

نظام الرخصة بالنقاط في التشريع الجزائري:

أمل مرتقب أم نظام مثير للجدل؟

The point-permit system in Algerian legislation: a prospective hope or a controversial system?

د. سهيلة بوخميس⁽¹⁾

أستاذة محاضرة - مخبر الدراسات القانونية البيئية

جامعة 8 ماي 1945 - قالمة (الجزائر)

boukhmis_yo@hotmail.fr

تاريخ النشر
20 ديسمبر 2020

تاريخ القبول:
02 سبتمبر 2020

تاريخ الارسال:
17 سبتمبر 2019

المخلص:

إن نظام الرخصة بالنقاط نظام عالمي، سابقت معظم الدول المتطورة على اتباعه، نظرا لما رأته فيه من وسيلة فعالة للتخلص من أكثر الظواهر خطورة على الدولة والتي يساهم أفراد الدولة أنفسهم في حدوثها وهي الحوادث المرورية، هذا النظام مكن بعض الدول من تحقيق المعادلة الصفرية أي صفر حادث، وهذا ما تصبو إليه الجزائر حيث بدأت بإدراجها في المنظومة التشريعية كأول خطوة لتنتقل بعدها إلى تطبيقها على أرض الواقع كخطوة ثانية. غير أن تطبيق نظام جديد على أرض الواقع يجد طريقا صعبا لتجسيده بالشكل الأمثل وهذا راجع للعديد من العراقيل والمعوقات، لعل أهمها يكمن في طبيعة المجتمع التي سيطبق عليه هذا النظام، ثم الجهة المؤهلة والمكونة لتطبيقه من دون ارتكاب أخطاء لا يمكن تلافيتها.

الكلمات المفتاحية: رخصة بالنقاط - مركبة - مخالفة مرورية - سحب النقاط - البطاقة

الوطنية لرخص السياقة.

Abstract :

The point Permit is world-wide system has run most developed countries to follow, because seen as an effective way to get rid of the most dangerous state phenomena, which contributes to the members of the state themselves in the Which has traffic accidents, this system has enabled some countries to reach the zero accident equation and this is what Algeria aspires to, where it began its inclusion in the legislative system the first Step to go beyond the application on the ground as a second step. However, the application of a new system on the ground to find a difficult path for its interpretation as optimal and this is due to many obstacles and constraints, perhaps the most important lies in the nature of the society that will be Applied by the system, then the constituents eligible to apply it without making errors that can not be avoided.

key words : The Point Permit - vehicle - Traffic violations - Withdrawal of points - The National Driver's License File.



مقدمة:

إن كثرة الحوادث المرورية وبالنتيجة كثرة الخسائر المادية والبشرية التي أرهقت كاهل الدولة، جعلتها تفكر مليا في إيجاد حل يساهم ولو بالقدر اليسير في وضع حد لها أو على الأقل التخفيف من حدتها، فكانت أول خطوة تقوم بها الجزائر جملة من التعديلات على مستوى المنظومة التشريعية كان أولها القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها¹، الذي ألقى القانون رقم 87-09 المؤرخ في 10 فبراير 1987²، والذي خضع بدوره إلى مجموعة من التعديلات حيث أحدثت بموجبه هيئات ساهمت بشكل كبير في التخفيف من كثرة ارتكاب المخالفات المرورية بالإضافة إلى مجموعة من الأحكام التنظيمية الخاصة بإشارات المرور والجرائم المرورية والجزاءات وغيرها، فكان من بين تلك التعديلات التي أدخلت عليه القانون رقم 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر سنة 2004³، ثم الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 22 يوليو 2009⁴، وآخرها القانون رقم 17-05 المؤرخ في 16 فبراير سنة 2017⁵، غير أن الآليات التي أحدثها المشرع تحتاج إلى أيدي متخصصة ومؤهلة لاستخدامها بطريقة قانونية ومجدية، ونجاحها منوط بإمكانية تطبيقها على أرض الواقع، ولعل أبرز تلك الآليات نظام الرخصة بالنقاط التي لاقت نجاحا باهرا في الدول المتطورة منذ فترة من الزمن.

إن مشكلة الدراسة تكمن في مدى خصوصية نظام الرخصة بالنقاط وشروط الواجب توافرها فيه حتى تتمكن الدولة من تجسيدها، ناهيك عن كيفية تطبيق نظام الرخصة بالنقاط على أرض الواقع في ظل مجتمع لا يعلم أبسط أبجدياتها ولا طريقة التعامل بها، لذا فإن التساؤل الذي يطرح نفسه هو:

هل نظام الرخصة بالنقاط مكتمل من الناحية التشريعية والعملية أم يحتاج إلى آليات قانونية تمكنه من تحقيق الأهداف المنوطة به؟

وتكمن أهمية هذه الدراسة في أنها إذا تم العمل بها وفقا لأحكامها وقواعدها ستتمكن من الحد من ارتكاب المخالفات المرورية من خلال ردع سائقى المركبات، وجعلهم أكثر حرص واحترام لقانون المرور، وإلا لا خيار أمامهم سوى التخلي عن قيادة المركبة مؤقتا أو نهائيا حسب نوع المخالفة المرتكبة، وبذلك تكون قد حققت هدف الدولة المنشود وهو الحفاظ على ممتلكاتها المادية وأفرادها.

وبغية التوصل إلى النتائج والتوصيات الضرورية كان لا بد من اتباع المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية المتعلقة بنظام الرخصة بالنقاط كالمواد رقم 2،8 وكذا القسم الثاني من الفصل الرابع المعنون بنظام الرخصة بالنقاط، ناهيك عن اتباع المنهج المقارن في بعض

المقارنات الجزئية كتحديد الفرق بين الرخصة بالنقاط ورخصة السياقة العادية وشهادة الكفاءة المهنية ورخصة نقل الأشخاص والبضائع وغيرها، لكن الأهم هو المقارنة بينها وبين نظام الرخصة بالنقاط في ظل الأنظمة الغربية.

ولإتمام جميع جوانب الموضوع كان لا بد من تقسيمه إلى:

المبحث الأول: مفهوم نظام الرخصة بالنقاط.

المبحث الثاني: الجهات التي تتعامل بنظام الرخصة بالنقاط.

المبحث الأول: مفهوم الرخصة بالنقاط

تعمل سلطات الضبط الإداري المروري جاهدًا في إيجاد حلول وقائية، تسعى من خلالها لتفادي كل ما من شأنه أن يمس بالأمن العام والصحة العامة⁶، ومن بين تلك الحلول جاءت بنظام النقاط المرورية في شكل ما يسمى بالرخصة بالنقاط، وقبل الخوض في غمار كيفية تسيير الرخصة والتعامل بها كان لا بد أولاً من التعرف عليها عن كثب (المطلب الأول) ثم تبيان السمات المميزة لها والتي تميزها عن باقي الرخص في نفس المجال (المطلب الثاني)، لنتمكن فيما بعد من التفريق بينها وبين الرخص المرورية الأخرى (المطلب الثالث).

المطلب الأول: تعريف الرخصة بالنقاط

إن الرخصة الإدارية هي إحدى الوسائل القانونية التي تستخدمها سلطات الضبط الإداري المروري للحفاظ على النظام العامة، وذلك من خلال رهن ممارسة حرية التنقل وتعليقها على شرط موافقة الإدارة المختصة وإذنها بالممارسة والتي تتجسد عملياً في نظام الرخصة بالنقاط، ولقد تصدى كل من الفقه والتشريع لتحديد مفهوم لها كما هو مبين في الفروع أدناه:

الفرع الأول: تعريف التشريع للرخصة بالنقاط

عرفت المادة الثانية من القانون رقم 01-14 المعدل والمتمم الرخصة بالنقاط على أنها: "أداة معيارية وبيداغوجية تهدف إلى جعل السائقين يتحملون مسؤولياتهم تجاه مخالفتهم لقواعد حركة المرور من خلال نظام تسيير النقاط المخصصة لكل حائز لرخصة السياقة".

كما عرفت المادة 191 مكرر 2 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 المحدد لقواعد حركة المرور عبر الطرق⁷ المعدل والمتمم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 11-376 المؤرخ في 12 نوفمبر 2011⁸، الرخصة بالنقاط على أنها: "تساهم الرخصة بالنقاط باعتبارها إجراء بيداغوجيا كما هو محدد في أحكام القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، في تحقيق الأهداف

الخاصة بالأمن عبر الطرق، ويخصص للرخصة بالنقاط باعتبارها نظاما معياريا رصيد من النقاط يحدد بأربع وعشرون نقطة.

إن ما يلاحظ على النصين أعلاه أن المشرع يصف الرخصة بالنقاط على أنها أداء معيارية بيداغوجية لا عبارة عن قرار إداري فردي تمنحه الإدارة المختصة لطالب الرخصة وهذا ما يجعل الرخصة بالنقاط مختلفة عن رخصة السياقة لأن هذه الأخيرة تمنح صاحبها القرء القانونية وتجعله مؤهلا لقيادة مركبة ذات محرك في المسالك المفتوحة لحركة المرور،⁹ والرخصة بالنقاط لا تكون إلا لكل حائز على رخصة القيادة.

الفرع الثاني: تعريف الفقه للرخصة بالنقاط

إلى غاية الآن لا يوجد تعريف فقهي للرخصة بالنقاط، لكنه بطبيعة الحال عرف الرخص الإدارية في العديد من المناسبات نذكر البعض منها:

• تعريف Pierre LIVET :

« ...c'est un acte administratif revêtant la forme d'une décision unilatérale de caractère individuel, émis en principe après habilitation expresse du législateur ... »¹⁰.

• تعريف عادل أبو الخير للرخصة الإدارية على أنها عبارة عن إجراء بوليسي وقائي من اختصاص السلطة الضابطة تقوم به بهدف حماية الدولة والأفراد من الأضرار التي من شأنها أن تنشأ نتيجة ممارسة الحريات والحقوق الفردية أو لحماية النشاط الفردي نفسه مما قد يتسبب في إعاقته فيما لو ترك دون تنظيم¹¹.

• عرفت أيضا على أنها وسيلة قانونية تستخدمها السلطة الإدارية لتبسط رقابتها السابقة واللاحقة على النشاط الفردي فهو إجراء ذو طابع وقائي يمكن الغدأة العامة من الحفاظ على النظام العام¹².

وباعتبار الرخصة بالنقاط هي في النهاية رخصة إدارية يمكن تعريفها في النهاية على أنها وسيلة إدارية تستخدمها الإدارة العامة ممثلة في سلطات الضبط الإدارية المروري للحفاظ على أمن الطرقات وسلامتها من خلال المساهمة في ردع قاندي المركبات عن ارتكاب المخالفات المرورية على اختلاف أنواعها عن طريق سحب نقاطهم مما سيفقددهم في النهاية الحق والمكنة القانونية في قيادته المركبات¹³.

المطلب الثاني: خصائص نظام الرخصة بالنقاط

يتسم نظام الرخصة بالنقاط بالعديد من السمات والخصائص التي تميزها عن أي رخصة مرورية أخرى تستخدمها سلطات الضبط الإداري المروري سواء على المستوى الوطني أو المحلي فهي تجسيد لنظام الإدارة الإلكترونية (الضرب الأول) التي تسعى لردع قاندي المركبات عن ارتكاب المخالفات المرورية (الضرب الثاني).

الفرع الأول: تجسيد لنظام الإدارة الإلكترونية

إن العمل بنظام النقاط المرورية يتطلب بالضرورة وجود ما يعرف بإدارة إلكترونية والإدارية، ذلك لعدة أسباب لعل أهمها الزيادة في عدد السكان والأنشطة الاقتصادية المختلفة التي أدت إلى زيادة الحاجة إلى الحصول على الرخص الإدارية، لأعداد جديدة من قائدي المركبات والمركبات وما يرافق ذلك من إجراءات ودراسات لطلبات المترشحين للحصول على الرخص المرورية، هذا التنامي جعل النظام العام في الجزائر يضع من أولوياته تطوير وتحديث أسلوب العمل لرفع كفاءة العمل الميداني والإداري، ناهيك عن الكثير من الصعوبات التي تعانيها الإدارة نتيجة كثرة الملفات وضياح بعضها وصوبة الوصول إليها أحيانا أخرى مما يتسبب في التعطيل الغير مقبول لمصالح الإدارة العامة ومصالح الأفراد.

كما أن الأماكن المعددة لحفظ ملفات الأفراد سواء على مستوى الجماعات المحلية أو مصالح الأمن الوطني أخذت بالامتلاء إذ تراكمت فيها أعداد كبيرة من ملفات قائدي المركبات خلال سنوات طوال في أماكن لا تتوفر فيها الشروط المناسبة للتخزين الصحيح¹⁴.

ونتيجة لتلك الأسباب وشعورا بأهمية الحاجة للتطوير فقد تم بموجب القانون رقم 05-17 المعدل والمتمم للقانون 01-14 إحداث بطاقتين وطنية لرخص السياقة¹⁵، يسجل فيها جميع الأعمال التي وردت على رخص السياقة من تعليق وسحب وإلغاء وسحب للنقاط وغيره، وليس ذلك فحسب بل يسجل فيها مختلف الجزاءات التي لحقت بقائدي المركبات ونوعية المخالفات المرورية المرتكبة في ظل قاعدة معطيات توضع لدى الوزير المكلف بالداخلية.

ومن هذا المنطلق فإن إحداث هذه البطاقتين يساهم في نجاح نظام النقاط المرورية لأنه سيسمح بالإطلاع الإلكتروني من قبل الأعوان المؤهلين، إن كان المخالف قد ارتكب سابقا مخالفات أخرى أو هو في حالة العود أم لا، عندها يتقرر كم عدد النقاط التي يمكن سحبها وحجم الغرامة التي عليه تسديدها، فالبطاقتين تعمل جنبا إلى جنب مع الرخصة بالنقاط.

الفرع الثاني: ردع ارتكاب المخالفات المرورية¹⁶

عندما يرتكب قائد المركبة إحدى مخالفات حركة المرور فإن الأعوان المؤهلين المختصين سيعمدون إلى سحب النقاط حسب نوع المخالفة المرتكبة¹⁷، ويحدد الجدول المبين أدناه عدد النقاط التي يمكن سحبها:

عدد النقاط	المخالفات والجنح
نقطة واحدة	المخالفات من الدرجة الأولى باستثناء المخالفات المذكورة في المطات 1 و 5 و 7
نقطتان	المخالفات من الدرجة الثانية
نقطتان	عدم دفع الغرامة الجزافية المتعلق بالمخالفات
أربع نقاط	المخالفات من الدرجة الثالثة

مخالفات من الدرجة الرابعة	سنة نقاط
الجنح باستثناء الجنح المذكورة في المواد 88، 90، 87، 82، 81، 80، 78 من القانون رقم 01-14 المعدل والمتمم.	10 نقاط

وبالنظر إلى نوعية المخالفات المرورية خاصة من الدرجة الاولى والثانية نجدها تمثل السلوك العادي والشائع لدى الافراد خاصة في الجزائر، مما يجعلهم مهددين في كل مرة بسحب نقاطهم وبالنتيجة فقد رخصهم، إما عن طريق الإلغاء أو التعليق أو السحب ناهيك عن الغرامة الجزافية، لذا عند تطبيق هذا النظام سيسعى الأفراد جاهدين لاحترام قانون المرور بكل قواعده وتفصيله حتى لا يتم تسجيلهم في قاعدة المعطيات الإلكترونية الخاصة بالبطاقيّة الوطنية لرخص السياقة، ومن هنا تكون وسيلة رادعة.

المطلب الثالث: الفرق بين الرخصة بالنقاط وباقي الرخص المرورية

كرس التعديل الدستوري الجزائري¹⁸ لسنة 2016 حرية التنقل بموجب نص المادة 55 التي تنص: "يحق لكل مواطن يتمتع بحقوقه المدنية والسياسية أن يختار بحرية موطن إقامته وان يتنقل عبر التراب الوطني، حق الدخول إلى التراب الوطني والخروج منه مضمون له." وحرية التنقل داخل الدولة يمارسها غالبية الأفراد يوميا بقيادة مركباتهم فزي الآونة الأخير أصبح لكل أسر مركبة تقريبا، وقيادة تلك المركبات تتطلب أن يكون هؤلاء الأفراد مؤهلين لذلك من خلال حصولهم على الرخص المرورية التي تسمح لهم بالقيادة وبالتالي التنقل من مكان إلى آخر.

والشيء الذي يجمع بين الرخصة بالنقاط وبين باقي الرخص أنها تؤهل صاحبها لممارسة حرية التنقل من مكان إلى آخر، من دون أية قيد من أية جهة إدارية مهما كانت، طالما بحوزة قائد المركبة هذه الرخص، والاختلاف يكمن في كيفية الحصول على الرخصة وفي موضوعها.

الفرع الأول: الفرق بينها وبين رخصة السياقة العادية

بالرجوع إلى نص المادة الثانية من القانون رقم 01-14 المعدل والمتمم نجده حدد مفهوم الرخصة بالنقاط ورخصة السياقة كل على حدة ولم يعرفها على أنها شيء واحد، فقد أكد على رخصة السياقة هي ذلك القرار الإداري الذي يؤهل صاحبه لقيادة مركبة ذات محرك أما الرخصة بالنقاط فهي أداة قياس مدى انضباط قائد المركبة عند استعماله المسالك العمومية. مما يعني أن كل حائز للرخصة بالنقاط هو حائز بالضرورة لرخصة السياقة والعكس غير صحيح، ذلك لأن الأفراد إذا ما أرادوا الحصول على رخصة سياقة عليهم الخضوع لاختبارات نظرية وأخرى تطبيقية أما الرخصة بالنقاط فيحوزها كل حائز لرخصة السياقة.

الفرع الثاني: الفرق بينها وبين باقي الرخص المرورية

إن الفارق بين الرخصة بالنقاط وبين باقي الرخص الخاصة بنقل الأشخاص كرخصة النقل بواسطة سيارات الأجرة أو نقل البضائع كرخصة نقل النفايات الخاصة بالخطرة، يكمن في كيفية وشروط الحصول عليها، إذ من بين تلك الشروط أن يكون الشخص حاصلًا مسبقًا على رخصة قيادة ورخصة بالنقاط وإلا لن يحصل على تلك الرخص ولن يمارس ذلك النشاط.

فرخصة استغلال النقل بواسطة سيارات الأجرة هي ذلك الترخيص الإداري الذي يؤهل صاحبه بنقل المسافرين وأمتعتهم مقابل أجره من مكان إلى آخر عبر الطريق على متن مركبة ملائمة. وتتسم بأنها شخصية ومؤقتة وقابلة للإلغاء غير أنه بعد التعديل الذي طرأ على نص المادة 30 من المرسوم التنفيذي 12-230 المعدل والمتمم¹⁹، أصبح يمكن لمستغل النقل بواسطة سيارة الأجرة أن يعوض بسائق إضافي يخضع لنفس شروط استغلال خدمة سيارة الأجرة باستثناء مسألة امتلاكه لسيارة ملائمة أو حصوله على رخصة الاستغلال²⁰، ناهيك عن أنه لا يمكن تحويلها أو التنازل عنها ولا أن تكون محل لأي صيغة من صيغ الإيجار²¹. ويختص بإصدارها مدير النقل المختص إقليميًا مرفقة بدفتر الشروط الذي يمضيه المترشح.

ولدينا أيضًا رخصة نقل النفايات الخاصة بالخطرة فهي تلك المكنة القانونية المشكّلة في صورة قرار إداري صادر من الوزير المكلف بالبيئة بعد استشارة الوزير المكلف بالنقل، تؤهل صاحبها بنقل النفايات الخاصة بالخطرة من المرسل إلى المرسل إليه خلال مدة زمنية محددة.

لأجل ذلك وجب على طالب الرخصة التقدم لدى الجهات الإدارية المختصة لإيداع ملفه وإلا لن يتمكن من الحصول على الرخصة.

المبحث الثاني: الجهات المختصة بنظام الرخصة بالنقاط

يختص بنظام الرخصة بالنقاط العديد من الجهات الإدارية، تشكل في مجموعها سلطات الضبط الإداري المروري العام والخاص، كالوزير المكلف بالداخلية أو الوالي أو رئيس المجلس الشعبي البلدي أو مصالح الأمن أو الدرك الوطني وغيرها من الهيئات، دون أن ننسى الأفراد الحائزين على رخص القيادة على اختلاف أنواعها، وحسب النصوص القانونية المحددة لنظام الرخصة بالنقاط هناك هيئات أخرى أضافها القانون رقم 17-05 المعدل والمتمم للقانون رقم 01-14 كإدارة المكلفة بتسيير البطاقية الوطنية لرخص السياقة، من دون أن يحدد ما إن كانت من بين الهيئات التي تم إحداها في نفس القانون أم هي هيئة موجودة من قبل كالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق أو اللجان الولائية، لذا سيتم التعرف بالتفصيل إلى الجهة المختصة بمسك البطاقية الوطنية لرخص السياقة (المطلب الأول)، ثم إلى الجهات التي تملك حق الاطلاع على معلومات البطاقية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الجهة المختصة بمسك البطاقة الوطنية لرخص السياقة

باستقراء نص المادة رقم 62 من القانون رقم 01-14 المعدل والمتمم نجد أن تم إحداث آلية جديدة قانونية للتوثيق، توضع لدى الوزير المكلف بالداخلية، وبالنسبة إلى كيفية تنظيمها ترك ذلك للتنظيم مستقبلا وذلك على غرار بقية المجالات التي سبقت إحداثها كالبطاقة الوطنية للسكن²² والبطاقة الوطنية لعقود التعمير²³ وكل ذلك في سبيل تسهيل الإجراءات الإدارية واختصار الوقت، وتحقيق الانتفاع الجيد بخدمات مرفق المرور، لذا سيتم التعرف على هذه البطاقة (الفرع الأول) وعلى الجهة صاحبة الاختصاص في تسييرها ومسكها (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مفهوم البطاقة الوطنية لرخص السياقة

تعتبر البطاقة الوطنية لرخص السياقة عبارة عن آلية توثيق معلوماتية تعتمد على قاعدته بيانية إلكترونية يدون فيها جميع التصرفات القانونية والمادية التي قام بها قاندي المركبات أو حائزي رخص السياقة سواء كانت مشروعة أو غير مشروعة، ذلك لأنه بالرجوع إلى نص المادة الثانية من القانون رقم 01-14 المعدل والمتمم نجده عند تعريفه لرخص السياقة أكد على ضرورة إعدادها على دعامة تسمح بسجيل المعلومات التي يحتويها ملف صاحب رخصة السياقة بشكل إلكتروني.

ومن هذا المنطلق نجد أن البطاقة تشكل بهذه الطريقة وسيلة رقابة على جميع الأشخاص سواء الطبيعية أو المعنوية والذين يستعملون بشكل يومي المسالك العمومية بواسطة مركبتهم، والذين كانت رخصهم محل تعليق أو إلغاء أو عدم صلاحية أو تجديد أو تلف وغيرها، فيجد الأفراد أنفسهم مجبرين على احترام التزاماتهم القانونية مع الدولة في الأجال القانونية، وبالنتيجة تجنب حدوث أضرار لهم ولغيرهم وللدولة نفسها.

الفرع الثاني: الجهات المختصة بمسك البطاقة الوطنية لرخص السياقة

في الواقع أن إحداث البطاقة الوطنية لرخص السياقة حديث جدا، فقد تم إحداثها بموجب المادة 62 من القانون رقم 01-14 المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 17-05 المؤرخ في 16 فبراير 2017، وإلى غاية اليوم لم يصدر بعد النص التنظيمي للبطاقة، ليحدد لنا الجهة المختصة قانونا بمسك البطاقة وتسييرها، ولقد اكتفى المشرع بذكر عبارة الإدارة المكلفة بتسيير هذه البطاقة، وذلك إن دل على شيء إنما يدل على أن الوزير المكلف بالداخلية لم يحدد بعد الجهة التي يمكن أن يعتمد عليها وتكون أمينة على المعلومات التي توضع بالبطاقة، ليجد نفسه أمام خيارين الأول أن يحدث هيئة جديدة تكون مهمتها الأساسية تسيير هذه

البطاقية تكون مستقلة عن بقية الهيئات، والثاني أن يوكل هذه المهمة إلى هيئة موجودة وتعمل في مجال المرور.

المطلب الثاني: الجهات المختصة التي تملك حق الاطلاع على معلومات البطاقية

بالرجوع إلى نص المادة 62 مكرر 2 من القانون رقم 01-14 المعدل والمتمم، نجد أن المشرع خول العديد من الجهات وأعطاهم الحق في الاطلاع على المعلومات الخاصة فقط برصيد نقاط رخصة السياقة، الواردة بالبطاقية الوطنية لرخص السياقة دون المعلومات الأخرى، إذ تنص: "يرخص للأشخاص والسلطات المبينة أدناه الاطلاع على المعلومات المتعلقة بنقاط رخصة السياقة:

- صاحب رخصة السياقة.

- مصالح الأمن: قيادة الدرك الوطني والمديرية العامة للأمن الوطني.

- السلطات القضائية.

- الإدارة المكلفة بتحصيل الغرامات".

وعلى غرار البطاقيات في المجالات الأخرى فإن باقي المعلومات الواردة في البطاقية تكون سرية ولا يحق لأي كان الاطلاع عليها أو الاستعانة بها أو تغييرها معطياتها إلا إذا أعطى القانون هذا الاختصاص لجهة معينة دون أخرى، وعموما فإن الجهات التي تحتاج إلى الاطلاع على بياناتها هي غالباً السلطات القضائية بموجب أوامر قضائية لإثبات وقائع معينة في القضايا المعروضة عليهم وكذا الأعوان المؤهلين المكلفين بمعاينة المخالفات المرورية على مستوى الطرقات.

الفرع الأول: مصالح الأمن

غالبية مصالح الأمن التي تعمل كشرطة مرور هم مصالح الأمن الوطني في الطرق الحضرية ومصالح الدرك الوطني في باقي الطرقات فبالنسبة لمصالح الأمن الوطني نجدها تحتوي على مصلحة تدعى مصلحة الأمن العمومي التي تحتوي بدورها على كتيبتين²⁴؛ الأولى: هي كتيبة حركة المرور وأمن الطرقات وتتشكل بدورها من أربعة فرق، منها فرقة المخالفات والجنح التي تختص بمتابعة الغرامات الجزافية المتعلقة بحركة المرور ومعالجتها، وبضبط ملفات تعليق رخصة السياقة ومعالجتها، ويتمثيل المصلحة على مستوى لجنة تعليق رخص السياقة، وكذا بمباشرة الإجراءات الخاصة بالجنح المرورية ومتابعة وضع المركبات بالمحاشر، ولدينا أيضاً فرقة حركة المرور والتي بدورها تتشكل من ثلاث مجموعات مجموعة ضبط المرور ومراقبته والتي تختص بضبط حركة المرور والنقل البري للمسافرين والبضائع، والمساهمة في الحفاظ على النظام العام وتأدية أعمال الوقاية والتوعية المرورية، ثم

مجموعة الرادار التي تعمل على مراقبة الطرق في إطار قمع مخالفات المرور لا سيما تجاوز السرعة المسموحة، ثم مجموعة وسائل الدفع التي تختص بالتدخل لإخلاء المركبات المتوقفة على وتحويل المركبات المشبوهة أو محل بحث كما تختص بالتدخل لإخلاء المركبات المتوقفة على محاور الطرقات ذات الحركة المرورية الكبيرة والتي تشكل خطرا على مستعملي الطريق، والفرقة الثالثة هي فرقة الدراجين، وتختص بالوقاية من مخالفات المرور وقمعها والمشاركة في عمليات المراقبة على المحاور الكبرى للطرق، والمواكبة الرئاسية وتوجيه عمليات النقل ذات الطابع الاستثنائي ومراقبة سيارات الإسعاف خلال المناسبات الخاصة، بالإضافة إلى إيصال البريد المستعجل.

وأما الفرقة الرابعة والأخيرة هي فرقة أمن الطرقات، وتختص أساسا بحراسة الطرق السريعة للمجمعات السكنية وقمع المخالفات التي تتسبب في حوادث المرور وتعمل بالاتصال المباشر مع مركز العمليات لأمن الولاية، وذلك بالزي الرسمي وعلى متن مركبات ودراجات نارية ذات العلامات الملونة.

الثانية : كتيبة أمن النقل وتتشكل من فرقتين، فرقة شرطة الميترو وتختص بمكافحة كل أعمال التخريب والإتلاف التي تمس التجهيزات والإنشاءات، وضمان امن المستعملين داخل المنشأة التي توجد بها العربات والوقاية من المخاطر، والفرقة الثانية هي فرقة شرطة الترامواي والتي تختص بضمان أمن وسكينة المستعملين على مستوى المحطات والعربات، ومراقبة خط السكة وتأمينه وحماية التجهيزات والإنشاءات والوقاية من المخاطر.

ولدينا أيضا ضبط الشرطة القضائية وقد حددتهم المادة 15 من قانون الإجراءات الجزائية، إذ نجد أن صفة ضابط شرطة قضائية يتمتع بها كل من:

- رؤساء المجالس الشعبية
- محافظو الشرطة
- ضباط الدرك الوطني الذين يضمنون مراقبة 80 % من الشبكة الوطنية للطرقات²⁵.
- ضباط الشرطة.
- ذووا الرتب في الدرك ورجال الدرك الذين أمضوا في سلك الدرك ثلاث سنوات على الأقل والذين تم تعيينهم بموجب قرار مشترك صادر عن وزير العدل ووزير الدفاع الوطني بعد موافقة لجنة خاصة.
- مفتشو الأمن الوطني الذي قضوا في خدمتهم بهذه الصفة ثلاث سنوات على الأقل وعينوا بموجب قرار مشترك صادر عن وزير العدل ووزير الداخلية والجماعات المحلية بعد موافقة لجنة خاصة.

- ضباط وضباط الصف التابعين للمصالح العسكرية للأمن الذين تم تعيينهم خصيصا بموجب قرار مشترك صادر عن وزير الدفاع الوطني ووزير العدل.

وبالإضافة إلى كل هؤلاء لدينا بعض من الأعوان المؤهلون الذين لا يمتون بصلة لمصالح الأمن وهم الذين نصت عليهم المادة 58 من القانون رقم 01-13 المعدل والمتمم²⁶، وهم مؤهلين في إطار ممارستهم لمهامهم على وجه الخصوص القيام بالتحقق من كل الوثائق المتعلقة بممارسة نشاط النقل، ومعاينة الحمولات والدخول إلى مركبات نقل المسافرين والبضائع، والدخول ومعاينة أماكن الشحن والتفريغ، ومراقبة سندات النقل، وهم على التوالي:

- المفتشون الرئيسيون ومفتشو النقل البري التي تكمن مهمتهم الرئيسية في ضمان مراقبة تطبيق التشريع والتنظيم المعمول به في مجال النقل البري، وكذا القيام بالتفتيش والتحقيقات في مجال النقل البري، والمشاركة في أشغال اللجان الولائية المتعلقة بالعقوبات في ميدان النقل البري²⁷.

- الأعوان المحلفون التابعون لمصلحة التحقيقات الاقتصادية.

- ضباط وأعوان الشرطة القضائية¹⁰ وهم موظفو مصالح الشرطة وذووا الرتب في الدرك الوطني ورجال الدرك ومستخدمو مصالح الأمن العسكري الذين ليست لهم صفة ضباط الشرطة القضائية، وتكمن مهمتهم مساعد ضباط الشرطة القضائية لدى مباشره وظائفهم، ويثبتون الجرائم المقررة في قانون المرور، ممثلين في ذلك لأوامر رؤسائهم مع الخضوع لنظام الهيئة التي ينتمون إليها ويقومون بجمع كافة المعلومات الكاشفة عن مرتكبي الجرائم المرورية.

وتكمن نوعية المخالفات التي يختص الأعوان أعلاه بضبطها، بكل المخالفات التي لها علاقة بنقل البضائع أو الأشخاص ولاسيما:

- عدم مراعاة التعليمات الخاصة بالوثائق المتعلقة باستغلال مركبات النقل المنصوص عليها في القانون رقم 01-13.

- عدم مراعاة التعريفات المقننة والمعلن عنها.

- عدم احترام تعليمات نظام استغلال و/أو دفتر الشروط.

- عدم احترام الالتزامات المرتبطة بتنفيذ عقد النقل.

- ممارسة نشاط نقل الأشخاص والبضائع دون الرخص المطلوبة.

ورفض الإدلاء بالمعلومات إلى الأعوان المؤهلين والمذكورين أعلاه وعدم السماح لهم بالقيام بعمليات الرقابة أو إجراء التحريات المطلوبة. وتقديم تصريحات خاطئة أثناء القيام بالإجراءات المتعلقة بتسليم الرخص التي يقتضيها التنظيم الجاري العمل²⁸.

الفرع الثاني: السلطات القضائية

بالرجوع إلى نص المادة 802 من القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فيفري 2008 والمتضمن قانون الاجراءات المدنية والإدارية نجد أن جهات القضاء العادي هي المختصة في النظر في المخالفات المرورية، وكذا البت في دعاوى التعويض الناتجة عن الحوادث المرورية التي ترتكبها المركبات التابعة للدولة أو الولاية أو البلدية أو المؤسسات العمومية ذات الصبغة الإدارية، لهذا من المفترض ان تكون جهات القضاء العادي وعلى رأسهم المحكمة الابتدائية صاحبة الاختصاص في الاطلاع على محتوى البطاقة الوطنية لرخص السياقة، غير أن لفظ السلطات القضائية في نص المادة 62 مكرر 2 من القانون رقم 01-14 المعدل والمتمم جاء عاما ليشمل أيضا جهات القضاء الإداري وذلك عندما يتعلق الامر بإلغاء قرار الوالي القاضي بسحب رخصة السياقة مثلا²⁹.

خاتمة:

إن سياسة مواجهة الدولة للحوادث المرورية تبدأ بضرورة الاعتراف بوجود المشكلة وآثارها الاجتماعية والاقتصادية والقانونية، ثم وضع الاستراتيجيات المناسبة، وهذا ما سعى إليه المشرع الجزائري وحرص على تجسيده بإيجاد أطر قانونية داخلية كانت قوانين المرور المتعاقبة، حتى تكون إطارا مرجعيا للحد من الحوادث المرورية، ولم تقتصر أحكامها على التجريم والعقاب بل تضمنت قواعد تتعلق بالوقاية من الحوادث المرورية، من خلال تخويل الجهات الإدارية المختصة بالمرور بجملة من السلطات والآليات لتنظيم السير على الطرقات... هذا ناهيك عن وجود إرادته سياسية قوية لمواجهة هذه المشكلة، التي تتضح من خلال تبني المشرع لنظام إجرائي فعال في متابعة مرتكبي المخالفات المرورية من خلال استحداث نظام النقاط المرورية، الذي حبذا لو قامت الدولة للتحضير له قبل وضعه على مستوى المنظومة التشريعية، ومن هذا المنطلق نجد أنفسنا أمام جملة من النتائج والتوصيات التي نوردتها كما يلي:

أولا- النتائج:

- إن عدم تفعيل نظام سحب النقاط في الجزائر على الرغم من صدور النصوص القانونية المنظمة له، سببه عدم إمكانية إقامة نظام معلوماتي متطور يسمح بمراقبة المخالفات المرورية ومعرفة نوعية الأخطاء ومكانها وزمانها، وكذا عدم إخضاع الأعوان المؤهلين لنظام آلي ومعلوماتي لدى معاينة المخالفة لوضعها على قاعدته البيانات عند وقوع المخالفة مباشرة.
- أن مشكلة الأساسية المسببة لحوادث المرور هي مشكلة أخلاق بالدرجة الأولى ذلك لان المستتب الأول لها هو العنصر البشري، وما الرخصة بالنقاط إلا وسيلة إلكترونية رقابية على

المخالضين، فإن لم تحد من الحوادث فإنها على الأقل تخفف من حدتها تدريجياً لأنها تردع المخالضين.

- أن عدم التمكن من تعميم نظام الرخصة البيومترية يجعل من نظام الرخصة بالنقاط عديم الجدوى، لذا سجد التفكير ملياً في آليات وطرق تمكن من استبدالها بتلك الورقية والا سيبقى الوضع كما هو عليه.

- أن عقوبة الاحتفاظ برخصة السياقة ستمحى الى الأبد في حال لجأت الهيئات المختصة، بتطبيق نظام الرخصة بالنقاط، إذ سكفي سحب النقاط بدل الاحتفاظ بالرخصة.

ثانياً - المقترحات؛

- الإسراع في تعميم استخدام الرخصة البيومترية لتحل محل رخصة السياقة الورقية، في أقرب الآجال، حتى يكون هناك جدوى من نظام الرخصة بالنقاط وان كان تطبيقه مسألة وقت فقط.

- التوعية المستمرة لفائدة قاندي المركبات، خاصة الذين يجهلون كيفية سحب النقاط وعلى أي أساس، إذ ينبغي إعلامه أن كل مخالفة تقابلها نقاط محددة، إن خسرها سيرتب عنها خساره الرخصة وبالتالي فقدان الحق في التنقل عن طريق قيادة المركبة، وأن مسألة السحب تلك تكون موثقة في بطاقة وطنية يصعب تغيير أو تزيف معطياتها، لذا يجب أن يكون شديد الحرص لده قيادة المركبة ليس فقط حفاظاً على الأرواح والممتلكات بل أيضاً لضمان عدم المساس برخصته وبالتالي بحقه في القيادة.

- إخضاع الأعوان المؤهلين للتكوين المستمر خاصة عند اللجوء إلى نظام رقمي الكتروني ضماناً لعدم التعسف في استعمال السلطة إما تعسفاً أو عن جهل.

الهوامش؛

¹ - جريدة رسمية رقم 46 مؤرخة في 19 أوت 2001.

² - انظر نص المادة 139 من القانون رقم 01-14.

³ - جريدة رسمية رقم 72 مؤرخة في 13 نوفمبر 2004.

⁴ - جريدة رسمية رقم 45 مؤرخة في 29 يوليو 2009.

⁵ - جريدة رسمية رقم 12 مؤرخة في 22 فبراير 2017.

⁶ - يعرف الضبط الإداري على أنه مجموع القواعد التي تفرضها سلطة عامة على الأفراد في عموم حياتهم اليومية أو لممارسة نشاط معين بقصد صيانة النظام العام، أي لتنظيم المجتمع تنظيماً وقائياً، وأنه وظيفة محايدة من وظائف السلطة العامة تهدف إلى حماية النظام العام في المجتمع بوسائل القسر في ظل القانون. انظر:

- توفيق شحاته، مبادئ القانون الإداري، دار النشر للجامعات المصرية "الجزء الأول"، القاهرة، مصر، 1955، ص

- محمود سعد الدين الشريف، النظرية العامة للضبط الإداري، مقالة منشورة بمجلة مجلس الدولة المصرية، السنة الحادية عشرة 1962، ص 112.
- سليمان الطماوي، الوجيز في القانون الإداري، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1984، ص 569.
- محمود عاطف البنا، الوسيط في القانون الإداري، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1984، ص 340.
- محمد مرغنى خيرى، المبادئ العامة للقانون الإداري المغربي، الطبعة الثالثة، مكتبة الطالب بالرباط، المغرب، 1982، ص 275.
- بكر القباني، القانون الإداري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1985، ص 81.
- محمد أنس جعفر، الوسيط في القانون العام "أسس وأصول القانون الإداري"، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1984، ص 163.
- 7 - جريدة رسمية رقم 76 مؤرخة في 28 نوفمبر 2004.
- 8 - جريدة رسمية رقم 62 مؤرخة في 20 نوفمبر 2011.
- 9 - انظر نص المادة الثانية من القانون رقم 01-14 المرجع السابق.
- ¹⁰ - Pierre LIVET, *L'autorisation administrative préalable et les libertés publiques*, Librairie générale de droit et de jurisprudence, Paris, 1974, p 188.
- 11 - عادل أبو الخير، النظام القانوني لحرية إصدار الصحف، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1999، ص 67.
- 12 - عبد الرحمان عزوي، الرخص الإدارية في التشريع الجزائري، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2007، ص 157.
- 13 - سهيلة بوخميس، النظام القانوني لرخصة السياقة في التشريع الجزائري، مجلة حوليات جامعة قائمة للعلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة 8 ماي 1945 قائمة، العدد 23 الجزء الثاني، ماي 2018، ص 124.
- 14 - علي عطا الله صلاح، أثر استخدام الحاسوب على كفاءة أداء إدارة المرور، مذكرة ماجستير، معهد الدراسات العليا، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 1999، ص 28.
- 15 - انظر نص المادة 62 من القانون رقم 01-41 المعدل والمتمم، المرجع السابق.
- 16 - أضاف المشرع الجزائري العديد من الحالات في قائمة المخالفات المرورية بموجب القانون رقم 17-05 المعدل والمتمم للقانون رقم 01-14 فأصبحت المخالفات من درجة الأولى سبع حالات بدل أربعة، والمخالفات من الدرجة الثانية عشرة بدل ثمان حالات والمخالفات من الدرجة الثالثة 22 حالة بدل 13 حالة والمخالفات من الدرجة الرابعة 30 حالة بدل 22 حالة وذلك على النحو المبين في نص المادة 66 من القانون السالف الذكر التي تنص: " تصنف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق إلى أربع درجات؛ أ- المخالفات من الدرجة الأولى مثلما هي مبينة أدناه ويعاقب عليها بغرامة جزافية تحدّد ب 2000 دج؛
- 1- مخالفة الاحكام المتعلقة بالإنارة وكبح الدراجات.
 - 2- مخالفة الاحكام المتعلقة بالإشارة والإشارة وكبح الدرجات المتحركة والدراجات النارية.
 - 3- مخالفة الاحكام المتعلقة بتقديم وثائق المركبة وعند الاقتضاء. شهادة الكفاءة المهنية.
 - 4- مخالفة الاحكام المتعلقة باستخدام الة او جهاز مركبة غير مطابق.
 - 5- مخالفة الراجلين للقواعد التي تنظم سيرهم لاسيما القواعد المتعلقة باستعمال الممرات المحمية.
 - 6- مخالفة الاحكام المتعلقة بالخلل في اجهزة الانارة و اشارة السيارات.

- 7- مخالفة الاحكام المتعلقة بوضع حزام الامن من قبل راكبي المركبات ذات محرك.
- ب- المخالفات من الدرجة الثانية مثلما هي مبينة أدناه ويعاقب عليها بغرامة جزافية تحدد ب2500 دج؛
- 1- مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام أجهزة التنبيه الصوتي.
- 2- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور في أوساط الطرق أو المسالك أو الدروب أو أشرطة الطريق أو الأرصفة أو حواف الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل العمومي وغيرها من المركبات المرخص لها بذلك خصيصا و لمرور الراجلين.
- 3- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية من شأنه تقليص سيولة حركة المرور.
- 4- مخالفة الأحكام المتعلقة بلوحات التسجيل والتجهيزات وإشارات النقل الاستثنائي وكذا مؤشرات السرعة.
- 5- مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع الإشارة الملائمة من قبل كل سائق صاحب رخصة سياقة في الفترة الاختبارية.
- 6- مخالفة الأحكام المتعلقة بالسير على الخط المتواصل.
- 7- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف والوقوف التعسفي المبيق لحركة المرور.
- 8- مخالفة الأحكام المتعلقة بمرور مركبة ذات محرك أو مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة المرور دون أن تكون هذه المركبة مزودة بلوحتي التسجيل.
- 9- مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بنقل ملكية المركبة أو عدم التصريح بتغيير إقامة مالك المركبة.
- 10- مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة لا تفوق 10٪ وتقل عن 20٪ والتي قامت التجهيزات المعتمد بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة أو دون مقطورة أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق ولكل صنف من أصناف المركبات.
- ج- المخالفات من الدرجة الثالثة مثلما هي مبينة أدناه ويعاقب عليها بغرامة جزافية تحدد ب 3000 دج؛
- 1- مخالفة الاحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها نسبة تفوق 10٪ وتقل عن 20٪ والتي قامت التجهيزات المعتمد بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة او دون مقطورة او نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق ولكل صنف من أصناف المركبات.
- 2- مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور أو تقييده في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض أصناف المركبات أو بالنسبة للمركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل.
- 3- مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمن من قبل سائق مركبة ذات محرك.
- 4- مخالفة الأحكام المتعلقة بالارتداء الإجباري للخوذ بالنسبة لسائقي الدراجات المتحركة والدراجات النارية وراكبيها.
- 5- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضروره حتمية على شريط الوقوف الاستعجالي للطريق السريع أو الطريق السريع.
- 6- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف الخطيرين.
- 7- مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن 10 سنوات في المقاعد الأمامية.
- 8- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمركبات غير المزودة بالتجهيزات التي تسمح للسائق بأن يكون له مجال رؤية كاف.
- 9- مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع شريط بلاستيكي أو أي مادة معتمة أخرى على زجاج المركبة.
- 10- مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بالتغييرات التي أجريت على المركبة.

- 11- مخالفة الأحكام المتعلقة بإلزام حائزي رخصة السياقة في الفترة الاختبارية للتكوين وعلى نفقتهم.
- 12- مخالفة الأحكام المتعلقة بطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك غير المطابقة للمعايير المقبولة وشكلها وحالتها.
- 13- مخالفة الأحكام المتعلقة بإلزامية المراقبة التقنية الدورية للمركبات....."
- 17- انظر نص المادة 62 مكرر من القانون رقم 01-41 المعدل والمتمم، المرجع السابق.
- 18- القانون رقم 16-01 المؤرخ في 06 مارس 2016 والمتضمن التعديل الدستوري، جريدته رسمية رقم 14 مؤرخة في 7 مارس 2016.
- 19- المرسوم التنفيذي رقم 12-230 المؤرخ في 24 ماي 2012 المتضمن تنظيم النقل بواسطة سيارات الأجرة، جريدته رسمية رقم 33 المؤرخة في 27 ماي 2012، المعدل والمتمم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 16-82 المؤرخ في الفاتح من مارس سنة 2016، جريدته رسمية رقم 13 المؤرخة في 02 مارس 2016.
- 20- ومعنى ذلك أن سائق سيارة الأجرة يمكنه أن يستعين بسائق إضافي أثناء العمل على نقل الأشخاص، ولا يشترط لهذا السائق الإضافي أن يكون مالكا لسيارة أو حاصلا على رخصة الاستغلال، لكن المشرع أخضع بدوره لنفس الشروط والأحكام التي يخضع لها صاحب رخصة استغلال النقل بواسطة سيارة الأجرة.
- 21- انظر نص المادة 17 من المرسوم التنفيذي 12-230 المعدل والمتمم.
- 22- انظر نص المادة 59 من المرسوم التنفيذي رقم 08-142 المؤرخ في 11 مايو سنة 2008 والمحدد لقواعد منح السكن العمومي الإيجاري، جريدته رسمية رقم 24 مؤرخة في 11 مايو 2008.
- 23- انظر المادة 93 من القانون رقم 08-15 المؤرخ في 20 يوليو سنة 2008 والمحدد لقواعد مطابقة البناءات وإتمام إنجازها، جريدته رسمية رقم 44 المؤرخة في الثالث من أوت سنة 2008. والرسوم التنفيذية رقم 09-276 المؤرخ في 30 أوت 2009 والمتعلق بالبطاقية الوطنية لقرارات التعمير والمخالفات المتعلقة بها وكيفيات مسكها، جريدته رسمية رقم 50 مؤرخة في الثاني من سبتمبر 2009.
- 24- الموقع الرسمي لمديرية الأمن الوطني، <http://www.dgsn.dz>
- 25- شبكة الطرق الوطنية تقدر بمجموع خطي 114.993 كلم، مقسم كما يلي:
- الطرق الوطنية (ط و)..... 30.260 كلم
 - الطرق الولائية..... 23.849 كلم
 - الطرق البلدية..... 59.408 كلم
 - الطريق السيارة..... 1.041 كلم
 - الطرق السريعة والإجتنايبية..... 435 كلم
 - عدد المنشآت..... 4.910 منشأة
- انظر: http://www.mdn.dz/site_cgn/index.php?L=ar#undefined
- 26- المؤرخ في 7 غشت سنة 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، جريدته رسمية رقم 44 لسنة 2001.
- 27- انظر نص المادة 60 من القانون رقم 01-13.
- 28- انظر نص المادة 19 من قانون الإجراءات الجزائئية المعدل والمتمم.
- 29- أوكل أيضا المشرع الوالي بتوقيع الجزاءات المرورية ونذكر على سبيل المثال ما نصت عليه المادة 26 من المرسوم التنفيذي 03-261 المؤرخ في 23/07/2003 والمتضمن تشكيلة المجلس الوطني للنقل البري واللجنة التقنية

- الوزارية المشتركة لنقل المواد الخطرة واللجنة الولائية للعقوبات الإدارية، جريدته رسمية العدد 46 لسنة 2003. إذ أكدت على ان اللجنة الولائية تقترح على الوالي العقوبات الإدارية الواردة في نص المادة 62 من القانون رقم 01-13، الذي عليه أن يبت في الاقتراح بموجب قرار إداري يصدره يتضمن العقوبات الآتية :
- الوضع الفوري في المحشر بصفة تحفظية تتراوح ما بين 15 يوما و45 يوما مع إعداد محضرين لإثبات حالة المركبة عند دخولها وعند خروجها من المحشر يرضيهما المعني.
 - الوضع في المحشر بصفة مؤقتة تتراوح ما بين ثلاثة أيام وخمسة وأربعون يوما.
 - السحب المؤقت لمدة ثلاثة أشهر في حالة العود.
- التعليق المؤقت لرخصة السياقة التي يترتب عنها حسب الحالة إما سحب رخصة السياقة لمدة معينة، أو منع إجراء امتحانات رخصة السياقة إذا لم يكن السائق حامل لها.

نظام الرخصة بالنقاط في التشريع الجزائري: أمل مرتقب أم نظام مثير للجدل؟
