قيمة الغرامات المرورية لم يعد يجد لأننا نجد معدلات حوادث المرور دائماً ما تتجه



- المخالفات المرورية التقليدية تنتهي بالنسبة للسائق بانتهاء تسديده ودفعه للغرامة، بينما مخالفات نظام النقاط تظل في سجله، وبذلك فهي ضابط بينه وبين آداب المرور.

- كون نظام النقاط يسجل بشكل مباشر على قائد المركبة يمثل رادعاً له بشكل مباشر، يجعله يفكر ملياً قبل الإقدام على ارتكاب مخالفات أخرى.

- العقوبات التي تضمنها النظام هي عقوبات إضافية بجانب العقوبات الأصلية التي تقرها الأنظمة واللوائح المرورية.

- هذا النظام يستهدف السائق في حد ذاته، وليس المركبة التي يقودها.

- يبين سلوكيات السائق خلال فترة محددة.

- هذا النظام يستجيب لتحسن سلوك السائق المخالف حال التزامه، ويشدد الإجراءات حال تماديه في المخالفات.

- يمكن أن يكون تحذيراً عند تصميم آلية لإعلام السائق بمجموع نقاطه في أي وقت.

- نظام وثائق يساعد عند الضرورة في التعرف على سلوكيات الفرد ودرجة انضباطه، فهو مقياس سلوك يمكن الاستفادة منه في عدة مجالات.

- تدرج العقوبات فيه يكون بحساب عدد من النقاط التراكمية فمثلاً: عند حصول السائق المخالف للمرة الأولى على هذا العدد التراكمي خلال سنة تسحب رخصته لمدة معينة.

- إذا حصل للمرة الثانية على هذا العدد خلال سنة تضاعف مدة سحب الرخصة عن سابقتها.

- إذا حصل للمرة الثالثة على هذا العدد من النقاط خلال عام تلغى رخصة قيادته بشكل نهائي.

- إذا قام بقيادة سيارته خلال مدة السحب الأولى يتم الحكم عليه بعقوبات مالية كبيرة.

- إذا قام المخالف بقيادة سيارته خلال مدة السحب الثانية يتم مضاعفة العقوبة المالية.

- إذا قام المخالف بقيادة السيارة خلال مدة السحب الثالثة تضاعف الغرامة لثلاثة أضعافها مع إلزامه بالخضوع لبرنامج تأهيلي في مدرسة القيادة لمدة محددة.

- أما إذا ما تم ضبطه، وهو يقود سيارته في حالة الإلغاء النهائي للترخيص فيتم مجازاته بعقوبة حبس مشددة.

- ويمكن لمن تم إلغاء رخصته بشكل نهائي استرجاعها بعد مضي مدة كبيرة لا تقل عن عامين، وبعد حضوره برنامجاً تأهلياً لتعلم آداب القيادة لمدة محددة في مدارس القيادة شريطة موافقة مساعد الوزير المختص بشؤون المرور.

رادعة قد تمنعه من القيادة بشكل مطلق، الأمر الذي سيزيد من الانضباط السلوكي، ومع عنصر الوقت يصبح هذا الانضباط سلوكاً حضارياً يمارسه الشخص باعتباره موروثاً ثقافياً ورفقياً إنسانياً، وليس خوفاً من تطبيق القانون، وهو الأمر الذي نلاحظه في الدول المتقدمة من حرص قائدي السيارات على الالتزام بقواعد وآداب المرور دون رقيب، وفي الأوقات المتأخرة من الليل، حيث تأصل ذلك في السلوك البشري الإنساني كموروث حضاري، وليس التزاماً قانونياً، وليت تلك العدوى تستشري في أوطاننا.

ثانياً - الأسس التي يقوم عليها هذا النظام يقوم هذا النظام على الأسس الآتية:

- تصنيف المخالفات المرورية في مجموعة متجانسة من حيث درجة خطورتها، ويتم تحديد عدد من النقاط بشكل مجموعة يتوقف وزنها النسبي على قدر كل مخالفة.

- في حالة تعدد المخالفات في الواقعة المرورية الواحدة تحتسب النقاط الأكثر عدداً.

- يصبح لكل مخالف ملف إلكتروني خاص به لتسجيل نقاط مخالفاته ويتم جمع رصيد نقاطه بشكل تلقائي.

- حين يراجع المخالف لتسديد ما عليه من مخالفات يتم تزويده ببيان من سجله يوضح رصيد نقاطه تلقائياً.

- يتم تحديد حد تراكمي معين للنقاط خلال العام.

- بلوغ الحد التراكمي للنقاط يستوجب تطبيق الإجراءات المقابلة، وهي تختلف حسب نوع المخالفات وعدد السوابق المسجلة.

- إلغاء النقاط المسجلة في ملف السائق بعد مرور عام على آخر مخالفة ارتكبتها.

- تحفيز الشخص الذي لم يرتكب مخالفات مرورية خلال سنة بإعطائه نقطتين للقيادة الآمنة.

- يمكن ربط هذا النظام بالنظام التأميني بحيث يتم رفع قيمة التأمين لقائدي السيارات غير الملتزمين وأكثرهم ارتكاباً للمخالفات.

ثالثاً - دور نظام النقاط السوداء في الحد من المخالفات المرورية يتضح مما سبق عرضه أن الهدف من هذا النظام هو الردع؛ إذ يسعى إلى تحقيق زيادة في الانضباط السلوكي الحضاري ورفع الحس القيادي، وبالتالي تحقيق ما يلي:

- الحد من المخالفات المرورية الأكثر تسبباً في وقوع الإصابات والوفيات.

- زيادة حرص السائقين على عدم تخطي الحد التراكمي تجنباً للإجراء المقرر؛ ما يرفع معدلات انضباطهم.



جدول 2 - نظام بلاك بوينت في الكويت

Table 1 - Black Point System in Kuwait

عدد النقاط	نوع المخالفة	م
4	تجاوز الإشارة الحمراء	1
4	تجاوز الحد الأقصى للسرعة المقررة	2
4	قيادة مركبة عكس اتجاه السير بالطرق السريعة والدائرية	3
3	قيادة مركبة آلية برخصة قيادة لا تجيز له قيادة مثل هذه المركبة	4
3	قيادة مركبة آلية برخصة قيادة تقرر سحبها أو وقف سريانها	5
3	إجراء سباق للمركبات الآلية من دون تصريح أو بالمخالفة للتصريح	6
4	قيادة مركبة آلية برعونة أو تفريط أو إهمال أو عدم انتباه	7
3	ارتكاب فعل مخالف للآداب العامة في المركبة أو السماح بذلك	8
3	قيادة مركبة آلية غير مرخص بها	9
3	قيادته مركبة آلية بدون لوحات معدنية	10
3	قيادة مركبة بلوحاتها المصروفة من الإدارة العامة للمرور مع تغيير بعض أو كل أرقامها أو بلوحات غير المصروفة من الإدارة العامة للمرور أو مدون عليها أرقام اللوحات الأصلية أو أرقام مخالفة.	11
3	تعهد إثبات بيانات مخالفة للحقيقة في أحد النماذج أو الطلبات الرسمية بقصد الحصول على إجازة لتسيير المركبة أو رخصة قيادة أو تصريح تعليم أو استخراج صورة أو بدل فاقد لأي منها	12
2	استعمال السيارة الخاصة بغرض نقل الركاب	13
2	تعهد تعطيل حركة المرور في الطرقات العامة	14
2	قيادة مركبة خالية من المكابح أو كان بها خلل أو غير صالحة	15

جدول 1 - نظام بلاك بوينت في المملكة العربية السعودية

Table 1 - Black Point System in Saudi Arabia

عدد النقاط	نوع المخالفة	م
12	قيادة المركبة في حالة سكر	1
6	تجاوز الإشارة وهي حمراء أو إشارة رجل المرور المكلف بتوجيه السير	2
6	عدم الوقوف عند وجود إشارة قف	3
6	عدم التقيد بالسرعة المحددة	4
4	السير ليلاً أوقات الضباب بدون استعمال أنوار	5
6	المناورة أو التخميم والتدوير في المناطق التي فيها علامات تمنع ذلك	6
6	قيادة السيارة بعكس السير	7
6	عدم مراعاة قواعد التجاوز أو التلاقي	8
4	الخروج من شارع فرعي أو بناية أو عقار إلى جانب الطريق دون التأكد من سلامة الإجراء	9
4	مخالفة المقاييس والأوزان المقررة	10
4	نقل عدد ركاب يزيد على المحدد في رخصة التسيير	11
2	قطع صفوف الفرق العسكرية والمواكب وهي في حالة سير	12
2	استعمال الأرصفة والمرات الخاصة بالمشاة وعدم إعطاء الأولوية للمرور	13
2	مخالفة استعمال أنوار التلاقي	14
2	عدم التقيد بإشارات الأفضلية	15
2	عدم مراعاة قواعد الأفضلية عند اجتياز المفاقر والجسور والأنفاق والسكك الحديدية	16
2	عدم صلاحية الفرامل	17
2	ترك السيارة غير مقفلة في طريق منحدر	18
2	عدم تجهيز الدراجات بالأنوار النظامية	19
2	عدم التوقف أو تخفيف السرعة لتمكين العميان أو المقعدين من المرور أو نقل حمولة خارج صندوقها	20
2	سير سيارات الشحن مع ترك الباب الخلفي لصندوقها	21
2	عدم تقديم المركبة للفحص الدوري	22



تابع جدول 2

عدد النقاط	م	نوع المخالفة
16	2	تسليم مالك السيارة أو المرخصة باسمه أو حائزها المركبة لمن ليس لديه رخصة قيادة صالحة لقيادة مثل هذه المركبة أو بدون رخصة قيادة أو أي تصريح يستلزمه القانون
17	1	قيادة مركبة آلية تكون لوحاتها المعدنية غير واضحة أو غير مقروءة الأرقام
18	1	قيادة المركبة بلوحة معدنية واحدة أو تغيير مكان ولون أو شكل اللوحات المصروفة من المرور.
19	1	قيادة مركبة آلية بدون تصريح أو بتصريح انتهت مدة سريانه أو مخالفة شروط التصريح في الحالات التي يوجب القانون الحصول على تصريح فيها
20	1	الامتناع عن تقديم رخصة القيادة أو تسيير المركبة أو أي تصريح آخر يستلزمه القانون
21	1	مخالفة مركبات النقل لشروط الحمولة
22	1	مخالفة مركبات النقل لأبعاد ووزن المركبة من طول وعرض وارتفاع
23	1	قيادة مركبة تصدر منها أصوات مزعجة
24	1	قيادة مركبة ينبعث منها دخان كثيف أو رائحة كريهة
25	1	قيادة مركبة يتساقط من حمولتها ما يشكل خطراً على مستعمل الطريق
26	1	قيادة مركبة يتطاير من حمولتها أو يسيل منها مواد قابلة للاشتعال أو مضرّة بالصحة أو مؤثرة على سلامة الطريق
27	1	قيادة مركبة فيها ما يؤثر على توازنها أو إطاراتها أو أحدهما غير صالح
28	1	استعمال مصابيح أو مكبرات صوت أو آلات تنبيه أو أجهزة أخرى بخلاف المصرح بها قانوناً

تابع جدول 2

عدد النقاط	م	نوع المخالفة
1	29	إلحاق أضرار أو تلفيات بالعلامات المرورية أو الإشارات الضوئية أو أجهزة الضبط والمراقبة المرورية أو تغيير معالمها أو أماكنها أو اتجاهاتها أو وضع ملصقات عليها
1	30	عدم التقيد بمدلول الخطوط الأمنية أو العلامات المرورية
1	31	السير على كتف الطريق
1	32	الانعطافات أو الدوران أو الخروج أو الرجوع عكس اتجاه السير
1	33	قيادة مركبة آلية بدون وثيقة تأمين
1	34	استبدال جزء جوهري من المركبة

جدول 3 - نظام بلاك بوينت في الإمارات العربية المتحدة

Table 3 - Black Point System in United Arab Emirates

عدد النقاط	م	نوع المخالفة
12	1	قيادة مركبة تحت تأثير المشروبات الكحولية أو مواد مخدرة
6	2	السماح للغير بقيادة مركبته دون رخصة
6	3	التسبب في وفاة شخص
6	4	التسبب في إصابة شخص إصابات بالغة
6	5	التسبب في إحداث أضرار بالغة بالمركبة
6	6	الوقوف أمام فوهات الحريق أو مواقف المعوقين
6	7	التجاوز من ناحية كتف الطريق
6	8	قيادة المركبة بتهور أو بصورة تشكل خطراً أو فوضى
5	9	تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء
4	10	الانتقال إلى الطريق بصورة خطيرة للشاحنات أو أي مركبة أخرى
4	11	التسبب في إصابة شخص إصابة متوسطة

تابع جدول 3

عدد النقاط	م	نوع المخالفة	عدد النقاط	م	نوع المخالفة
4	12	التسبب في إحداث أضرار متوسطة في المركبة	4	13	قيام سائقي الشاحنات بالتجاوز بطريقة خطيرة
4	14	التجاوز في مكان ممنوع فيه التجاوز	4	15	قيادة مركبة غير مرخصة من سلطة الترخيص
3	16	القيادة بخلاف الرخصة الممنوحة	3	17	قيادة المركبة بهتور أو بصورة تشكل خطرًا على الجمهور
3	18	التجاوز من اليمين بطريقة خطيرة	3	19	عدم وجود لوحات الأرقام أو القيادة بلوحة واحدة
3	20	عمل تغييرات جوهرية في محرك أو شاسي أو لون المركبة دون ترخيص	3	21	القيادة بعكس اتجاه السير
3	22	تعليم القيادة بمركبة غير مخصصة للتعليم دون إذن من سلطة الترخيص	3	23	عدم تثبيت ملصقات عاكسة بالمؤخرة للشاحنات وسيارات النقل
3	24	كتابة أو وضع ملصقات على السيارة تخدش الحياء	3	25	ترك المركبة في الطريق ومحركها دائر
3	26	تعليم القيادة دون تصريح تعليم	3	27	تعليم القيادة بمركبة لا تحمل لوحات تعليم
3	28	التسبب في إصابة شخص إصابة بسيطة	3	29	التسبب في إحداث أضرار بسيطة بمركبة
3	30	عدم ربط حزام الأمان أثناء القيادة	3	31	قيادة سيارة أجرة دون ترخيص
2	32	الهرب من شرطي المرور	2	33	الامتناع عن إعطاء الاسم والعنوان لشرطي المرور
2	34	عدم الالتزام بعلامات وإرشادات المرور	2	35	عدم إعطاء أفضلية الطريق لمركبات الطوارئ والشرطة والخدمة العامة والمواكب الرسمية

تابع جدول 3

عدد النقاط	م	نوع المخالفة	عدد النقاط	م	نوع المخالفة
2	36	الدوران بالمركبة من غير المكان المخصص أو الدوران بطريق خاطئ	2	37	الدخول في مكان ممنوع
2	38	عدم رفع جهاز العادم من الشاحنات	2	39	عدم تغطية الحمولة في الشاحنات
2	40	نقل ركاب زيادة عن المقرر	2	41	مرور الشاحنات في الطريق والأماكن الممنوعة
2	42	الوقوف خلف المركبات؛ ما يعوق تحركها	2	43	إيقاف المركبة على الجانب الأيسر من الطريق في غير الأماكن المسموح بها
2	44	إيقاف مركبة بطريقة تتسبب في وقوع خطر للمارة أو عرقلة حركة المشاة	2	45	عدم اتخاذ اللازم لسلامة حركة المرور عند تعطل المركبة
2	46	قيادة مركبة لا تتوافر فيها شروط السلامة والأمن	2	47	نقل ركاب زيادة عن المقرر
2	48	الحمولة الزائدة أو بروز الحمولة على المقرر دون ترخيص	2	49	إيقاف المركبة عند ممر عبور المشاة دون مراعاة البعد المحدد قانوناً في المقدمة أو المنعطف
2	50	عدم إفساح المسار للقادم من الخلف بالمرور من الجهة اليسرى	2	51	استعمال أنوار دوارة متعددة الألوان
2	52	استخدام مركبات التعليم في غير الأوقات أو الأماكن المحددة من سلطة الترخيص	2	53	مخالفة قواعد استعمال لوحات الأرقام التجارية
2	54	قيادة مركبة تحدث تلوثاً للبيئة أو تطلق غازات وأبخرة تحتوي على مركبات تزيد على النسب المقررة	2	55	عدم معاينة المركبة بعد إجراء أي تعديل جوهري في محركها أو هيكلها



تابع جدول 3

عدد النقاط	نوع المخالفة	م
2	إساءة استعمال المواقف	56
2	تحميل ركاب في مركبة التعليم	57
2	قيادة سيارة أجرة منتهية الكفالة	58
2	إلقاء المخلفات من المركبة بالطريق العام	59
2	تحميل مركبة أو زورق السيارة أو عربة بطريقة غير مجهزة	60
2	عدم ارتداء خوذة أثناء قيادة السيارة	61
2	قطر مركبة أو زورق بسيارة أو عربة بطريق غير مجهزة	62
2	السير ليلاً أو في أوقات الضباب دون استعمال الأنوار	63
2	وضع علامات على الطريق تضر به أو تعطل حركة السير فيه	64
2	عدم الالتزام بخط السير الإجمالي	65
2	تسرب أو تساقط أشياء من المركبة	66
2	فتح الباب الأيسر لسيارة الأجرة	67
1	قيادة المركبة برخصة قيادة منتهية	68
1	عدم تجديد رخصة القيادة عند الطلب	69
1	عدم إبراز رخصة القيادة عند الطلب	70
1	عدم إبراز ملكية السيارة عند الطلب	71
1	السرعة الزائدة أو الضبط بواسطة الرادار	72
1	عدم اتباع إرشادات شرطي المرور	73
1	عرقلة حركة السير	74
1	عدم إفساح الطريق للقادم من اليسار في الأماكن التي تتطلب ذلك	75
1	عدم استعمال الإشارات عند تغيير اتجاه المركبة أو الدوران	76
1	الرجوع إلى الخلف بطريقتة خطر	77
1	عدم ترك مسافة كافية خلف المركبات الأمامية	78
1	عدم وضوح أرقام اللوحات	79

تابع جدول 3

عدد النقاط	نوع المخالفة	م
1	استعمال أنوار الإضاءة الداخلية أثناء سير المركبة من دون مبرر	80
1	إدخال إضافات على المركبة غير مرخص بها من سلطة الترخيص	81
1	عدم حمل رخصة القيادة أو التسيير	82
1	عدم تثبيت علامة الأجرة في الأماكن المخصصة لها	83
1	عدم إعطاء الأولوية لعبور المشاة	84
1	عدم الوقوف عند التسبب في حادث أو إحداث ضرر للغير	85
1	عدم وجود أو عدم صلاحية المصابيح خلف المقطورة أو جوانبها	86
1	عدم الالتزام باللون المقرر لسيارة الأجرة أو التعليم	87
1	الوقوف بمكان ممنوع	88
1	إيقاف المركبة على الأرصفة	89
1	عدم تأمين سلامة المركبة عند وقوفها	90
1	استعمال المركبة في غير المخصص لها	91
1	عدم صلاحية المركبة للتسيير	92
1	جمع الركاب بالمناداة مع وجود لافتة	93
1	رفض نقل ركاب بسيارة أجرة	94
1	عدم وضع تعريفية الأجور المقررة في الحافلات العمومية وسيارات الأجرة	95
1	عدم وضع تعريفية الأجور المقررة في الحافلات العمومية وسيارات الأجرة	95
1	عدم التقيد بالتعريفية المقررة	96
1	استعمال آلة التنبيه في منطقة محظورة أو بصورة مزعجة	97
1	القيادة بدون استعمال النظارة الطبية أو العدسات	98
1	قيادة مركبة تسبب ضجيجاً	99

تابع جدول 3

م	نوع المخالفة	عدد النقاط
100	محاولة دخول طريق دون التأكد من خلوه؛ ما يسبب تعطلًا في حركه السير	1
101	الانحراف المفاجئ للمركبة	1
102	اختلاف لوحات الأرقام بين الفاطرة والمقطورة وشبه المقطورة	1
103	عدم استخدام الإضاءة الداخلية في الحافلات ليلاً	1
104	عدم صلاحية إشارات تغيير الاتجاه أو أنوار الإضاءة	1
105	عدم وجود نور أحمر بمؤخرة المركبة	1
106	وقوف سيارات الأجرة المخصص لها مواقف لنقل الركاب في غير الأماكن المخصصة لها	1
107	عدم نظافة سيارات الأجرة من الداخل أو الخارج والتدخين بها	1
108	عدم ارتداء الزي المقرر لسائقي سيارات الأجرة وعدم الاعتناء به	1
109	عدم كتابة حمولة الشاحنة على جانبيها	1
110	عدم تعليق ما يشير إلى الحمولة الزائدة المرخص بها	1
111	عدم الالتزام بنظام التحميل أو التفريغ في المواقف	1
112	عدم الالتزام بنظام التحميل وتهريب الركاب	1

2.2.2. المطلب الثاني: تطبيقات نظام النقاط السوداء في بعض الدول الأخرى

أولاً - نظام النقاط في المملكة العربية السعودية

وفقاً للقوانين واللوائح المنظمة للمرور في المملكة العربية السعودية يتم تقسيم وحصر عدد المخالفات في 24 مخالفة، يمكن تقسيمها إلى ست مجموعات متجانسة، وتتساوى النقاط لكل المخالفات التي تنتمي إلى نفس المجموعة، والجدول 1 يوضح أنواع المخالفات ونقاطها

ثانياً - العقوبات في المملكة العربية السعودية

بناء على ما ورد في المواد: (178)، (179)، (187)، (188) من

نظام المرور الصادر بالأمر الملكي رقم 49/2 بتاريخ 6/11/1391هـ. المادة 178: مع مراعاة ما جاء بالمادة 205 يشكل بقرار من وزير الداخلية هيئات بقدر الحاجة تتكون الهيئة من شخصين على الأقل من المختصين للنظر في المخالفات وتوقيع الجزاءات المنصوص عليها في هذا النظام.

المادة 179: على الهيئة المشار إليها في المادة السابقة أن تصدر قرارها خلال عشرة أيام من تاريخ وصول محضر الضبط إليها، ولها أن تقرر بالإضافة إلى الجزاءات المنصوص عليها في هذا النظام اتخاذ التدابير الإضافية كحجز المركبة أو سحب رخصتي التسيير والقيادة.

المادة 187: تضاعف الجزاءات المنصوص عليها في هذا النظام إذا تكررت المخالفة خلال سنة.

المادة 188: لإدارة المرور عند تكرار المخالفة أكثر من مرة أن تسحب رخصة القيادة لمدة أقصاها شهر، ويمكن سحب الرخصة لأكثر من شهر أو سحبها نهائياً بعد موافقة وزير الداخلية إذا كانت المخالفة المتكررة تشكل خطراً على السلامة العامة.

ومع عدم الإخلال بما جاء في جدول المخالفات للفئة الأولى والثانية والثالثة والمادة 176 الواردة في نظام المرور الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/49 بتاريخ 6/11/1391هـ والمعدلة بالمرسوم الملكي رقم م/44 بتاريخ 22/10/1404هـ فإن عقوبات لائحة النقاط تطبق بحق مرتكبي المخالفات المرورية وفق ما ورد في الجدول المقرر، وذلك على النحو التالي:

- عند حصول المخالف للمرة الأولى على (18) نقطة خلال سنة

هجرية تسحب رخصة القيادة لمدة ثلاثة أشهر.

- عند حصول المخالف للمرة الثانية على (18) نقطة خلال سنة

هجرية تسحب رخصة القيادة لمدة ستة أشهر.

- عند حصول المخالف على (18) نقطة للمرة الثالثة خلال سنة

هجرية تسحب رخصة القيادة لمدة سنة هجرية.

- عند حصول المخالف على (18) نقطة للمرة الرابعة خلال سنة

هجرية تسحب رخصة قيادته نهائياً.

- إذا تكرر حصول المخالف غير السعودي على (18) نقطة لثلاث

مرات خلال سنة هجرية تسحب رخصة قيادته نهائياً، وترفع هيئة الجزاءات أمره لأمير المنطقة للنظر في إلغاء إقامته وبالتالي ترحيله.

- عند قيام سائق مركبة سبق أن تم سحب رخصة قيادته بقيادة مركبة خلال مدة السحب يطبق بحقه الآتي:

- من تم سحب رخصة قيادته لمدة ثلاثة أشهر وتم ضبطه يقود

مركبة تطبق بحقه غرامة مالية قدرها 300 ريال مع حبسه



لمدة أسبوع.

1500 درهم.

- من تم سحب رخصته لمدة ستة أشهر وتم ضبطه يقود مركبة خلال فترة السحب تطبق بحقه عقوبة الغرامة المالية ومقدارها 600 ريال، مع حبسه لمدة أسبوعين وحضور برنامج تأهيلي للقيادة لمدة أسبوع في إحدى مدارس القيادة.

- من سحبت رخصة قيادته لمدة سنة وتم ضبطه يقود مركبة تطبق بحقه غرامة مالية وقدرها 900 ريال، مع حبسه لمدة ثلاثة أسابيع وحضور برنامج تأهيلي في مدرسة القيادة لمدة أسبوعين.

- من تم سحب رخصة قيادته نهائياً وتم ضبطه يقود مركبة تقوم هيئة الجزاءات برفع أمره لأمير المنطقة عن طريق مدير الشرطة لتطبيق عقوبة تعزيرية مشددة بحقه تتناسب مع المخالفة، بعد أن يتم تطبيق ما ورد في الفقرة السابقة.

- يمكن لمن تم سحب رخصه قيادته نهائياً أن يستردها بعد مضي مدة لا تقل عن سنتين، وحضور برنامج تأهيلي للقيادة لمدة شهر في مدارس القيادة بعد موافقة صاحب السمو الملكي مساعد وزير الداخلية للشؤون الأمنية.

- المخالفة المحتسبة على أساس أن المخالفة نقطتان وحين تتراكم إلى 12 نقطة تتخذ الإجراءات الآتية:

- في المرة الأولى: لا تقل عن أسبوع ولا تزيد على ثلاثة أسابيع.

- في المرة الثانية: لا تقل عن ثلاثة أسابيع ولا تزيد على شهر.

- في المرة الثالثة: لا تقل عن شهر ولا تزيد على ثلاثة أشهر.

- في المرة الرابعة: تلغى الرخصة ويعطل العمل بها لمدة ستة أشهر يسمح بعدها بتطبيق طلب فحص جديد.

- النقاط المحتسبة على أساس أن المخالفة ثلاث نقاط وحين تتراكم إلى 12 نقطة تحجز الرخصة على النحو التالي:

- في المرة الأولى: لا تقل عن شهر ولا تزيد على ستة أسابيع.

- في المرة الثانية: لا تقل عن ستة أسابيع ولا تزيد على شهرين.

- في المرة الثالثة: لا تقل عن شهرين ولا تزيد على أربعة أشهر.

- في المرة الرابعة: تلغى الرخصة ويعطل العمل بها لمدة ستة أشهر.

- النقاط المحتسبة على أساس أن المخالفة ست نقاط مرة واحدة، وعند بلوغ الحد التراكمي 12 نقطة تحجز الرخصة على النحو التالي:

ثالثاً - نظام النقاط في الكويت

يوضح الجدول 2 نظام النقاط في الكويت

رابعاً - نظام النقاط في الإمارات العربية المتحدة

يوضح الجدول 3 نظام النقاط في الإمارات العربية المتحدة

خامساً - نظام العقوبات في الإمارات العربية المتحدة

تبدأ ديناميكية النظام في العمل بمجرد بلوغ السائق المخالف النقاط المحسوبة عليه، وتختلف هذه الجزاءات باختلاف تركيبة النقاط المحتسبة، وذلك على النحو التالي:

- النقاط المحتسبة على أساس أن المخالفة نقطة واحدة وحين تتراكم إلى 12 نقطة تحجز الرخصة كما يلي:

- في المرة الأولى لا تقل عن أسبوع، ولا تزيد على أسبوعين وغرامة 500 درهم عند استعادتها.

- في المرة الثانية لا تقل عن أسبوعين، ولا تزيد على أربعة أسابيع وغرامة 700 درهم عند استعادتها.

- في المرة الثالثة لا تقل عن شهر ولا تزيد على ثلاثة أشهر وغرامة 1000 درهم عند استعادتها.

- في المرة الرابعة تلغى الرخصة ويعطل العمل بها لمدة ستة أشهر، ويسمح بعدها بتقديم طلب فحص جديد بعد دفع غرامة

- في المرة الأولى: لا تقل عن شهر ولا تزيد على ستة أسابيع.

- في المرة الثانية: لا تقل عن ستة أسابيع ولا تزيد على شهرين.

- في المرة الثالثة: لا تقل عن شهرين ولا تزيد على أربعة أشهر.

- في المرة الرابعة: تلغى الرخصة ويعطل العمل بها لمدة ستة أشهر يسمح بعدها بتقديم طلب فحص جديد.

- النقاط المحتسبة على أساس أن المخالفة 12 نقطة دفعة واحدة، حيث يتم اتخاذ الإجراءات الآتية:

- في المرة الأولى: إيقاف الرخصة لمدة سنة مع غرامة 1500 درهم، و 1500 أخرى عند استعادة الرخصة

- في المرة الثانية: إيقاف الرخصة لمدة سنة مع غرامة 1500 درهم و 1500 أخرى عند استعادتها.

- في المرة الثالثة: بعد انتهاء مدة إيقافها من المحكمة تلغى الرخصة ويعاد فحص السائق من جديد بعد دفع مبلغ 1500 درهم.

وإذا توعت النقاط (نقطة - نقطتان - ثلاثة - ستة... إلخ) ينظر إلى المسألة من حيث أكثرية المخالفات، فإذا كانت الأكثرية من الصنف الأول احتسبت مدة الحجز على أساسها، وإذا كانت من الصنف الثاني احتسبت الرخصة على أساسها.

- في حالة عدم الالتزام وقيام السائق الذي حجزت رخصته بمخالفة القرارات والأوامر الصادرة تتخذ بحقه الإجراءات الآتية:



تابع جدول 4

عدد النقاط	نوع المخالفة	م
3	التسبب في إصابة شخص إصابة متوسطة	12
3	التسبب في إحداث أضرار متوسطة بالمركبة	13
3	عدم التقيد بالسرعة المحددة	14
3	ارتكاب فعل خادش للحياة بالسيارة أو السماح للغير بذلك	15
3	نقل عدد من الركاب أكثر من المحدد برخصة التسيير	16
3	عدم مراعاة قواعد التجاوز أو التلافي	17
3	عدم صلاحية الفرامل	18
3	قيادة المركبة برخصة لا تجوز	19
3	استعمال السيارة الخاصة في نقل ركاب بالأجرة	20
3	قيادة مركبة بدون لوحات معدنية	21
3	طمس اللوحات المعدنية	22
2	قيادة مركبة بلوحة معدنية واحدة أو تغيير مكان اللوحات أو بلوحات غير المصروفة من المرور	23
2	قيادة مركبة يتساقط من حمولتها ما يشكل خطراً على مستعمل الطريق أو مضر بالبيئة أو الطريق	24
2	الانعطافات أو الدوران أو الخروج أو الرجوع عكس اتجاه السير	25
2	الخروج من بناية أو طريق جانبي إلى الطريق بشكل يسبب خطورة	26
2	استبدال جزء جوهري من المركبة أو تغيير اللون دون ترخيص من السلطة المختصة	27
2	الامتناع عن تقديم رخصة القيادة أو التسيير أو أي تصريح آخر يستلزمه القانون عند طلبها	28
2	عدم تثبيت ملصقات عاكسة بالمؤخرة للشاحنات أو سيارات النقل	29
2	التسبب في إصابة الغير إصابة بسيطة	30
2	التسبب في إحداث أضرار بسيطة بالمركبة	31
2	عدم ربط حزام الأمان أثناء القيادة	32
2	قيادة سيارة أجرة دون ترخيص	33

- في المرة الأولى: حجز المركبة التي يقودها مدة أسبوع وإلزامه بحضور دورة تأهيلية في معهد القيادة لتعلم أصول القيادة لمدة أسبوعين.

- في المرة الثانية: حجز المركبة لمدة أسبوع ومضاعفة مدة وقف الرخصة وإنذاره بشطب الرخصة حال العودة.

- في المرة الثالثة: تطبيق السحب النهائي.

- يعاد فحص الشخص الذي منح رخصة تحت الاختبار بعد انتهاء مدة الرخصة، إذا ارتكبت أي من المخالفات الخطرة الآتية:

- عبور الإشارة الضوئية وهي حمراء.

- ارتكاب حادث متهور.

- السماح للغير بقيادة المركبة بدون رخصة قيادة.

- تجاوز الحد الأقصى لنظام النقاط.

2. 2. 3. المطلب الثالث: النموذج المقترح لنظام النقاط السواء في مصر

القانون المنظم للمرور في مصر هو القانون رقم 66 لسنة 1973، وقد تمت عليه العديد من التعديلات، آخرها التعديل الصادر بقرار من السيد رئيس الجمهورية رقم 59 لسنة 2014 الذي استحدث بعض التعديلات على القانون القديم، منها الدراجات التي تسيير بثلاثة

جدول 4 - نظام النقاط السواء المقترح في مصر

Table 4 - Suggested black point system in Egypt

عدد النقاط	نوع المخالفة	م
18	قيادة المركبة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر	1
18	عبور مزلقانات السكك الحديدية بشكل مخالف	2
6	التسبب في وفاة شخص	3
6	التسبب في إصابة شخص إصابة بالغة	4
6	التسبب في إلحاق أضرار شديدة بالمركبة	5
6	السماح للغير بقيادة مركبة دون رخصة قيادة	6
6	السير عكس الاتجاه	7
6	تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء أو إشارة رجل المرور المكلف بتوجيه السير	8
6	قيادة المركبة بتهور أو بصورة تثير الفوضى	9
3	تجاوز السيارة من ناحية كتف الطريق	10
3	قيام قائدي الشاحنات بالتجاوز بصورة خطيرة	11



تابع جدول 4

عدد النقاط	نوع المخالفة	م
2	الهرب من رجل الشرطة أو الكمين	34
2	عدم إعطاء الأفضلية لسيارات الشرطة أو الطوارئ	35
2	عدم تغطية الحمولة	36
2	مرور الشاحنات في طرق ممنوع السير فيها	37
2	عدم اتخاذ اللازم لسلامة حركة المرور عند تعطيل المركبة	38
2	استعمال الأنوار المبهرة	39
2	الحمولة الزائدة أو بروز الحمولة دون تصريح	40
2	قيادة مركبة تحدث تلوثاً للبيئة أو تطلق غازات وأبخرة تزيد على النسب المسموحة	41
2	تحميل ركاب خارج المواقف	42
2	عدم ارتداء خوذة أثناء قيادة الدراجات	42
2	قيادة المركبة برخصة تسيير منتهية	43
1	عدم تجديد رخصة القيادة	44
1	عدم إبراز رخصة القيادة عند الطلب	45
1	عدم اتباع إرشادات رجل المرور	46
1	السرعة الزائدة	47
1	فتح الباب الجانبي لسيارة الأجرة أثناء السير	48
1	عرقلة حركة السير	49
1	الرجوع إلى الخلف بصورة خطيرة	50
1	عدم ترك مسافة كافية خلف المركبات الأمامية	51
1	إدخال إضافات على المركبة غير مرخص بها من سلطة الترخيص	52
1	عدم حمل رخصة القيادة أو التسيير	53
1	عدم إعطاء الأولوية للمشاة	54
1	عدم التوقف عند التسبب في حادث أو إحداث ضرر للغير	55
1	عدم صلاحية المصابيح الخلفية للمركبة	56
1	استعمال المركبة في غير الغرض المخصص لها	57

تابع جدول 4

عدد النقاط	نوع المخالفة	م
1	قيادة مركبة تحدث ضجيجاً	58
1	القيادة بدون النظارات الطبية	59
1	تهريب الركاب وعدم الالتزام بنظام التحميل	60
1	الانحراف المفاجئ للمركبة	61
1	التدخين داخل سيارات الأجرة أو الحافلات	62
1	الامتناع عن نقل ركاب السيارة الأجرة	63
1	استعمال آلة التنبيه في منطقة محظورة أو بشكل يسبب إزعاجاً	64
1	عدم وضع تعريفه الركوب بمكان ظاهر بسيارات الأجرة	65
1	عدم التقيد بالتعريفه المقررة	66
1	عدم صلاحية إشارات تغيير الاتجاه	67
1	إلقاء مخلفات من المركبة بالطريق العام	68
1	عدم ثبات علامة الأجرة في المكان المخصص لها	69
1	السير ليلاً أو في الضباب دون استعمال الأنوار	70
1	قيادة سيارة بها ما يخل بتوازنها أو إطاراتها أو أحدهما غير صالح	71
1	إلحاق أضرار بعلامات المرور أو الإشارات الضوئية أو أجهزة المراقبة أو الرادار أو التشويش عليها أو تغيير معالمها	72
1	التحدث في المحمول أثناء القيادة	73
1	الحمولة الزائدة عن الحد المقرر	74
1	التجاوز من اليمين بطريقة خطيرة	75

إطارات (التوك توك - التروسكيل) بجانب تشديد بعض العقوبات في المخالفات المرورية إلا أن ذلك لم يحد من الحوادث المرورية التي تزايدت حتى بعد هذه التعديلات.

ومن هنا جاء أهمية وجود منظومة وإستراتيجية جديدة فعالة للسيطرة على هذه المشكلة والحد من آثارها السيئة.

ومن هنا جاء اختارنا لنظام النقاط السوداء الذي حقق تطبيقه نجاحاً ملحوظاً في السيطرة على المشكلة المرورية في البلاد المتقدمة، بل وطبقته بعض الدول العربية على النحو الذي قمنا باستعراضه



- في المرة الثانية: يتم سحب الرخصة لمدة لا تقل عن ثلاثة أسابيع، ولا تزيد على شهر ونصف وغرامة 700 جنيه.
- في المرة الثالثة: تسحب الرخصة لمدة لا تقل عن شهر ونصف، ولا تزيد على شهرين وغرامة 1000 جنيه.
- في المرة الرابعة: يتم إلغاء الترخيص، ويجوز له التقدم بطلب فحص جديد بعد مرور عام بعد حضور دورة تأهيلية عهد القيادة لمدة شهر ودفع غرامة 1700 جنيه.
- يعاقب كل من يتم ضبطه حال قيادته لمركبة خلال فترة السحب على النحو التالي:
- في مدة السحب الأولى: الحبس لمدة أسبوعين.
- في مدة السحب الثانية: الحبس لمدة شهر.
- في مدة السحب الثالثة: الحبس لمدة شهر ونصف وغرامة 300 جنيه.
- في مدة السحب الرابعة: الحبس لمدة شهرين وغرامة 1700 جنيه.
- ج. النقاط المحتسبة على أساس أن المخالفة ثلاث نقاط وحين تصل إلى الحد التراكمي المنصوص عليه يتم اتخاذ الإجراءات الآتية:
- في المرة الأولى: سحب الرخصة لمدة شهر، ولا تزيد على شهر ونصف.
- في المرة الثانية: سحب الرخصة لمدة شهر ونصف، ولا تزيد على شهرين.
- في المرة الثالثة: سحب الرخصة لمدة شهرين، ولا تزيد على شهرين ونصف.
- في المرة الرابعة: إلغاء الترخيص، ويجوز له التقدم بطلب جديد بعد مضي عام ودفع غرامة قدرها ألفا جنيه وحضور دورة تأهيلية في معهد للقيادة لمدة شهر.
- د. النقاط المحتسبة على أساس المخالفة ست نقاط، وحين تصل إلى الحد التراكمي المنصوص عليه تتخذ الإجراءات الآتية:
- في المرة الأولى: سحب الرخصة لمدة شهر ولا تزيد على شهرين وغرامة 500 جنيه.
- في المرة الثانية: سحب الرخصة لمدة شهر ونصف ولا تزيد على شهرين ونصف وغرامة 750 جنيه.
- في المرة الثالثة سحب الرخصة لمدة لا تقل عن شهرين ونصف ولا تزيد على ثلاثة أشهر وغرامة 100 جنيه.
- في المرة الرابعة إلغاء الترخيص، ويجوز له التقدم بطلب جديد بعد مضي 14 شهراً وغرامة 2500 جنيه وحضور دورة تأهيلية في معهد القيادة لمدة شهر.

سلفاً خلال الدراسة المقارنة، وحاولنا من خلال دراستنا له في ثلاث دول عربية طبقته أن نخرج بنموذج نراه متناسباً مع ظروف مجتمعنا وأخلاقياته، ووضعنا له أساساً وأركاناً نأمل أن تتال عين الرضا من المسؤولين القائمين والمعنيين بحل هذه المشكلة المستعصية، وذلك على النحو التالي:

- أولاً - مفهوم النظام التراكمي المراد تطبيقه في مصر مع سريان جميع العقوبات والمخالفات المقررة وفقاً للقوانين واللوائح المنظمة للمرور في مصر، يقوم النموذج المصري لنظام النقاط السوداء في مصر على أساس عدم عمله ما لم يبلغ الرصيد التراكمي (18) نقطة، وعند الوصول إلى هذا الحد التراكمي يبدأ هذا النظام بالعمل آلياً، وتنوع الإجراءات المتخذة وفقاً لهذا النظام حسب اختلاف تركيبة هذه النقاط، وذلك على النحو التالي:
- أ. في حالة حصول المخالف على النقاط السوداء المخالفة ووصوله إلى الحد التراكمي في المخالفة المحسوبة نقطة واحدة خلال عام ميلادي تتخذ الإجراءات الآتية:
- في المرة الأولى يتم سحب رخصة التسيير لمدة لا تقل عن أسبوعين ولا تتجاوز الشهر مع توقيع غرامة.
 - في المرة الثانية يتم سحب رخصة القيادة لمدة لا تقل عن أربعة أسابيع، ولا تتجاوز شهرين.
 - في المرة الثالثة تسحب رخصة القيادة لمدة لا تقل عن شهر، ولا تتجاوز ثلاثة أشهر.
 - في المرة الرابعة يتم إلغاء رخصة القيادة، ويجوز له التقدم بطلب ترخيص جديد بعد مضي عام وبعد حضور دورة تأهيلية في معهد للقيادة يتم إنشاؤه خصيصي لتعلم آداب وأصول القيادة لمدة أسبوعين ودفع غرامة قدرها ألفا جنيه مصري.
 - وإذا تم ضبطه يقود المركبة خلال فترة سحب الرخصة تتخذ قبله الإجراءات الآتية:
 - خلال مدة السحب الأولى توقع عليه عقوبة الحبس لمدة أسبوع.
 - خلال مدة السحب الثانية توقع عليه عقوبة الحبس لمدة أسبوعين.
 - في مدة السحب الثالثة توقع عليه عقوبة الحبس لمدة شهر وغرامة 500 جنيه.
 - في مدة السحب الرابعة الحبس لمدة شهرين مع غرامة 1500 جنيه.
 - ب. في المخالفة المحتسبة على أساس نقطتين حين تتراكم إلى الحد المنصوص عليه (١٨) نقطة تتخذ الإجراءات الآتية:
 - في المرة الأولى: يتم سحب الرخصة لمدة لا تقل عن أسبوعين، ولا تزيد على شهر وغرامة 500 جنيه.



تعدّها اللجنة المنوط بها وضع أسس وأركان هذا النظام؛ بحيث تمنح هذه النقاط البيضاء لأصحاب السجل الخالي من النقاط السوداء، وهذه النقاط البيضاء تسمح ثماني نقاط سوداء من سجلهم المروري، بالإضافة إلى تخفيف الغرامات المقررة عليهم.

3. الخاتمة

تناولنا أهمية وخطورة المشكلة المرورية من خلال استعراض أسباب الحوادث المرورية والخطورة الناجمة عنها التي تفاقمت في الآونة الأخيرة مخلفة وراءها العديد من الخسائر المادية والبشرية، وقد تبين لنا وجود قصور تشريعي، فعلى الرغم من اتجاه المشرع المصري نحو تشديد العقوبات في قانون المرور المصري فإن ذلك لم يحل دون الحد من المشكلة المرورية وتبعاتها؛ الأمر الذي دعانا إلى مناداة المشرع المصري بالأخذ بنظام النقاط السوداء، وهو النظام الذي اتبعته العديد من دول العالم، وثبت نجاحه على مستوى التطبيق، وقد خلصنا في دراستنا هذه إلى العديد من التوصيات.

3.1. أهم التوصيات

- الدراسة العلمية لحوادث المرور واقتراح الحلول المناسبة لها، سواء الهندسية أو التعليمية أو التنفيذية، وتقييم أثر هذه الحلول في تقليل الحوادث.
- قيام إدارات المرور بإعداد مخطط عام للتوعية المرورية يتم من خلاله تكاتف أجهزة الإعلام بالدولة لنشره وتوصيل رسالته إلى المستهدفين منه إيماناً بأن أمن المجتمع ليس مسؤولية الشرطة بمفردها، بل لا بد من معاونة أجهزة الإعلام والمواطن لرجال الشرطة لأداء مهمتهم على الوجه الأمثل.
- تشجيع إنشاء جمعيات الوقاية من حوادث المرور والسلامة المرورية لنشر الوعي المروري.
- إنشاء معهد مروري متخصص للدراسات المرورية، بحيث يصبح شعاعاً لنور العلم وتعليم قواعد وآداب المرور يقوم عليه نخبة من المختصين بالمرور من رجال الشرطة والقضاء وأساتذة الجامعات في هندسة المرور وعلوم النفس والاجتماع.
- تغيير الطريقة النمطية التقليدية التي يتم بها فحص حوادث المرور؛ حيث أضحت لا تفيد في معرفة أسباب الحوادث، والاستعانة في فحص الحادث المروري بأحدث الأجهزة والفتيين المختصين حتى يمكن التوصل بدقة لأسباب الحوادث المرورية للعمل على تلافيتها.
- عقد الندوات والمؤتمرات الخاصة بمناقشة مشكلة الحوادث

ويعاقب كل من يتم ضبطه يقود مركبة خلال مدة السحب على النحو التالي:

- في المرة الأولى: الحبس لمدة أسبوعين وإيقاف المركبة لمدة مماثلة.
- في المرة الثانية: الحبس لمدة ثلاثة أسابيع وإيقاف المركبة لمدة مماثلة.

- في المرة الثالثة: الحبس لمدة شهر وإيقاف المركبة لمدة مماثلة.

- في المرة الرابعة: الحبس لمدة شهر ونصف وإيقاف المركبة لمدة مماثلة وغرامة 500 جنيه.

هـ . النقاط المحتسبة على أساس المخالفة ١٨ نقطة، ويتم اتخاذ الإجراءات الآتية:

- في المرة الأولى: إيقاف الرخصة لمدة سنة مع غرامة 1500 جنيه، و1500 أخرى عند استعادة الرخصة.

- في المرة الثانية: إيقاف الرخصة لمدة سنة مع غرامة لمدة سنة أخرى مع غرامة 1500 جنيه و500 أخرى عند استعادتها.

- في المرة الثالثة: بعد انتهاء مدة إيقافها من المحكمة تلغى الرخصة، ويعاد فحص السائق من جديد بعد دفع مبلغ 1500 جنيه.

- في المرة الرابعة: تلغى الرخصة، ولا يجوز له التقدم بطلب جديد إلا بعد مرور عامين ودفع غرامة 2500 جنيه وحضور دورة تأهيلية في معهد للقيادة لمدة شهرين.

ويعاقب كل من يتم ضبطه يقود مركبة خلال مدة السحب على النحو التالي:

- في المرة الأولى: الحبس لمدة شهر وإيقاف المركبة لمدة مماثلة.

- في المرة الثانية: الحبس لمدة شهرين وحجز المركبة لمدة مماثلة وغرامة 100 جنيه.

- في المرة الثالثة: الحبس لمدة شهرين ونصف وحجز المركبة لمدة مماثلة وغرامة 1300 جنيه.

- في المرة الرابعة: إلغاء الترخيص نهائياً.

وإذا تنوعت النقاط (نقطة - نقطتان - ثلاثة - ستة... إلخ) ينظر إلى المسألة من حيث أكثرية المخالفات؛ فإذا كانت الأكثرية من المخالفات من الصنف الأول احتسب مدة الحجز على أساسها، وإذا كانت من الصنف الثاني احتجزت الرخصة على أساسها وهكذا.

ثانياً - نظام التحفيز في هذه المنظومة (نظام النقاط البيضاء)

كما أن هذا النظام يقسو في جزاءاته على المخالف، فلا بد كذلك أن يتم تحفيز السائقين الملتزمين والخاضعين لأحكام هذه المنظومة تشجيعاً لغيرهم على الالتزام وإشاعة لروح الانضباط ورفع الحس المروري، أو ما بات يعرف بنظام النقاط البيضاء، ويتمثل هذا النظام التحفيزي في منح ثماني نقاط بيضاء كل عام وفق اشتراطات محددة



المرورية.

الحلقة النقاشية الثانية عشرة، المرور في مجتمعات دول مجلس التعاون الخليجي: الأبعاد النفسية والاجتماعية والتربوية، الكويت. عبد الله، الصقر. (1418هـ). مشكلة حوادث المرور في المملكة العربية السعودية من واقع الإحصاءات الرسمية، ورقة علمية قدمت في المؤتمر الوطني الأول للملاحة المرورية، الرياض. عبد المحسن، جمال. (2005م). العناصر الرئيسية المؤثرة في الحوادث المرورية: دراسة تحليلية في حوادث المرور، مجلة البحوث الأمنية، الرياض: كلية الملك فهد. علي، سيد عباس. (2009). حوادث المرور بمصر عنصر الإنسان. المكان. الزمان، مجلة علوم الهندسة، جامعة أسيوط، العدد 37، مارس. مجلس الوزراء. (2008). مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار. محمد، صباح محمود (2003). المدخل في تخطيط المدن الحضري، عمان- الأردن: مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع. المطير، عامر بن ناصر (2006). حوادث المرور في الوطن العربي (حجمها. تقديرها. تكاليفها الاقتصادية، الرياض: جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية. الناصر، فهد بن عبد الرحمن. (2000). الأبعاد النفسية والاجتماعية للحوادث المرورية، بحث منشور في الندوة العلمية عن حوادث المرور، مركز البحوث والدراسات، الرياض: جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.

المراجع الأجنبية

- Arnett, J. J., Offer, D., & Fine, M. A. (1997). Reckless driving in adolescence: 'State' and 'trait' factors. *Accident Analysis & Prevention*, 63-57, (1)29.
- Cliff, K. S. (1984). *Accidents: Causes, Prevention, and Services*. Taylor & Francis.
- Hennessy, D. A., & Wiesenthal, D. L. (1997). The relationship between traffic congestion, driver stress and direct versus indirect coping behaviours. *Ergonomics*, 361-348, (3)40.
- Perry, J. D., & Simpson, M. E. (1987). Violent crimes in a city: Environmental determinants. *Environment and Behavior*, 90-77, (1)19.
- Näätänen, R., & Summala, H. (1976). Road-user behaviour and traffic accidents. Publication of: North-Holland Publishing Company.

- تخطيط المدن على أسس هندسية سليمة للوقاية من الحوادث.
- إنشاء آلية إلكترونية تقوم بتسجيل نظام النقاط السوداء، بحيث يتم ذلك بطريقة آلية منعاً للوساطة أو المحسوبية أو المجاملة.
- تدريس أصول وآداب وقواعد المرور في جميع مراحل التعليم من مستوى الابتدائي حتى المستوى الجامعي والتعليم الفني.
- رفع كفاءة العاملين في مجال المرور، وبخاصة الأفراد وحسن انتقائهم من ذوي السمعة الحسنة والخلق الدمث لمحو الصورة السيئة المتداولة عنهم، وتزويدهم بأحدث الأجهزة لضبط وتسجيل المخالفات المرورية بشكل يمنع عنهم الادعاء بالتعسف في استخدام السلطة مع أهمية دور المراقبة والحساب والتحفيز المادي بالشكل الذي يكفيهم.
- زيادة استخدام التقنيات الحديثة «كاميرات وخلافه» لمراقبة الحد الأقصى للسرعة على الطرق السريعة.
- ضرورة التعاون بين المراكز البحثية والاستفادة من الخبرات الموجودة بها والتعاون فيما بينها وبين الشركات المتخصصة «السيارات... التأمين...» لعمل الدراسات التي تقيد في الحد من الحوادث المرورية والوفيات الناجمة عنها.
- إلغاء جميع الحصانات التي تمنح للبعض من الخضوع لقوانين المرور «رجال القضاء - أعضاء المجالس النيابية» ومنع أي مجاملات أو محسوبية وتجريم ذلك.

المصادر والمراجع

المراجع العربية

- إبراهيم، عصام محمد. (2008م). حوادث الطرق في مصر، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، المجلد 23، العدد 46، الرياض: جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.
- خلفان، ضاحي. (1992). نظام النقاط وأثره على فاعلية الضبط المروري في إمارة دبي، القيادة العامة لشرطة دبي، مركز البحوث والدراسات.
- الصالح، ناصر عبد الله. (1410هـ). حوادث المرور بمدينة مكة المكرمة، العلاقات المكانية والاتجاهات الزمنية، مركز بحوث العلوم الاجتماعية، جامعة أم القرى، مكة المكرمة.
- ضهد، صبيحة نعمة. (2015). دراسة استطلاعية حول ظاهرة الحوادث المرورية في محافظة ذي قار - الأسباب والحلول، مجلة كلية التربية الأساسية للعلوم الإنسانية، العراق: جامعة بابل.
- عبد الرحيم، حسن صالح، الشمري، فوزية شايع. (2002). المشكلات المرورية، القوى الدافعة الكامنة وراء مشكلات المرور،

