



Tikrit University Journal for Rights
Journal Homepage : <http://tujr.tu.edu.iq/index.php/t>

Fines for traffic violations a comparative study between Iraqi law and Iranian law

ASELL THAIR ABDULHAMEED

Phd Student, Department In Criminal Law And Criminology ,Faculty Of
Law And Political Science, Ferdowsi University Of Mashhad, Mashhad, Iran
ggtab72@gmail.com

Associate Professor .Dr .Seyed Hossein Hosseini

Faculty Of Law And Political Science, Ferdowsi University Of Mashhad ,
Mashhad, Iran
shosseini@um.ac.ir

prof. Dr .Abd al-Rida Javan Jafari

Faculty Of Law And Political Science, Ferdowsi University Of Mashhad ,
Mashhad, Iran
Javan-J@um.ac.ir

Article info.

Article history:

- Received 1 May 2024
- Accepted 27 May 2024
- Available online 1 June 2024

Keywords:

- Traffic policy
- Financial penalty

Abstract: Due to the development taking place in our time and at various levels, whether economic, social, or even political, as well as advanced scientific and technological development, this has resulted in the spread of automobile factories widely and in various countries. This has led to an increasing number of wheels and vehicles of various colors, types, and shapes. Their types and even the type of fuel they operate with, and since Iraq and Iran are neighboring countries and linked by many common interests, this development has been reflected and there has become a noticeable increase in the number of cars, as the total number of

-
- infringement cars in Iraq has reached approximately seven million cars (according to the statement published on the Ministry's website Iraqi Planning, for the year 2021) and double this number and more than that in Iran as well, according to a statistic conducted in the year 2022 (Kimya Aban, a statistic published on the S Data website, <https://www.sdata.ir>), and this increase was accompanied by an increase in Traffic violations, and not a single day may be devoid of these violations, as well as traffic accidents, which forced the two countries in Iraq and Iran to intervene by setting penal penalties, including imposing financial fines, whether these fines are principal or ancillary to penal penalties such as imprisonment and imprisonment, and are linked to It is complementary to the punishment, and through research into this topic it becomes clear to us the penal policy followed for the fine Traffic fines in both Iraq and Iran, and the imposition of these fines has very important purposes. On the economic level, traffic fines represent an important resource for the state treasury, and on the social level, they also contribute to reducing and reducing traffic violations, and they may contribute indirectly to Improving the environment and protecting it from pollution and actions that result in harm to the public interest. Therefore, the nature of the traffic fine in Iraq and Iran was studied in accordance with the Iraqi Traffic Law No. 8 of 2019, the Iranian Islamic Penal Code of the year 1375 Shamsi, and the Iranian Traffic Violations Law of the year 1389 Shamsi, and a statement of the guarantees granted by the law. The person on whom the fine was imposed has the right to appeal these fines in the event that they are in violation of the law, regulations and instructions or were issued by an unauthorized party.

غرامات المخالفات المرورية دراسة مقارنة بين القانون العراقي والإيراني

الباحث: اسيل ثائر عبد الحميد

طالب دكتوراه قسم القانون الجنائي , كلية القانون والعلوم السياسية , جامعة فردوسي مشهد , مشهد , ايران

ggtab72@gmail.com

الأستاذ المشارك. الدكتور سيد حسين حسيني

كلية القانون والعلوم السياسية , جامعة فردوسي مشهد , مشهد , ايران

shosseini@um.ac.ir

الاستاذ الدكتور عبد الرضا جوان جعفري بجنوردي

كلية القانون والعلوم السياسية , جامعة فردوسي مشهد , مشهد , ايران

Javan-J@um.ac.ir

معلومات البحث :

تواريخ البحث:

- الاستلام : ١ / آيار / ٢٠٢٤
- القبول : ٢٧ / آيار / ٢٠٢٤
- النشر المباشر : ١ / حزيران / ٢٠٢٤

الكلمات المفتاحية :

- سياسة مرورية
- غرامة مالية
- مخالفة
- العراق
- ايران
- حوادث مرورية .

الخلاصة: نظرا للتطور الذي يجري في عصرنا هذا و على مختلف الاصعدة سواء الاقتصادية او الاجتماعية او حتى السياسية , وكذلك ايضا التطور العلمي والتكنولوجي المتقدم فقد نتج عن ذلك انتشار مصانع السيارات وبشكل واسع وبمختلف البلدان فأدى ذلك الى تزايد اعداد العجلات و المركبات بمختلف الوانها و انواعها و اشكالها و اصنافها وحتى نوع الوقود الذي تعمل به , وبما ان العراق وايران دولتان جارتان وترتبطهما العديد من المصالح المشتركة فقد انعكس هذا التطور على الواقع المعيشي , فاصبحت هناك زيادة ملحوظة في اعداد السيارات اذ بلغ مجموع اعداد السيارات في العراق بما يقارب سبعة مليون سيارة (1) وضعف هذا العدد وما يزيد عنه في ايران ايضا وفقا لاحصائية اجريت في العام ٢٠٢٢ (2) , وهذا التزايد صاحبه الزيادة في المخالفات المرورية وقد لا يخلو يوم واحد من هذه المخالفات و كذلك الحوادث المرورية التي تدور وجودا وعدما مع هذه المخالفات , مما اضطر الدولتين في العراق وايران الى التدخل من خلال تحديد عقوبات جزائية ومنها فرض الغرامات المالية و سواء كانت هذه الغرامات بصورة اصلية او بصورة تبعية الى العقوبات الجزائية كالحبس و السجن وتكون مرتبطة بها و متممة للعقوبة , ومن خلال البحث في هذا الموضوع يتبين لنا السياسة الجزائية المتبعة للغرامة المرورية في كل من العراق وايران , وان فرض هذه الغرامات له مقاصد مهمة جدا فهي على المستوى الاقتصادي , فأن الغرامات المرورية تمثل

¹ (تقرير الجهاز المركزي للإحصاء ، مديرية احصاءات النقل والاتصالات ، الصادر في ٩/١/٢٠٢٠، منشور على الموقع الالكتروني : <http://www.alsumaria.tv> اخر زيارة للموقع كانت في ٢٠٢٣/٩/٨).

² (كيميا ايان , احصائية منشورة في موقع اس داتا الحكومي الايراني على الانترنت , <https://www.sdata.ir> اخر زيارة للموقع كانت في ٢٠٢٣/٩/٨).

موردا مهما لخزينة الدولة , و على المستوى الاجتماعي فانها تسهم ايضا في الحد من المخالفات المرورية وتحجيمها , كما انها قد تساهم بصورة غير مباشرة في تحسين البيئة وحمايتها من التلوث والافعال التي ينتج عنها ضرر بالمصلحة العامة , لذلك تم دراسة ماهية الغرامة المرورية في العراق وايران وفقا لقانون المرور العراقي رقم ٨ لسنة ٢٠١٩ وقانون العقوبات الايراني الاسلامي لسنة ١٣٧٥ شمسي وقانون المخالفات المرورية الايراني لسنة ١٣٨٩ شمسي , وبيان الضمانات التي منحها القانون للشخص الذي فرضت عليه الغرامة للطعن بهذه الغرامات في حالة كونها مخالفة للقانون و الانظمة و التعليمات او انها صدرت من جهة غير مختصة .

© ٢٠٢٣ , كلية القانون، جامعة تكريت

المقدمة: نتيجة التقدم على المستوى العلمي والتكنولوجي في مختلف مجالات الحياة وما صاحب هذا

التقدم من تحسن على مستوى الوضع الاقتصادي وزيادة في عدد وسائل النقل وحوادثها وتطورها والتوسع العمراني في المباني وانشاء المدن والتقدم الكبير في مجالات النقل والمواصلات، كل هذه العوامل دفعت السلطات التشريعية والتنفيذية الى سن القوانين والتعليمات لضمان تحقيق السلامة المرورية ورسم السياسة الجزائية المرورية في العراق وايران و التي تواكب بدورها كل هذه التطورات على مستوى الحياة اليومية واعطاء الاهمية القصوى للحفاظ على ارواح المواطنين سواء كانوا من فئة سائقي عجلات ام من فئة المواطنين (المشاة) ، وذلك باعتبار أن حياة المواطن ذات اهمية كبيرة , ولا بد من الحفاظ عليها ليس من الموت فقط وإنما من أية إصابة تلحق به بسبب الحوادث المرورية , و تتمثل مشكلة البحث الأساسية في الصلاحيات التي منحها المشرع لإدارة المرور في فرض الغرامات دون الرجوع إلى القضاء، فهل هذه الصلاحيات كافية أم لا؟, و ما الفرق بين الغرامة المرورية والغرامة الجنائية؟، وبناء على ما تقدم سيتم دراسة ماهية الغرامة المرورية في العراق وايران وفقا لقانون المرور العراقي رقم ٨ لسنة ٢٠١٩ وقانون العقوبات الايراني الاسلامي الذي تمت الموافقة عليه من قبل المجلس الإسلامي لسنة ١٣٧٥ شمسي وقانون المخالفات المرورية الايراني الذي تمت الموافقة عليه من قبل المجلس الإسلامي لسنة ١٣٨٩ ومعرفة الطبيعة الجنائية للغرامة وما هو الهدف من فرض الغرامة المرورية وماهي اساليب فرضها وما هي صلاحية الادارة في فرضها , وبيان الضمانات التي منحها القانون للشخص الذي فرضت عليه الغرامة للطعن بهذه الغرامات في حالة كونها مخالفة للقانون و الانظمة و التعليمات او انها صدرت من جهة غير مختصة وهل تمثل هذه النصوص ضمانات أكثر لصحة وموثوقية اجراءات تسجيل المركبات بشكل اصولي وغيرها من الاجراءات المرورية ، ومن ذلك فرض الغرامات المالية على المخالفين والذي يمثل رادعا قوي يرسمه المشرع الجنائي في رسم السياسة الجزائية لغرض الحد من هذه الافعال الضارة بالمجتمع .

اهمية البحث : تكمن اهمية البحث في هذا الموضوع جراء ازدياد الحوادث المرورية في كلا البلدين والتي تهدد حياة وممتلكات الافراد بالخطر باعتبار ان الحوادث المرورية تعد سببا رئيسيا في الوفاة حول العالم فضلا عن الخسائر المادية التي تلحق بالممتلكات الخاصة والعامة .

مشكلة البحث: و تتمثل مشكلة البحث الأساسية في الصلاحيات التي منحها المشرع لإدارة المرور في فرض الغرامات دون الرجوع إلى القضاء، فهل هذه الصلاحيات كافية أم لا؟, و ما الفرق بين الغرامة المرورية والغرامة الجنائية؟.

منهجية البحث : يعتمد البحث المنهج التحليلي للنصوص القانونية المرورية في كل من العراق وايران والتعليمات واللوائح الخاصة بهذا الموضوع في كلا البلدين .

تقسيم البحث : سنتناول في هذا البحث السياسة الجزائية المتبعة في فرض الغرامة المرورية في كلا من العراق وايران , وعليه سيتم تقسيم البحث الى مبحثين الاول منه مخصص للتعريف بماهية الغرامة المرورية والثاني سيخصص لتطبيق الغرامات على المخالفات المرورية في القانون العراقي والايرواني .

المبحث الاول

ماهية الغرامة المرورية

لغرض الوقوف على المقارنة الصحيحة للغرامة المرورية لا بد من معرفة المقصود بالغرامة المرورية من ثم تمييزها عن باقي الغرامات حتى لا يكون هناك خلط بينها وبين الغرامات الاخرى على هذا الاساس سيتم تقسيم هذا المبحث الى مطلبين وكالاتي :

المطلب الاول / التعريف بالغرامة المرورية

قد عرفها الفقه القانوني على انها : " عقوبة يقصد منها الإيلاء النفسي من الناحية المالية للمحكوم عليه، ابتغاء تحقيق أغراض العقوبة، وهي مكافحة الجريمة المرورية" . (1)

وقد عرفت ايضا بأنها : "ضريبة نقدية يدفعها من يخالف القوانين المرعية الإجراء، وتختلف قيمتها بحسب نوع المخالفة" (2) ,و يؤخذ على التعريف أعلاه أنه عرف الغرامة المرورية

(ضريبة نقدية) ، وفي الحقيقة هي ليست ضريبة، فالضريبة هي التزام بين شخصين دائن (الدولة) ومدين (المكلف)، أما الغرامة المرورية فهي عقوبة مالية تحمل الطبيعة الردعية تفرض على مرتكبي المخالفات المرورية ؛ نتيجة لمخالفة أحكام قانون المرور، وهدفها تحقيق الردع العام والخاص .

كما عرفت الغرامة المرورية كذلك بأنها جزاء لكل قائد مركبة يصدر منه خطأ معين ناتج عن إهماله وعدم إتباع لقانون المرور، صادر عن جهة الإدارة من دون اللجوء إلى القضاء، وهي تتدرج حسب تدرج المخالفات المرورية" . (3)

و يؤخذ على هذا التعريف أنه قصر فرض الغرامة على قائد المركبة، بينما إن الغرامة المرورية يمكن أن تفرض على قائد المركبة أو على المشاة على حد سواء , فقد نصت المادة (٢٦) من قانون المرور العراقي رقم (٨) لسنة ٢٠١٩ على : يعاقب بغرامة مقدارها (٢٥٠٠٠) خمسة وعشرون ألف دينار كل من يعبر الشارع من غير المناطق المخصصة للعبور" , وقد نصت ايضا المادة ٥٠٤ من قانون العقوبات الإسلامي الإيراني على أنه إذا عبر أحد المشاة الطرق المحظورة بموجب أنظمة المرور وتعرض للإصابة أو الوفاة، وكان السائق يسير بالسرعة المسموح بها قانونا مع مراعاة عدم وجود أي وسيلة فنية او عيب في مركبة السائق فلا يكون السائق مسؤولا عن دفع الفدية والأضرار الأخرى . (

1. رمسيس بهنام , النظرية العامة للقانون الجنائي، من دون رقم طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية , ١٩٩٥ , ص ٩٢٥ .

2 جرجس جرجس , معجم المصطلحات الفقهية والقانونية , الطبعة الاولى , الشركة العالمية للكتاب , بيروت ١٩٩٦ , ص ٢٥٢ .

3 حسون محمد علي , د. سهيلة بوخميس، الجزاءات الإدارية المرورية في التشريع الجزائري ، بحث منشور في مجلة رسالة الحقوق كلية القانون، جامعة كربلاء، العدد الأول، السنة التاسعة، ٢٠١٧ , ص ٢٦٨ .

أما الغرامة المرورية كجزاء إداري جنائي فتُعرف بأنها مبلغ من المال تفرضه الإدارة العامة على المخالف عوضاً من متابعته جنائياً عن الفعل الذي ارتكبه ، فقد يحتفظ الفعل بوصفه الجنائي، وعندئذ من شأن دفع الغرامة المالية في بعض الأحوال انقضاء الدعوى الجنائية وغلقها ، وأحياناً تمثل الغرامة الجزاء الوحيد للفعل عندما تفرض بصفقتها عقوبة أصلية ويمكن الاحتفاظ بحق المتهم في الطعن أمام القضاء الجنائي على القرار الصادر بفرض الغرامة" . (1)

أما تعريف الغرامة في الفقه الإسلامي ، فإنه قد عرفها بأنها جزاء نقدي يدفع للدولة بمختلف أشكالها ، جراء مخالفة أحكام الشريعة الإسلامية الغراء ، أو قوانين الحاكم وافر بمشروعية الغرامة المالية وذلك لأنها تعتبر من دعائم الحكم الإسلامي الحديث ، بحيث أنها تؤمن العدالة والامن في المجتمع الإسلامي لما فيها من عدالة اجتماعية ، وفيما إذا كان فرض الغرامة بموجب دليل شرعي أو قانون وضعي حيث الهدف الأساسي من فرضها هو حماية المصلحة العامة وحماية المصالح الفردية على حد سواء . (2)

يتبين لنا مما تقدم أن الغرامة المرورية تفرض في سبيل الحد من الجرائم والمخالفات المرورية الناتجة عن مخالفة قواعد قوانين المرور، والتي تعرض الأشخاص وأموالهم الى الخطر والتي تمس بنظام وأمن المجتمع ، إذ يكون الهدف من فرضها الوقاية من هذه الجرائم، وكذلك تحقيق الردع الخاص والعام، والتي يتم فرضها من قبل الجهات التي حددها المشرع في قوانين المرور، وتتمتع بطبيعة ردعية ، ونظراً إلى هذه الطبيعة فقد أحاطها المشرع بمجموعة من الضمانات ، سنبينها في موضعها من البحث، كما تجدر الإشارة إلى أن الغرامة هي العقوبة الوحيدة المقررة للمخالفات، فهي عقوبة أصلية في مجال الجرائم المرورية وتحديد المخالفات المرورية ، وتتوصل من هذا كله الى تعريف الغرامة المرورية بأنها : (عقوبة مالية تفرضها الإدارة بصلاحيات جزائية ، على من يخالف قواعد قانون المرور) .

المطلب الثاني / الفرق بين الغرامة المرورية وباقي الغرامات

ان للغرامة المرورية اهمية كبيرة في القانون الجزائي بسبب انها تحد وبشكل كبير من المخالفات المرورية والتي من الممكن ان تسبب خسائر فادحة في الارواح والاموال وعلى هذا الاساس سنعالج مسألة الخلط والتشابه بين الغرامة المرورية وبقيّة الغرامات المفروضة بموجب القانون .

الفرع الاول / تمييز الغرامة المرورية عن الغرامة الجزائية

حتى لا تخرج الغرامة عن نطاق العدالة والهدف الذي وضعت من اجله وانها لا بد ان تتسم بصفة الشرعية من حيث فرضها وعدم جعلها اداة تعسفية (3) بالرغم من وجود تشابه كبير بين الغرامة

1 . غنام محمد غنام ، القانون الإداري الجنائي، من دون رقم طبعة دار الفكر و القانون للنشر و التوزيع المنصورة ٢٠١٩ ، ص ٦٨ .

2 . ضامن علي حبيبي ، مبادئ فقه جريمه مالى در فقه اماميه وفقه اهل سنت ، فصلنامه حكومت اسلامى ، شماره پیاپی ٨٣ ، ١٣٩٦ . ص ١١٣ .

3 . أ . د براء منذر كمال ، مستجدات السياسة العقابية في الجرح والجنايات المرورية بموجب قانون المرور رقم (٨) لسنة ٢٠١٩ ، مجلة جامعة تكريت للحقوق ، المجلد ٥ ، العدد ٤ ، الجزء ٢ ، ٢٠٢١ ، ص ٦ .

المرورية والغرامة الجزائية في صفة الردع وانها مبلغ مالي يدفع للدولة جزاءا لانتهاك الفرد احد القواعد القانونية الخاصة اذ اننا نستعرف الى الفروقات بينهما لغرض التمييز وعدم الخلط وكما يأتي .

١. ان الجهة المختصة بفرض الغرامات المرورية هي الادارة متمثلة بشرطة المرور ، او عن طريق منح الادارة سلطة قاضي جنح لفرضها على المخالف بموجب قانون المرور ، اما الوضع في فرض الغرامة الجزائية فأن الوضع مختلف كون ان السلطة المختصة بفرض الغرامة هو القضاء وبموجب احكام القانونين الجزائي (1)

٢. الغرامة المرورية تكون مقدر نسبيا في قانون المرور وبحسب جسامه الفعل ويمكن الطعن بها وتقليلها او حتى الغائها فيما لو جاءت مخالفة للقانون ، اما الغرامة الجزائية فأن قيمتها محددة في حد اعلى وحد ادنى ويمكن ان تكون في بعض الاحيان نسبية يتم فرضها من قبل المحكمة . (2)

٣. ان الغرامة المرورية لا يمكن ان يسري عليها ايقاف التنفيذ بينما الحال في الغرامة الجزائية فالوضع مختلف فممكن ايقاف تنفيذ الغرامة الجزائية . (3)

٤. ان الركن المعنوي في فرض الغرامة المرورية غير مهم ويمكن فرضها بموجب النعصر المادي المكون لها ، اما الحال في الغرامة الجزائية فان العنصر المعنوي والقصد الجرمي عنصر اساسي في فرض الغرامة من عدمه . (4)

٥. ان تحول الغرامة المرورية الى عقوبة الحبس غير ممكن في حال عدم دفعها ، وعلى خلاف ذلك فان الغرامة الجزائية يمكن تتحول الى حبس بهدف اجبار المتهم على الوفاء . (5)

٦. من حيث السجل الجنائي فان الغرامة لا تسجل في السجل الجنائي على العكس من الغرامة الجزائية فأنها تسجل وتعد سابقة في حالة العود .

الفرع الثاني / الفرق بين الغرامة المرورية والعقوبة التأديبية

ان العقوبة التأديبية ، هدفها لردع المخالف وزجر الغير وبهذا تتشابه العقوبة التأديبية مع الغرامة المرورية ، ان العقوبة التأديبية تفرض من قبل الادارة بموجب القانون والتي تفرض على الموظف مقابل اخلاله بالتزامات الوظيفة (6)، اما الغرامة المرورية فانها تتصف بصفة العمومية فهي تفرض

1. لبنى عدنان عبد الامير ، رسالة الماجستير في فرع القانون العام في كلية القانون/ جامعة بغداد ، الاختصاص القضائي للإدارة في المنازعات الجزائية ، مجلة كلية القانون جامعة بغداد ، ٢٠١٦ ، ص ٣٢ .

2 محمد سعد فودة ، النظام القانوني للعقوبات الادارية: دراسة فقهية قضائية مقارنة ، دار النهضة العربية للطبع والنشر والتوزيع ، ٢٠٠٧ ، ص ١٢٢ .

3. لبنى عدنان عبد الامير ، مصدر سابق ، ص ٣٨ .

4. محمد سعد فودة ، مصدر سابق ، ص ٤١ .

5. غنام محمد غنام ، القانون الاداري الجنائي والعصوبات التي تحول دون تطوره مصدر سابق ص ٣٢٧

6. سورية ديش ، الجزاءات الادارية العامة في غير مجالي العقود والتأديب ومدى دستوريتها ، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية والسياسية ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة الشهيد حمه لخضر _ الوادي ، الجزائر ، المجلد العاشر ، العدد الاول ، ٢٠١٩ ، ص ٣٤٥ .

تفرض على جميع المواطنين سواء كانوا موظفين ام لا ، كما ان العقوبة التأديبية والغرامة المرورية فيخضعان لمبدأ لا جريمة ولا عقوبة الا بنص .(1)

الفرع الثالث/ الفرق بين الغرامة المرورية والغرامة في العقود الادارية

ان الغرامة التي تفرضها على المتعاقد بناءا على الرابطة العقدية بين الادارة والفرد جراء اخلاله بالتزامته التعاقدية اي لا يمكن فرضها الا بناء على التعاقد مع الادارة ، اما فرض الغرامة المرورية فانها تتمثل العمومية وفرضها يتحقق في مخالفة قواعد واحكام قانون المرور وهنا تثار سلطة الادارة في تنفيذها ضد المخالف (د ناصر حسين العجمي، مصدر سابق ، ص،١٢٨) ، ان الهدف الاساسي من فرض الغرامة في العقود الادارية هو ضمان لسير وديمومة المرفق العام اما الهدف من وراء فرض الغرامة المرورية فهو الردع والعقاب بغية تحقيق الحفاظ وتحقيق مصلحة عامة في المحافظة على مستخدمي الطرق العامة . (2)

الفرع الرابع / الفرق بين الغرامة المرورية والتعويض المدني

يفرض التعويض في ظل قواعد واحكام القانون الخاص والذي يحكم علاقات الافراد بعضهم مع بعض ، ويكون الجميع متساوي امام القانون يتم فرض التعويض من جهة قضائية مختصة ويثار بناء على المسؤولية التقصيرية او المسؤولية العقدية ، بينما الغرامة فانها تفرض في اطار القانون العام بناء على مخالفة قواعد واحكام القوانين المرورية . (3)

المبحث الثاني / تطبيق الغرامات المالية في قانون المرور العراقي والايرواني

في ظل التطور الاقتصادي والانفتاح الذي شهده العراق بعد عام ٢٠٠٣ ومقارنة مع الاقتصاد الايرواني النامي والمتطور فضلا عن ان ايران بلد مصنع للسيارات مما سبب في زيادة النمو الاقتصادي والذي القى بظلاله على ارتقاء حياة الفرد المعيشية ، اذ لوحظ زيادة في اعداد المركبات بشكل كبير في كلا البلدين ، ووفقاً لإحصائيات رسمية للجهاز المركزي للإحصاء العراقي فقد بلغت عدد سيارات القطاع الخاص حوالي سبعة ملايين سيارة بما فيها اقليم كردستان اي ما يعادل ١٧٦ سيارة لكل ١٠٠٠ الف نسمة، وبزيادة سنوية مقدارها ٤-٥ %، وان تلك الاعداد لا تشمل المركبات

1. د امين مصطفى محمد ، النظرية العامة لقانون العقوبات الاداري ، ظاهرة الحد من العقاب ، بدون رقم طبعة ، دار المطبوعات الجامعية ، الاسكندرية ، ٢٠١٤ ، ص ١٤

2 . سورية ديش ، الجزاءات في قانون العقوبات الادارية ، اطروحة دكتوراه كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة جيلالي ليابس سيدي بلعباس ، الجزائر ، ٢٠١٩ ، ص ٥٨

3. د محمد باهي ابو يونس ، احكام القانون الاداري ، من دون رقم طبعة ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، ١٩٩٦ ، ص٩

الحكومية المخصصة لخدمة المرافق العامة كالوزارات والهيئات والمؤسسات العامة ولو تم جمع هذه الاعداد سويا لفاق هذا العدد بكثير. (1)

ولا بد من ان يقابل هذه الزيادة تطوراً في الطرق والجسور والانفاق والبنية التحتية للمواصلات بصورة عامة كي تتمكن من استيعاب هذه الزيادة المفرطة، ولكن في ذات الوقت ازدادت الحوادث المرورية بسبب الزيادة في المخالفات المرورية ووصل بعضها الى مرتبة الجرائم المرورية سواء كانت بقصد ام من غير قصد، لذا كان لا بد من وضع عقوبات وجزاءات مالية رادعة كعقوبة من جهة وردع للمخالفين من جهة اخرى، فضلا عن ان الغرامات المالية تمثل ايراداً مالياً لخزينة الدولة .

وتعتبر الحوادث المرورية من اصعب المشاكل التي تعاني منها المجتمعات المعاصرة لما لها من اثار اقتصادية واجتماعية تلحق ضرر فادحا على كافة الاصعدة ، فالآثار الناجمة عنها لا تترك اثرها على الفرد وأسرته بل تمتد لتشمل المجتمع واقتصاده الوطني بالكامل فقد تشمل الارواح والممتلكات العامة والخاصة ، و ما تسببه هذه الحوادث المرورية من خسائر للأرواح واعاقات للمصابين قد تكون اعاقاة تامة في بعض الحالات ، وبذلك تشكل خطراً عاما ومواجهتها تكون في غاية الصعوبةً ومما يجعلها مشكلة لأية دولة سواء كانت متقدمة ام نامية او فقيرة (2)

والعراق وايران من هذه البلدان، لذا فقد تم تشريع عدد من القوانين الخاصة ، ومنها قانون المرور رقم ٨ لسنة ٢٠١٩ ، وايضا ما نصه عليه قانون العقوبات الاسلامي لسنة ١٣٧٥ الايراني وقانون المخالفات المرورية لسنة ١٣٨٩ والتي اقرت بالمسؤولية الجزائية والمدنية لمرتكبي المخالفات المرورية وايضا قانون التأمين الايراني . (3)

فضلاً عن ذلك فإن فرض الغرامات المالية يقدر بحسب جسامة المخالفة ، والغرامة المالية هي مبلغ من المال تفرضه السلطة المختصة ، وفقاً للقانون والانظمة والتعليمات على المخالف للقواعد المرورية ، وبما يتناسب مع جسامة المخالفة ، وتكون ايراداً لخزينة الدولة وتزداد حسب جسامة المخالفة. (4)

أما اهم العناصر التي تتكون منها الغرامة المالية للمخالفة المرورية، فتتمثل بالأمور الآتية:

١ - مبلغ من المال اي مبلغ نقدي يتم فرضه بالدينار العراقي، او بالريال الايراني على المخالف للقواعد المرورية النافذة في كلا البلدين .

٢- جزاء وعقوبة عن المخالفة للمرورية التي ارتكبها المخالف ، أي ضرورة وجود مخالفة للقواعد المرورية حتى تثار الغرامة وتكون فعالة .

1. (" تقرير الجهاز المركزي للإحصاء ، مديرية احصاءات النقل والاتصالات ، الصادر في ٩/١/٢٠٢٠ ، منشور على الموقع الالكتروني الخاص بقناة السومرية الاخبارية <https://www.alsumaria.tv> / اخر زيارة للموقع كانت بتاريخ ١١/١/٢٠٢٤)

2. سامي هجول حسن ، سلطة الضبط الاداري في الحد من حوادث المرور (دراسة مقارنة)"، (رسالة ماجستير، معهد العلمين للدراسات العليا، ٢٠١٩، ص ٣١٠.

3. صفى الدين احمد الادلة المادية في حواد المرور القاهرة : المركز القومي للبحوث، ٢٠٠٤، ص ١١٤

4. محمد حسين منصور ، النظرية العامة للالتزام احكام الالتزام ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، القاهرة ٢٠٠٧ ، ص ١٣٥ .

٣- تمثل إيراداتاً لخزينة الدولة , وبالتالي لا يمكن استردادها من قبل الافراد الا بحالات استثنائية ولها طرق طعن حددها القانون وفق الاليات ووسائل معينة .

٤ - ترتبط بجسامة المخالفة المرورية، فتزداد كلما زادت جسامة المخالفة المرورية وأثرها على الافراد او الممتلكات العامة او الخاصة او المخالفة للقوانين والأنظمة والتعليمات . (1)

اما أهم الغرامات المالية المنفردة التي تضمنها قانون المرور العراقي رقم ٨ لسنة ٢٠١٩ فتتمثل بالآتي:

المطلب الاول / فرض الغرامات في القانون العراقي

وبعد استعراض و تحليل النصوص القانونية للغرامات المالية التي اصدرها قانون المرور رقم ٨ لسنة ٢٠١٩ والتعليمات الملحقة به (2) ندرج أدناه الملاحظات الآتية: في المادة ٢٥ البند اولا الفقرة أ تم

1. كاظم عبد جاسم الزبيدي، التنظيم القانوني لقانون المرور رقم ٨ لسنة ٢٠١٩ ، بحث منشور على الموقع الالكتروني: <http://www.itp.gov.iq> , ص ١١ .

2 أولاً: نص البند أولاً من المادة ٢٥ من القانون على الآتي ((يعاقب بغرامة مقدارها (٢٠٠٠٠٠) مئتا ألف دينار من ارتكب أي من الأفعال الآتية:

أ - عدم الامتثال لإشارات المرور الضوئية أو إشارات رجل المرور التنظيمية.

ب - قيادة المركبة بإهمال ورعونة .

ج - قيادة مركبة بسرعة تزيد على السرعة المقررة قانوناً .

د - مخالفة قواعد السير والمرور على الطريق السريع .

هـ - قيادة مركبة بصورة معاكسة لوجهة المرور المقررة من سلطات المرور و قيادة عجلة ذات زجاج مظل أو تحمل ستائر وتحجز لحين رفع التظليل والستائر.

ز- من قاد مركبته بدون لوحات تسجيل وتحجز العجلة لحين اكمال اللوحات .

ح- عدم تغطية حمولة مركبات الحمل بصورة محكمة وبشكل يؤمن عدم تطاير أو تناثر أو تساقط الحمولة أثناء ها أو ارتجاجها .

ط . تجاوز الارتفاع المقرر لحمل المواد أو زيادة الحمولة على جوانب سيارات الحمل وفقاً لما تحدده شرطة المرور .

ي - البائع أو المشتري الذي لم يراجع دائرة المرور لنقل ملكية المركبة خلال (٣٠) ثلاثين يوماً من تأريخ توقيع العقد

- ك البائع إذا نظم أكثر من عقد واحد للمركبة ذاتها)) (المادة ٢٥ أولاً من قانون المرور رقم ٨ لسنة ٢٠١٩).

ثانياً : يعاقب بغرامة مقدارها (١٠٠٠٠٠) مئة الف دينار من ارتكب احد الافعال الاتية :-

أ - مخالفة البيانات والتعليمات الصادرة عن مديرية المرور العامة .

ب - استعمال السائق لجهاز الهاتف النقال أثناء قيادة المركبة ..

ج - قيادة مركبة ذات لوحة او لو حتى تسجيل غير واضحة او تالفة او مخفية يصعب رؤيتها .

د - الاستدارة من الاماكن غير المسموح الاستدارة فيها .

- هـ - عدم التوقف عند الخروج من شارع فرعي الى شارع رئيسي .
- و - الوقوف في جهة اليمين عند التقاطعات ومنع انسيابية حركة المرور .
- ز - قيادة مركبة لا تتوفر فيها شروط المتانة والامان المنصوص عليها في هذا القانون .
- ثالثا : - يعاقب بغرامة مقدارها (٥٠٠٠٠٠) خمسون الف دينار كل من ارتكب فعلا من الافعال الاتية :-
- أ - قيادة مركبة باجازة سوق غير مختصة بنوع المركبة .
- ب - عدم مراجعة دائرة التسجيل المختصة لغرض تسجيل المركبة او تثبيت موقفها بعد مدة (٣٠) ثلاثين يوما على كتاب بيع او تسجيل المركبة .
- ج - عدم حمل اجازة السوق او اجازة التسجيل او الامتناع عن اعطائها عند طلبها من رجل المرور .
- د - ايقاف مركبة في مكان يمنع فيه وقوف المركبات .
- هـ - عدم اعطاء الاسبقية للمشاة الذين وطاوا منطقة العبور.
- و - عدم ربط السائق والراكب الذي بجانبه لحزام الامان اثناء قيادة المركبة ويمنع جلوس الاطفال حتى سن (٨) سنوات في المقعد الامامي للسيارة بجانب السائق .
- ز - استعمال الضوء العالي والاضوية المبهرة ليلا بما يؤثر سلبا على مستخدمي الطريق .
- ح - استعمال جهاز التنبيه الهوائي او المتعدد النغمات او المشابه لاصوات الحيوانات او وضع مكبرات الصوت او الصافرات التي تزجج مستخدمي الطريق .
- ط - الاجتياز الخاطئ من جهة اليمين .
- ي - وضع ملصقات الزينة والاعلان او الكتابة او الرسم على زجاج العجلة الامامي والخلفي .
- ك - نقل ركاب على جوانب العجلة او على جزء خارجي منها او اكثر من استيعابها .
- ل - قيادة دراجة نارية تقل سعة محركها عنه (٤٠) سي سي في الشوارع الرئيسية .
- م - عدم تجديد اجازة السوق او التسجيل بعد مهلة الشهر الممنوحة له بموجب هذا القانون .
- ن - مخالفة العلامات المرورية الشاخصة والارضية .
- س - عدم التنبيه بالاشارة قبل مسافة كافية عند الاستدارة او الوقوف .
- ع - تحريك المركبة قبل التأكد من خلو جهة المرور من المركبات .
- ص - عجلة الحمل والاليات الزراعية والدراجات النارية المحورة التي تسير على الجانب الايسر من الطريق .
- غ - التسبب في الازدحام وقطع الطريق لاي سبب كان .
- ف - رمي النفايات والاوراق والسكائر في الشارع .
- ق - تنظيم عمل حافلات نقل الركاب ويعاقب السائق بالغرامة المنصوص عليها اعلاه اذا ارتكب احد الافعال التالية :
- ١ - تجاوز عدد الركاب المرخص به من سلطة الترخيص .

ذكر عبارة عدم الامتثال في هذه الفقرة وان مفهوم هذه العبارة واسع نوعا ما وكان الاجدر على المشرع استخدام عبارة اكثر دقة كأن يستخدم على سبيل المثال عدم الالتزام بالتوقف والمسير وفقا للاشارة المرورية او توجيهات رجل المرور .

في الفقرة ب من المادة ٢٥ في ما يخص قيادة المركبة باهمال ورعونة قد تشكل خطرا على الاخرين ويمكن ان تسبب اضرار للمال العام وكان من الافضل تشديد هذه المخالفة واطافة عقوبة الحبس لها .

في الفقرة ج من المادة ٢٥ في ما يخص السير بالسرعة المفرطة وعبور الحد المقرر ايضا يعرض حياة الاخرين وممتلكاتهم الى الخطر وهناك عدة أسباب لتنظيم السرعة على الطرق الخارجية والداخلية وغالبًا ما يتم القيام به لمحاولة تحسين السلامة المرورية على الطرق وتقليل عدد الإصابات الناجمة عن حوادث المرورية. وفي «التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق»، حددت منظمة الصحة العالمية ((WHO تحديد السرعة باعتباره واحد من اهم الخطوات التي يمكن اتخاذها للحد والتقليل من الإصابات على الطرق الخارجية, و جاء ذلك بعد تقرير أشار لتقديرات منظمة الصحة العالمية, إلى أنه قُتل نحو ١,٢ مليون شخص وجرح ٥٠ مليون شخص على الطرق في جميع أنحاء العالم في عام ٢٠٠٤ , ونظرا لخطورة القيادة فوق السرعة المحددة نقترح تعديل هذه الفقرة وزيادة مبلغ الغرامة الى ٥٠٠,٠٠٠ خمسمائة الف دينار عراقي .

اما في الفقرة هـ من نفس المادة فان قيادة المركبة باتجاه معاكس لحركة السير يزيد من وقوع الحوادث ووقوع الوفيات وكان يجب تغليظ هذه العقوبة عدم الاكتفاء بالغرامة فقط فيجب زيادة مبلغ الغرامة الى حد ٥٠٠,٠٠٠ خمسمائة الف دينار مع حجز المركبة وسحب الرخصة لمدة مناسب ضمانا لعدم تكرار الفعل.

اما فيما جاء في البند الثاني من المادة ٢٥ في الفقرة ب بخصوص غرامة استعمال الهاتف ان استعمال الهاتف من قبل السائقين سببًا رئيسيًا لحوادث السيارات , عندما يستخدم السائقون هواتفهم أثناء القيادة

-
- ٢ - اخراج الرؤوس والابدان من النوافذ .
 - ٣ - عدم اضاءة الحافلة من الداخل بين غروب الشمس وشروقها وعند الضرورة .
 - ٤ - الوقوف لاختذ الركاب او انزالهم في الأماكن غير المخصصة للوقوف .
 - ٥ - التحدث مع الركاب اثناء سير الحافلة او يسمح لهم بالوقوف بجانبه .
 - ٦ - رفض ركوب اي شخص يبدي استعداد له لدفع التعريفه المقررة اذا لم تكن المركبة مستكملة عدد الركاب المرخص بنقلهم .
 - ٧ - عدم تثبيته اعلانا يدل على ان المركبة للاجرة وعدد الركاب المرخص به .
 - ٨ - عدم تفتيش مركبته بعد انتهاء كل رحلة بحثا عما يكون قد ترك من الاشياء وان يسلم ما يجده خلال (٢٤ ساعة) الى اقرب مركز شرطة بموجب ايصال بذلك .
- رابعاً: نصت المادة ٢٦ من القانون نفسه (٩) على ((يعاقب بغرامة مقدارها (٢٥٠٠٠) خمسة وعشرون ألف دينار كل من يعبر الشارع من غير المناطق المخصصة للعبور)).
- خامساً: نصت المادة ٢٧ من القانون (١٠) على أن: ((يعاقب بغرامة مقدارها (١٠٠٠٠٠٠) مليون دينار كل من مارس مهنة تعليم السياقة أو فتح مكتباً لفحص شروط المتانة والأمان دون استحصا الموافقات الأصولية)).

حيث يتم تشتيت انتباههم وتركيزهم بعيداً عن الطريق ويكون وقت رد فعلهم أبطأ بشكل ملحوظ , حيث يمكن أن يؤدي ذلك إلى فشل السائقين في ملاحظة إشارات المرور والمشاة والمركبات الأخرى، مما يؤدي إلى الاصطدامات والحوادث الجسيمة ونقترح على المشرع تعديل هذه الفقرة وزيادة مبلغ الغرامة إلى ٤٠٠,٠٠٠ الف دينار لخطورة هذا الفعل.

اما الفقرة ج في البند الثالث من نفس المادة ففي كثير من الاحيان ينسى السائقين اجازات السوق في منازلهم ويتم تغريمهم رغم انهم يمتلكون اجازات سوق سارية المفعول الا انها ليست بحوزتهم فتم تغريمهم وفقا لهذه الفقرة القانونية فنقترح التالي لحل هذه المشكلة يمكن ربط النظام الالكتروني لاجازات السوق مع مديرية الهوية الوطنية فيصبح السائق بمجرد ان يقدم هوية تعريفية للمرور تظهر لديه ان هذا الشخص يمتلك اجازة سوق سارية المفعول وتجنب الوقوع في المخالفة وتحقيقاً للعدالة .

واضافة لذلك لم يحدد المشرع معياراً لتوزيع الغرامات المالية، هل هو جسامه المخالفة ومدى خطورة الفعل على حياة الافراد ام حجم الأضرار المادية التي يلحقها، اذ ان هناك تداخلاً كبيراً بين العقوبات مع بعضها البعض كما ان جسامه الفعل قد تشكل خطراً على حياة الافراد او انها تلحق بهم اضراراً مادية وهل ان هذه المخالفات وردت على سبيل الحصر ام على سبيل المثال سيما ان التطور التقني والتكنولوجي في تطور مستمر وقد يؤشر وجود حالات غير منظمة تكون موجودة في المستقبل .

المطلب الثاني

فرض الغرامات في القانون الايراني

يعد قانون المخالفات المرورية جزءاً من قانون المرور الرئيسي في جمهورية ايران الاسلامية (1) وسنبين في هذا القانون احكام الغرامة المرورية وماهي السياسة العقابية المتبعة في فرض الغرامة المرورية التي سار عليها المشرع الايراني في هذا القانون , وبعض أهم الجرائم ونتائجها السلبية .

1. والذي تمت الموافقة عليه بتاريخ ٨/١٢/١٣٨٩ شمي وتم نشره في الجريدة الرسمية للدولة بتاريخ ٢٧/١/١٣٩٠ برقم (١٩٢٥٨) وقد نصت اهم مواد هذا القانون على ما يأتي :

البند اولاً من المادة ٧ من هذا القانون نصت على كل حركات استعراضية أو مراوغة فورية أو تحريك دراجة نارية على عجلة واحدة سيتم احتساب ٨ نقاط سلبية للمركبات الشخصية و ١٠ نقاط سلبية للمركبات العامة، ويجب على السائق دفع غرامة مالية على أساس درجته السلبية.

- الحد الأقصى للسرعة على الطرق السريعة هو ٥٠ كم و يتم تحديد تجاوز السرعة المحددة للمركبات الخاصة ب ١٠ نقاط سلبية والمركبات العامة ب ١٥ نقطة سلبية.

- إذا تجاوزت المركبات الخاصة بعضها البعض على الطرق ذات الاتجاهين بشكل يؤدي إلى خطر وقوع حوادث مرورية ٥ نقاط سلبية، لكن المركبات العامة ستحصل على ١٠ نقاط سلبية.

- السائقون الذين يعبرون الإشارة الضوئية الحمراء بمركبات خاصة سيحصلون على ٥ نقاط سلبية، أما مع مركبة عامة فستحصلون على ١٠ نقاط سلبية.

هناك العديد من القواعد التي سوف يستغرق وقتاً طويلاً لذكرها جميعاً لقد ذكرنا أدناه بعض شروط الجزاءات المالية بناءً على النتائج السلبية.

وجاء ايضاً في قانون المخالفات المرورية: "إذا كان المخالف يحمل (٣٠) علامة سلبية تصدر رخصته لمدة ثلاثة أشهر وفي نهاية المدة المذكورة يغرم أربعمئة ألف ريال (٤٠٠,٠٠٠) لصالح الخزينة العامة.

ويذكر في هذا القانون أيضاً أنه "بعد تطبيق الغرامة الأولى، إذا حصل المخالف على درجة سلبية بسبب ارتكابه مخالفات جديدة (المادة ٢٥ من هذا القانون) ، فسيتم مصادرة رخصته لمدة ٦ أشهر، وبعد انتهاء المدة المذكورة" ويدفع ستمائة ألف (٦٠٠,٠٠٠) ريال تعاد لصالح الخزينة العامة.

البند التالي مذكور في قانون المخالفات المرورية وبموجبه، إذا تم منح المخالف درجة سلبية بعد تطبيق القانونين أعلاه، نتيجة لـ (٢٠) مخالفة جديدة، فسيتم إلغاء شهادته. وبعد سنة يمكنه الحصول على شهادة جديدة حسب الأنظمة وبعد إتمام الدورة التدريبية ودفع مبلغ مليون (١,٠٠٠,٠٠٠) ريال لصالح الخزينة العامة واجتياز الاختبارات الخاصة بذلك.

وفقاً لقانون المخالفات المرورية، بعد تحديد مخالفة السائق ومبلغ الغرامة، يتم إرسال فاتورة الغرامة إلى الشخص ويلتزم المخالف بالدفع خلال ٦٠ يوماً من التاريخ المحدد في فاتورة الغرامة أو التاريخ المبلغ عنه في فاتورة الغرامة التي استلمها.

تنص المادة الأولى من قانون المخالفات المرورية على أن المخالفات المرورية تعتبر جريمة ويتحمل السائق المسؤولية الكاملة عن المخالفة .

أما في المادة الثانية من هذا القانون فقد تم توضيح أن السلطات القضائية وشرطة المرور ومجالس المرور في المحافظات والمدن هي المسؤولة عن التعامل مع المخالفات المرورية.

تنقسم عوامل فرض الغرامة المرورية في القانون الايراني و التي تساهم في الحوادث المرورية إلى ثلاث فئات و هي: البشرية، الطرق والمركبات، حيث يكون للعامل البشري (اي سائقين) النصيب الأكبر في وقوع الحوادث المرورية، حتى أن بعض الأبحاث تشير الى ان دور العامل البشري يصل الى ٩٥٪ في الحوادث المرورية.

ومن بين العوامل البشرية تعتبر المخالفات المرورية من أهم العوامل البشرية في تسبب الحوادث . (1) ان أحد أسباب انتشار سوء السلوك أثناء القيادة هو اندفاع الناس الى ارتكاب المخالفات المرورية (فريده، ممتاز انحرافات اجتماعي نظريه ها و ديدگاهها تهران نشر شركت سهامی، ١٣٨١، ص ٣٧) ومن هذه الأسباب الرئيسية ايضا الحوادث الناجمة عن العامل البشري هو الهروب القانوني و قيام بالمخالفات المرورية لعدة مرات دون المحاسبة (2) ولهذا الغرض، تم وضع قوانين وأنظمة صارمة في

يجب على كل شخص مسؤول عن مراقبة حركة المرور في المناطق الحضرية متابعة قضايا المرور بشكل فعال لتجنب المخالفات والمشاكل المرورية

. وفي المادة الثالثة من هذا القانون نصت على أن المخالفات المرورية تنقسم إلى فئتين: مخالفات عامة ومخالفات خاصة لكل فئة من هذه الفئات جرائمها الخاصة.

وفقاً لأعلى سلطة قضائية في البلاد، أي المحكمة العليا، تنقسم المخالفات المرورية في إيران إلى فئتين عامتين: المخالفات العامة والمخالفات الخاصة.

المخالفات العامة تشمل:

- عدم الالتزام بالحد الأقصى للسرعة
 - تجاوز خط الإشارة .
 - عدم استخدام إضاءة السيارة في الظروف المظلمة
 - عدم مراعاة مسافة الأمان بين السيارات
 - عدم إتباع الإشارات المرورية في المناطق المحظورة
 - استخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة وغيرها من الحالات المشابهة
- اما المخالفات الخاصة فتشمل ما يلي :

- عدم استخدام حزام الأمان
- استخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة .
- عدم استخدام نظارات السلامة بالسيارة .
- حالات أخرى مماثلة .

وبموجب هذه المواد ، إذا خالف شخص ما مخالفات مرورية، فإن شرطة المرور ستعاقب الشخص المذكور بالسجن أو دفع غرامة مالية .

كما أنه في حالة تكرار المخالفات يتم فرض عقوبة أكبر على المخالف ، لذلك، من المهم جدًا اتباع قواعد وأنظمة القيادة حفاظاً على السلامة والصحة العامة من خلال اتباع قواعد القيادة، لمنع وقوع حوادث المرور والمساهمة في سلامتك وسلامة الآخرين على الطريق.

1 . مهدي نبي زاده، محمدروش تفضلي ارزيابي نقش عامل انساني در سوانح جاده اي براساس تخلفات ترافيكي رانندگان سال انتشار ١٣٩١ محل انتشار: يازدهمين كنفرانس مهندسي حمل و نقل و ترافيک ايران. ص ١ و ٦ .

2 . بيگي هر باغ، ح ، ١٣٩٦ مسئوليت راننده مقصر. تهران: كاشف ص ١١ .

مختلف الدول وخاصة الدول المتقدمة مع فرض غرامات على السائقين المخالفين ويكون تطبيق الغرامات على المخالفين استراتيجية ممنهجة لردع الحوادث المرورية وبالتالي الحد من الحوادث المرورية قدر الامكان . (1)

في رأى السائقين في استطلاع رأي، فإن زيادة الغرامات أدت وبحسب قولهم الى تقليل المخالفات المرورية بالطبع، لوحظ في هذا الاستطلاع وجود علاقة كبيرة بين انخفاض المخالفات المرورية ومدى الرضا عن القوانين الجديدة الخاصة بفرض غرامات مالية جديدة على السائقين المخالفين. (2)

تعتبر الغرامات من العقوبات المالية التي ثبت أنها تتمتع بدرجة عالية من الردع والتي تتناسب مع خطورة المخالفة المرتكبة (3) وأنها مربحة للخزانة العامة للدولة مقارنة بالعقوبات الأخرى، ولكن عيب هذه العقوبة هو أن مبدأ شخصية العقوبة يواجه صعوبة فيها لأنها تشكل ضغطاً على أشخاص يمتلكون اموال كثيرة تمكنهم من ارتكاب المخالفات وبالتالي من السهولة دفع غرامات المخالفات المرورية الملقاة على عاتقهم . (4)

وفي بعض الأحيان يضطر المخالفون في الدول الاخرى إلى دفع أموال تعادل عدة أشهر من رواتبهم بسبب ارتكابهم ببعض المخالفات، لكن في إيران أعلى غرامة مرورية تعادل نسبة ضئيلة من دخل شخص متوسط الدخل، لذلك، وفقاً للرسوم البيانية، فإن مدى المخاطرة بالمخالفات في إيران أقل بكثير منه في الدول المتقدمة. (5)

أكد حوالي ٧٠٪ من السائقين محل الدراسة على فائدة وتأثير العقوبات في منع المخالفات المحتملة في المستقبل، لكن ٨٪ من المجتمع الاحصائي محل الدراسة أشار إلى أن الغرامات المالية هي وسيلة جيدة للحد من المخالفات . (6)

1. نوید ندیمی، سیدرامتین باقری، هومن آل نوری، بررسی نقش انواع جرمه های ترافیکی در کاهش تخلفات با استفاده از تجربیات ٧ کشور دنیا سال انتشار ١٣٩١ محل انتشار: دوازدهمین کنفرانس بین المللی مهندسی حمل و نقل و ترافیک ، ص ٢.

2. حمید سوری، الهه عینی، علی منتظری، سیده امیدواری، علیرضا جهانگیری، غلامرضا شیران، نقش همیاران پلیس در میزان تخلفات و سوانح ترافیکی کشور سال انتشار ١٣٨٩ محل انتشار: دوماهنامه پایش شماره ٤، دوره ٩، ص ٨٣-٨٤ .

3. رضوانیان، سال (١٣٩٧). بررسی جرم شناختی جرایم ناشی از تخلفات رانندگی. تهران: قانون یار ، ص ٤٠ .

4. کيفر شناسی برناربولک علی حسین نجفی ابرند آبادی انتشارات : مجمع علمی و فرهنگی مجد دسته بندی : حقوق ، علوم سیاسی و فلسفه، دانشگاهی ، ص٦٧ .

5. منصور حاجی حسینلو، فرزاد فهیمی، مستانه فیاضی، نقش جرمه در کاهش تخلفات رانندگی درون شهری، سال انتشار ١٣٨٦، محل انتشار: سومین کنگره ملی مهندسی عمران ، ص ٨٣-٨٤.

6. (Cullen, francis.t. & Robert Agnew, criminological theory past to present, Roxbury publishing company, (2006), p7-9)

وقد خلاص هذا الاستطلاع الى عدة نقاط لعل اهمها ماياتي :

١- إن حجم الغرامات المالية في إيران مقارنة بالعراق منخفض للغاية (بغض النظر عن متوسط دخل الأشخاص في المجتمع) وإيران تتمتع بأقل مبلغ الغرامات من حيث الحد الأقصى ومتوسط الغرامات.

٢- وفقاً لمتوسط دخل الأشخاص، لا تزال العقوبات المرورية في إيران منخفضة.

٣- إن مسألة زيادة مستوى الغرامات المرورية في إيران، وإن كانت بشكل فردي، ليس مرغوب بها من قبل أفراد المجتمع، ولكن بالنظر إلى نسبة المخالفات لكل ١٠ آلاف مركبة في إيران ومقارنتها بالدول الأخرى، فإن الوضع لارتكاب المخالفات المرورية مرتفع ، وبعد جنوب أفريقيا، يختص النسبة الأعلى لإيران، ونظراً لارتفاع تكلفة المخالفات على المجتمع، يمكن قبول زيادة مستوى الغرامات المالية إلى حد ما.

٤- - زيادة حجم الغرامات ليست هي الطريقة الوحيدة لتقليل المخالفات و مواجهتها، لان اليابان على سبيل المثال ، بالرغم من الغرامات المرتفعة، لا تزال في المستوى المتوسط من حيث عدد المخالفات.(1)

وفي دراسة أخرى اجريت بين ٢٠ نوعاً من المخالفات والغرامات المالية بين إيران و ١٤ دولة أخرى من أمريكا وآسيا وأوروبا وإفريقيا، تظهر أيضاً حجم الغرامات المرورية في إيران نظراً لمتوسط دخل الأشخاص مرتفعة مقارنة بالدول الأخرى، بالطبع، هذا الاستنتاج غير صحيح دون الأخذ في الاعتبار عاملين مؤثرين آخرين، أي معدل ملكية السيارة للفرد وعدد المخالفات المرتكبة، وفي الدراسة التي أجريت حول نسبة عدد المخالفات لمتوسط الغرامات ونسبة عدد المخالفات لعدد المركبات المسجلة في الدول محل الدراسة، تحتل إيران المرتبة الثالثة بين ١٥ دولة و هذا الامر يدل على ارتفاع حجم المخالفات المرورية في إيران مقارنة بالدول الأخرى .(2)

في المخالفات المرورية، تكون العقوبة عادة الغرامة المالية والتي يبدو أن لها أكثر أهمية بسبب تأثيرها الرادع والمحدد.(3)

كل سائق في حالة وقوعه تحت انظار القانون يضطر الى دفع مبلغ وهذا المبلغ بالطبع قبل قانون المخالفات المرورية الايراني لسنة ١٣٨٩ كان مبلغاً ضئيلاً حتى هذا المبلغ كان بناء على قدرة السائقين على دفعه وفي القانون الأخير تتضاعف هذه المبالغ بحسب النقاط السلبية المتكررة والمركبة من قبل السائقين ، و على هذا الردع الخاص فإن السائقين الآخرين إذا هربوا وارتكبوا عدة مخالفات مرورية، فإنهم يرتكبون مخالفة أخرى من جديد اذا ما تم ضبطهم وتوثيق مخالفتهم المرورية .(4)

١. نويد نديمي؛ سيد رامتين باقرى و هومن آل نورى منبع سابق ، ص ١٢ .

٢ . محمد عباس زاده؛ اصحاب حبيب زاده و عيسى عابديني: ص ٦٧

٣ . عباسلو، ب. (١٣٩١). مسئوليت مدنى ناشى از سوانح رانندگى. تهران : ميزان , ص ٢٣

٤ . محمدى، ع. (١٣٩٦). بررسى تقصير جزايى در جرايم ناشى از تخلفات رانندگى وسایل نقلیه موتوری زمینی غير ریلی ساری کلک واژه، ص ٧٢ .

من وجهة نظر الذين وافقوا على قانون المخالفات المرورية الايراني لسنة ١٣٨٩ فإن زيادة حجم الجرائم تهدف أيضاً إلى خلق الخوف الناشئ عن الغرامة الجسيمة على المخالفين والتي في ظاهر الأمر لا يمكن أن يكون لها تأثير دائم ومستمر على المخالفين.

بالنسبة للكثير من الناس وفي بعض المجتمعات ثقافياً تعتبر الغرامة إحدى أهم أدوات مكافحة المخالفات المرورية والمواجهة معها، ويعتبر استخدامها فعالاً في تحكّم (ضبط) المخالفات المرورية، أو على الأقل في فترة زمنية قصيرة، فهي ضرورية وفعالة حتى تتحول شيئاً فشيئاً إلى عادة أو سلوك في المجتمع يخاف معظم السائقين من الغرامة أو يمتنع عن ارتكاب حتى المخالفات البسيطة في الأماكن التي يتواجد فيها رجال المرور؛ لكن إذا كان مبلغ الغرامات المرورية منخفضاً، فإنه لا يخلق قوة ردع ولا يغير من سلوك السائقين ويسبب المزيد من المخالفات للسائقين.⁽¹⁾

ان مسألة تشديد العقوبة على الأشخاص الذين يقودون تحت تأثير المؤثرات العقلية أو المشروبات الكحولية: لم تنص القوانين السابقة في ايران عليها بهذا الشكل على هذا التشديد في العقوبة وهو موضوع جديد في قوانين القيادة.

في القانون الجديد، عندما تثبت الأدلة على سكر السائق أو تعاطيه للمواد المخدرة والمؤثرات العقلية، و إذا اثبت أن السكر و فقدان الارادة هو الناتج عن تعاطي المسكرات والمخدرات أو المؤثرات العقلية مع قيادة المركبة ، فيعاقب المخالف بأشد غرامة مالية في جدول المخالفات المرورية، ويتم مصادرة رخصة القيادة لمدة ٦ أشهر و يسجل الدرجة السلبية في رخصة قيادته حسب نوع المركبة (شخصية أو عامة).

اضافة الى ذلك سيعرض المخالف الى المحكمة المختصة لمواصلة الإجراءات القضائية والتعامل مع جريمة تناول المسكرات.⁽²⁾

يبدو أنه في نظام الغرامة المرورية الناشئة عن المخالفات المرورية في العراق وإيران ، هناك حالات اختلاف في القانون الإيراني أكثر من القانون العراقي، ويبدو أن شدة الغرامات المالية الناجمة عن المخالفات المرورية في العراق أكثر وأشد مما كانت عليه في إيران.

نحن نقترح زيادة مبلغ الغرامات المالية في القوانين الإيرانية، ونقترح إضافة بعض فقرات القانون الإيراني إلى القانون العراقي، بما في ذلك إضافة النقاط السلبية للسائق المخالف، ونخلص إلى القول إلى أن قانون المخالفات المروري الايراني قد فرق بين المخالفات الخاصة والعامة وافرد لكل منها غرامة مالية خاصة وانه قد اخذ بمبدأ الغرامة وفرضها على اساس جسامة الفعل وذلك عن طريق احتساب نقاط سلبية ضد السائق الذي قد كرر ارتكاب المخالفة وهذا على ما خلاف ما جاء به المشرع العراقي في قانون المرور العراقي رقم ٨ لسنة ٢٠١٩ .

ونلخص اوجه الاختلاف بين القانونيين في ما يلي :

¹ موسى اميرى تخلفات رانندگی چرا؟ مقاله از پایگاه اطلاع رسانی

² اكبر و روايي؛ على فتاحي، ماهيت و اعتبار نظريه كارشناسي تصادفات در نظام حقوقي كشور،

أ. ان القانون الايراني قد راعى معيار جسامه الفعل وحجم الضرر ووضع ميزان لتحديد المخالفة عن طريق تسجيل نقاط سلبية بحق المخالف وعلى العكس اما القانون العراقي فقد فرض الغرامة على الفعل دون الرجوع الى شخصية المخالف ونرى ان القانون الايراني قد تفوق في هذا الجانب على القانون العراقي في هذه المسألة .

ب. القيمة المالية للغرامة كانت في العراق اكثر شدة منها في ايران ولقد احسن المشرع العراقي في زيادة الغرامة المالية على المخالفين على عكس ما جاء في قانون المرور الايراني فأنها اقل نسبيا .

المطلب الثالث / الضمانات الإجرائية

الضمانات الموضوعية (القانونية) والتي بينها سابقاً لا تكفي بذاتها لضمان مشروعية الغرامة المرورية وقد عرفت الضمانات الاجرائية (الشكلية) بأنها المسار القانوني الذي ينبغي على الادارة الالتزام به في فرض الغرامة , وعدم تجاوزها وبيان طرق الطعن الخاصة للطعن بها امام الجهة المختصة (1), إذ لا بد من توفر ضمانات إجرائية ينبغي على الإدارة التقيد بها عند ممارستها للصلاحيه الجزائية الممنوحة لها، بغية التوفيق بين القيام بوظيفتها التنفيذية من ناحية، وضمان عدم تعسفها في استعمال سلطتها في مواجهة الأفراد من ناحية أخرى(2) ، وأهم هذه الضمانات (حق الاعتراض والتسبيب) وكما يأتي .

الفرع الاول / حق الاعتراض على قرار فرض الغرامة وتسبيبه

إن مقتضيات مبدأ المشروعية وضمان حقوق الأفراد يستوجبان بسط الرقابة بكافة انواعها وصورها على جميع القرارات التي تمس حقوقهم، وذلك بفسح المجال للإعتراض أو الطعن فيها أمام الجهة التي يحددها القانون، وقد اختلفت التشريعات في كيفية منح هذا الحق وكيفية استعماله(3) ، إضافة إلى أن تسبب قرارات فرض الغرامة المرورية يُعدُّ ضماناً مهمة لحماية تلك الحقوق ، وللإحاطة بالموضوع سنبحثه ، وتبين ماهو حق الاعتراض

يُعد حق الاعتراض أو الطعن على قرار فرض الغرامة المرورية امام الجهات المختصة من أهم الضمانات التي يتعين على الادارة توفيرها للأفراد حماية لهم في مواجهة القرارات التي تصدرها الإدارة الممنوحة صلاحية جزائية بموجب القانون (4) ، فهي هي تمارس هذا الإختصاص استثناء عن سلطتها الممنوحة في القانون والمنصوص عليها ، فهي ليست صاحبة الإختصاص الأصليل بهذه الوظيفة

1 . خالد خضير , عادل كاظم , علي عبد عمران , الضمانات الشكلية للموظف في التحقيق الإداري : دراسة في القانون العراقي , مجلة جامعة كربلاء كلية القانون , المجلد ٧ , العدد ١ , ٢٠١٥ , ص ٢٠٢

2 . Aurélie Capello,2010,p134.

3 . د.حسون محمد علي و د. سهيلة بوخميس، الجزاءات الإدارية المرورية في التشريع الجزائري ، بحث منشور في مجلة رسالة الحقوق كلية القانون، جامعة كربلاء، العدد الأول، السنة التاسعة، ٢٠١٧، ص ١٤٤ .

4 . لبنى عدنان عبد الأمير , مصدر سابق , ص ١٦٤ .

قطعا ، إذ أملت الضرورة ولإعتبارات معينة تخضع لتقدير المشرع في أن يمنحه الادارة صلاحية فرض جزاءات ذات طابع جزائي . (1)

و لما كان المشرع قد منح الأفراد حق الطعن بالقرارات والأحكام الصادرة عن السلطة القضائية لما يتوقعه من حدوث أخطاء أثناء تطبيق القانون على الوقائع المعروضة امامه ، فمن باب أولى أن يُمنح الأفراد حق الطعن بالجزاءات والعقوبات الصادرة عن الإدارة بصورة استثنائية ؛ لكون ما يصدر عنها من قرارات يتصف بكونه ذا طبيعة عقابية ليست هي صاحبة الاختصاص الاصيل في فرضه على الافراد ، ولما كانت تلك القرارات تمس حقوق الأفراد وحررياتهم ، كان لابد من فسح المجال للإعتراض أو الطعن فيها وفقا للقانون ؛ لضمان عدم تجاوز حدود إختصاصها وغايتها في انزال الجزاءات . (2)

يلاحظ أن التشريعات المرورية قد اختلفت في تحديد الجهة المختصة في نظر الاعتراض أو الطعن في قرارات فرض الغرامة المرورية، فقد ينص المشرع على أن يكون الطعن أمام القضاء العادي (الجزائي) ، وقد لاينظم طريقا للطعن ، ولكنه يسمح برفض قرار الغرامة المرورية ، ويترتب على ذلك سقوط القرار الصادر بالغرامة، وبدأ الإجراءات الجنائية العادية، أو قد يجعل الاعتراض أمام جهة غير قضائية كأن تكون لجنة تمثل الادارة بموجب القانون . (3)

فقد يحصل و لا ينظم التشريع القانوني في بعض الاحيان طريقاً للطعن على قرار فرض الغرامة المرورية الموقعة من قبل الإدارة بمعنى ترك الخوض في تفاصيل الطعن على قرار فرض الغرامة المرورية ، ولكنه يسمح بالحق في رفض القرار أي عدم قبوله ، ورفض قرار الغرامة يُعدُّ اعتراضاً على الطريق الإداري للفصل بالمخالفة المرورية وبيان ما اذا كانت فرضت وفق القانون من عدمه ، ومن ثم يؤدي ذلك إلى بدء الإجراءات الجزائية العقابية العادية بحقه ، إذ يحال إلى المحكمة المختصة صاحبة الاختصاص لمحاكمته عن نفس السلوك وفقاً لإجراءات الدعوى الجزائية المنصوص عليها في القانون إذ بعد رفض الغرامة المرورية وعدم قبولها من قبل المخالف يقدم إلتماساً إلى الإدارة المرورية التي قررتها ووقعتها عليه ، والتي تلتزم بدورها بنقل الإلتماس إلى النيابة العامة لغرض النظر بها ، والتي لها بناءً على ماتمتع به من سلطة الملائمة والتي تقع ضمن اختصاصها . (4)

الفرع الثاني / حق الاعتراض في القانون العراقي

وينظم القانون المروري الجديد رقم ٨ لسنة ٢٠١٩ عملية الاعتراض على القرارات والأحكام القاضية بفرض المخالفات والغرامات من حيث تشكيل لجنة الاعتراض والعضوية فيها ومدة الاعتراض أو الفترة الزمنية التي يتحدد في نطاقها استعمال هذا الحق المعترف به قانوناً بصراحة نص المادة (٣٠) منه، والتي تتضمن فقرات قانونية تتوزع ابتداءً بتشكيل لجنة اعتراض في مديرية المرور المختصة في وزارة الداخلية ، ويفهم ويستشف من ذلك مراعاة المشرع العراقي للظروف المكانية والزمانية للمعترضين ، من خلال الابتعاد عن مركزية الاعتراض بتقديمه إلى لجان اعتراض مختصة في كل

١ . د. حسون محمد ، المصدر نفسه ، ص ١٥٢ .

٢ . دريد وليد نزال ، الفصل في المخالفات الجزائية ، مكتبة العتبة العباسية المشرفة ، ٢٠١٧ ، ص ٧٨ .

٣ . غنام محمد غنام ، مصدر سابق ، ص ٤٠ .

٤ غنام محمد غنام ، المصدر نفسه ، ص ١٦١ .

مديرية مرور حسب الاختصاص المكاني , لإصدار حكم الغرامة المعترض عليه، وحسنا فعل المشرع العراقي في هذا الجانب لتجنب تراكم الاعتراضات وتزايدها والسرعة في حل النزاع الإداري القائم بين اطرافه ، كما وحدد المشرع العراقي العضوية العاملة في تشكيل اللجنة المختصة بنظر الاعتراضات على القرار إداريا بفرض الغرامات كالتالي بثلاثة أعضاء وهم كل من (مدير وحدة الشؤون القانونية في المديرية المختصة (رئيسا) , وعضوية اثنين يتمثلون بضابط من أمن الأفراد , وآخر من شعبة التدقيق).

وللأفراد في ظل أحكام القانون المروري العراقي الجديد حق الاعتراض الإداري اختياريًا غير القضائي تحديداً خلال مدة لا تتجاوز (١٥) يوم من تاريخ قرار الحكم بالمخالفة، وفي إطار تقديم طلب الاعتراض فإن القانون المروري الجديد جاء خالياً من اشتراط دفع الرسوم لقبول نظر طلبات بالمصادقة على حكم المخالفة والغرامة أو التعديل أو الإلغاء، ولم يوضح القانون تفاصيل أكثر لمفهوم التعديل للقرار نظراً للتعارض الذي قد يحصل عند البحث بمفهوم المخالفة المرورية والغرامة النقدية فقط .

ثم أن القانون وبصراحة مضمون النص القانوني قد اشار إلى أن قرارات اللجنة المختصة بنظر الاعتراضات إداريا , هي قرارات قطعية ونهائية بانه لا يجوز الاعتراض عليها أمام جهات مختصة أخرى إدارية أو قضائية ، ومن وجهة نظر الباحث لا نعتقد بتحقيق العدالة والإنصاف والتطبيق الصحيح لمبدأ المشروعية في قطعية هذه القرارات وحظر الاعتراض عليها والطعن بها ، فحالات التعسف باستعمال السلطة , وعدم الاعتراف بخطأ رجل الإدارة مصدر القرار بفرض الغرامة المرورية على المخالف هي أمرا واردا وليس مستحيل وان كان نادرا من وجهة نظرنا القانونية وان السلطة الادارية أو الجهة المختصة بنظر الاعتراضات , ستكون هي القاضي أو الحكم والخصم في نفس الوقت , لأنها تمثل نفس الجهة الإدارية مصدرة القرار وهذا يخالف القاعدة القانونية القاضي بأن القاضي لا يحكم لنفسه ، لذا فأنا نعتقد من الأفضل ضمان حق الأفراد بالاعتراض على قرارات اللجنة السابقة , أمام جهات إدارية أخرى أعلى أو حتى قضائية مختصة يحددها القانون ، ولاسيما أن القانون نص على تشكيل محاكم تحقيق وجنح مختصة بقضايا المرور حصرا تكون صاحبة الاختصاص في هذه القضايا وفي جميع المحافظات العراقية استنادا الى نص المادة (٣١) من نفس القانون المشار اليه سابقا ، أو على اقل تقدير يقوم المخالف بتقديم الاعتراض أمام المحاكم الإدارية العراقية , (محكمة القضاء الإداري) وذلك باعتبار ان القرارات الصادرة من لجان الاعتراض هي قرارات إدارية فردية , بشكل عام في أطرها ومفهومها ومحتواها , وهي قد تصدر بالأساس من مسؤولي الجهات الإدارية , وان طريق الطعن المرسوم وفق القانون كان إداريا فقط دون القضائي , في ظل أحكام القانون المروري الجديد , ولم ينص على إقامة شكوى قضائية في جانب الغرامات المرورية , اذا كانت المحاكم المرورية التحقيقية والجنح التي تتشكل في المحافظات هي مختصة في إطار عقوبات , ومخالفات محددة، وفي ذلك نلاحظ زيادة للضمانات القانونية لأفراد المجتمع , ولا نلاحظ ضررا متحققا , من ذلك بتعديل النص القانوني المروري كراي قانوني لا فرضا على إرادة المشرع العراقي المحترمة .

الفرع الثالث / حق الاعتراض في القانون الايراني

طبقاً للمادة ٥ من قانون معالجة المخالفات المرورية ، هناك مجالس للتعامل مع المخالفات، يتم في هذه المجالس سماع اعتراضات السائقين وتسجيلها من خلال تقديم استمارة احتجاج، ويتم دراسة هذه الاعتراضات بعناية ، وفي حالة وجود أي اعتراضات يتم إرسالها إلى القاضي و لا تستطيع شرطة المرور مباشرة إزالة هذه المخالفات ويجب أن يكون هناك قاض في هذا المجلس يقوم بفحصها وإزالتها بناءً على رأي شرطة المرور والضابط الخبير ، وقد نصت هذه المادة وبحسب المادة ٥ من قانون المخالفات المرورية المعتمد عام ٢٠٠٩: "يلتزم المخالف بدفع الغرامة والحصول على إيصال خلال ستين يوماً من التاريخ المحدد في فاتورة الغرامة أو تاريخ الإبلاغ عنه في فاتورة الغرامة التي استلمها". أو أن يقدم احتجاجه خلال المدة المذكورة إلى إدارة تنفيذ المرور مع ذكر الأسباب، وتلتزم الإدارة المذكورة بإجراء التحقيق اللازم خلال ٢٤ ساعة من تلقي الاحتجاج من قبل المتظلم .

فيما يتعلق بالاعتراض على المخالفات المرورية وفرض الغرامات المرورية في القانون الايراني ، فلا بد على السائقين معرفة أنه يجب تقديم المستندات اللازمة إلى رجل المرور والقاضي المختص بالنظر في الطعون المقدمة فيما يخص الغرامات المرورية و قد يعترض بعض السائقين بأن لوحات أرقام سياراتهم قد تم التلاعب بها وانهم لم يرتكبوا مخالفة في هذا الزمان والمكان المحددين ، وقد عالج هذه المشكلة تقرير صادر من شرطة المرور الايراني وحل هذه المشكلة بعناية وذلك من خلال الأنظمة المتطورة الموجودة لديهم وجعل الغرامة تنفرض على الشخص المخالف حصراً ، وفي حال أن الغرامة فرضت على لوحات أرقام السيارات الخاصة بهم من قبل شخص آخر، فإن سيتم إزالة المخالفات بحقهم بدون أي تعسف تجاههم، وسيتم التواصل مع الشخص الذي ارتكب تلك المخالفة (وتعتبر جريمة) وتقديمه إلى القضاء لتزويده بالحقيقة ، ومن اهم الشروط للاعتراض على الغرامة المرورية هو ألا يكون قد مضى على تاريخ تسجيل الغرامة ٦٠ يوماً ، إذا كان لدى المتظلم هذه الحالة ، فعليه التوجه إلى أحد مكاتب الشرطة +١٠ أو إلى أقرب مركز تنفيذ شرطة المرور في المدينة للاحتجاج على المخالفة المرورية (1).

ومن خلال المقارنة بين القانون الايراني والقانون العراقي نجد ان مدة الاعتراض على الغرامة في القانون الايراني اعطى مهلة اكثر من القانون العراقي فقد بلغت مدة الاعتراض على الغرامة ٦٠ يوماً من تاريخ فرضها ، بينما الحال في القانون العراقي فإنه اعطى الحق في الاعتراض على الغرامة المرورية ١٥ عشر يوم فقط ونحن نذهب على ما سار عليه القانون الايراني في اعطاء وقت معقول في الاعراض على الغرامة تجنباً للتعسف في فرضها وندعو المشرع العراقي الى تعديل مدة الاعتراض وزيادتها الى ٦٠ يوم كما ان القانون الايراني ومن خلال نص المادة ٥ من قانون معالجة المخالفات المرورية اعطى الحق في الاعتراض على المخالفة التعسفية بحق السائق وهذا ما لم يشير اليه القانون العراقي وذلك من خلال التظلم بشقيه الاداري والقضائي .

1 . الاعتراض على الغرامات المرورية , عقيد المرور الشريفي , مقالة منشور على موقع باب الايراني اخر زيارة للموقع كانت بتاريخ ٢٠٢٣/١٠/١

(الخاتمة)

بعد أن انتهينا بعون الله وتوفيقه من بحث موضوع (غرامات المخالفات المرورية في العراق وايران دراسة مقارنة بين القانون العراقي والايرواني) توصلنا الى التالي إن الغرامة المرورية تفرض في سبيل الحد من المخالفات المرورية التي تعرض الأفراد وأموالهم إلى الخطر، والتي تمس بنظام وأمن المجتمع نتيجة عدم اتباع قواعد قانون المرور، و هدفها تحقيق الردع العام والخاص إضافة إلى الجانب الوقائي .

تتمتع الغرامة المرورية بالطبيعة الجنائية في ايران والتي منح المشرع فيها للإدارة فرض الغرامة بصفتها الوظيفية (سلطة عامة) أخذاً بالمعيار الموضوعي الذي يستند إلى طبيعة العمل وجوهره، أما في العراق ومن خلال منح المشرع ضابط المرور ومفوض المرور لحد الدرجة الرابعة صلاحية (قاضي جنح)، فإن ما يصدر عنهم من قرار بفرض عقوبة الغرامة له الطبيعة ذاتها للغرامة المفروضة من قبل المحكمة لكثرة ارتكاب المخالفات المرورية في الطرق العامة مما يسبب زحاماً كبيراً على المحاكم فيما لو نظرت جميعها من قبلها، الأمر الذي دفع المشرعين ومنهم المشرع العراقي في قانون المرور إلى إيجاد وسائل غير تقليدية للتخفيف عن كاهل المحاكم وسرعة وتبسيط الإجراءات وتمثل ذلك بمنح الإدارة صلاحية الفصل في المخالفات المرورية البسيطة، وفرض الغرامات تحقيقاً لذلك الغرض.

إن نفاقم مشكلة التضخم التشريعي في المجال العقابي ومشاكل العقوبات السالبة للحرية قصيرة المدة ومن أجل مراعاة الضرورة والتناسب في التجريم والعقاب و مسايرة الاتجاه الحديث في السياسة الجنائية الذي يهدف إلى الحد من العقاب الجنائي في المخالفات البسيطة من أبرز الأسس الفلسفية التي دفعت المشرع إلى منح الإدارة الصلاحية الجزائية بفرض الغرامة المرورية .

إن التشريعات في الجمهورية الاسلامية قد إعتمدت أسلوب منح الإدارة صلاحية فرض الغرامة المرورية لكن الفارق بينها هو إن هناك طائفة منها منحت الإدارة المرورية صلاحية فرض الغرامات بصفتها الوظيفية (سلطة عامة) وهذا ما سار عليه التشريع الايرواني أما المشرع العراقي قد توسع في هذا المجال من خلال منح الجهة المختصة بفرض الغرامة المرورية صلاحية (قاضي جنح) .

لا تشكل الصلاحية الجزائية الممنوحة للإدارة بفرض الغرامة المرورية مساساً بمبدأ الفصل بين السلطات وفقاً للمفهوم الحديث (الفصل المرن) القائم على أساس التعاون والتوازن بينها من ناحية وبين مبدأ قضائية العقوبة؛ كون إن هذه الصلاحية محصورة بفرض الغرامات المالية مع إحاطتها بالضمانات التي يوفرها الدستور والقانون الجنائي من ناحية أخرى .

ونخلص الى القول الى ان المشرع الايرواني كان قد استخدم اجراءات متطورة ودقيقة في فرض الغرامة المرورية ولا بد الاستفادة من هذه الاجراءات داخل العراق للارتقاء في السياسة العقابية وتحقيق النتائج المطلوبة لغرض التقليل من الحوادث المرورية .

أولاً- المؤلفات :

١. صفي الدين احمد الادلة المادية في حوادث المرور القاهرة : المركز القومي للبحوث، ٢٠٠٤.
 ٢. د. رمسيس بهنام النظرية العامة للقانون الجنائي، من دون رقم طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية ، ١٩٩٥ .
 ٣. د. جرجس جرجس، معجم المصطلحات الفقهية والقانونية، الطبعة الأولى، الشركة العالمية للكتاب، بيروت، ١٩٩٦ .
 ٤. صفي الدين احمد الادلة المادية في حوادث المرور القاهرة : المركز القومي للبحوث، ٢٠٠٤.
 ٥. محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات الاسكندرية: الجامعة الجديدة، ٢٠٠٧ .
 ٦. هدام ابراهيم ابو كاس ، السياسة الجنائية بين الفقه التقليدي و الاتجاه الحديث , كلية الحقوق والعلوم السياسية , جامعة سعيدة , القاهرة , ٢٠١٦ .
 ٧. مؤيد جبار محمد , جريمة غسل الأموال و تأثيرها على التنمية الاقتصادية : العراق إنموذجا جامعة ذي قار , ٢٠٢١ .
 ٨. محمد سعد فودة ، النظام القانوني للعقوبات الادارية: دراسة فقهية قضائية مقارنة ، دار النهضة العربية للطبع والنشر والتوزيع, ٢٠٠٧.
 ٩. د. امين مصطفى محمد ، النظرية العامة لقانون العقوبات الاداري ، ظاهرة الحد من العقاب ، بدون رقم طبعة ، دار المطبوعات الجامعية ، الاسكندرية ، ٢٠١٤ .
- ثانياً – رسائل الماجستير وأطاريح الدكتوراه .
١. سامي هجول حسن ، سلطة الضبط الاداري في الحد من حوادث المرور (دراسة مقارنة)"، (رسالة ماجستير، معهد العلمين للدراسات العليا، ٢٠١٩ .
 2. لبنى عدنان عبد الامير ، الاختصاص القضائي للادارة في المنازعات الجزائية- دراسة مقارنة, رسالة الماجستير في فرع القانون العام في كلية القانون/ جامعة بغداد , ٢٠١٦ .
- ثالثاً – الأبحاث المنشورة في المجالات والدوريات والمؤتمرات .
1. أ. د . براء منذر كمال , مستجدات السياسة العقابية في الجرح والجنائيات المرورية بموجب قانون المرور رقم (٨) لسنة ٢٠١٩ , مجلة جامعة تكريت للحقوق , المجلد ٥ , العدد ٤ , الجزء ٢ , ٢٠٢١ .
 ٢. د. حسون محمد علي و د. سهيلة بوخميس، الجزاءات الإدارية المرورية في التشريع الجزائري ، بحث منشور في مجلة رسالة الحقوق كلية القانون، جامعة كربلاء، العدد الأول، السنة التاسعة، ٢٠١٧ .
 3. سورية ديش ، الجزاءات الادارية العامة في غير مجالي العقود والتأديب ومدى دستوريتها ، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية والسياسية ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة الشهيد حمه لخضر _ الوادي ، الجزائر ، المجلد العاشر ، العدد الاول ، ٢٠١٩ .
 4. خالد خضير , عادل كاظم , علي عبد عمران , الضمانات الشكلية للموظف في التحقيق الإداري : دراسة في القانون العراقي , مجلة جامعة كربلاء كلية القانون , المجلد ٧ , العدد ١ , ٢٠١٥ .
- رابعاً – التشريعات .
1. قانون المرور العراقي رقم (٨) لسنة ٢٠١٩ .

2. قانون العقوبات العراقي , رقم (۱۱۱) , لسنة ۱۹۶۹ .
۳. قانون العقوبات الايراني الاسلامي لسنة ۱۳۷۵ شمسي.
۴. قانون معالجة المخالفات المرورية الايراني لسنة ۱۳۸۹ شمسي.
- خامساً - المواقع الالكترونية .
۱. تقرير الجهاز المركزي للاحصاء ، مديرية احصاءات النقل والاتصالات ، الصادر في ۲۰۲۰/۱/۹ ، منشور على الموقع الالكتروني : <http://www.alsumaria.tv>
۲. كاظم عبد جاسم الزبيدي، التنظيم القانوني لقانون المرور رقم ۸ لسنة ۲۰۱۹ ، بحث منشور على الموقع الالكتروني : <http://www.itp.gov.iq>
3. كيميا ابان ، احصائية منشورة في موقع اس داتا الحكومي الايراني على الانترنت ، متاح على الموقع الاتي: <https://www.sdata.ir>.
- سادساً- المصادر باللغة الفارسية .
1. مهدی نبی زاده، محمد سروش تفضلی ارزیابی نقش عامل انسانی در سوانح جاده ای براساس تخلفات ترافیکی رانندگان سال انتشار ۱۳۹۱ محل انتشار: یازدهمین کنفرانس مهندسی حمل و نقل و ترافیک ایران.
2. فریده ممتاز، انحرافات اجتماعی نظریه ها و دیدگاهها تهران نشر شرکت سهامی، (۱۳۸۱).
3. نوید ندیمی، سیدرامتین باقری، هومن آل نوری، بررسی نقش انواع جرمه های ترافیکی در کاهش تخلفات با استفاده از تجربیات ۷ کشور دنیا سال انتشار ۱۳۹۱ محل انتشار: دوازدهمین کنفرانس بین المللی مهندسی حمل و نقل و ترافیک.
4. حمید سوری، الهه عینی، علی منتظری، سپیده امیدواری، علیرضا جهانگیری، غلامرضا شیران، نقش همیاران پلیس در میزان تخلفات و سوانح ترافیکی کشور سال انتشار ۱۳۸۹
- محل انتشار: دوماهنامه پایش شماره ۴، دوره ۹ .
5. کفیر شناسی برناربولک علی حسین نجفی ابرند آبادی انتشارات : مجمع علمی و فرهنگی مجد دسته بندی : حقوق ، علوم سیاسی و فلسفه، دانشگاهی.
6. بیگی هر باغ، ح ، ۱۳۹۶ مسئولیت راننده مقصر. تهران: کاشف.
7. حمید سوری، الهه عینی، علی منتظری، سپیده امیدواری، علیرضا جهانگیری، غلامرضا شیران، نقش همیاران پلیس در میزان تخلفات و سوانح ترافیکی کشور سال انتشار ۱۳۸۹ محل انتشار: دوماهنامه پایش شماره ۴، دوره ۹ .
8. رضوانیان، م. (۱۳۹۷). بررسی جرم شناختی جرایم ناشی از تخلفات رانندگی. تهران: قانون یار.
۹. عباسلو، ب. (۱۳۹۱). مسئولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی. تهران : میزان.
۱۰. محمدی، ع. (۱۳۹۶). بررسی تقصیر جزایی در جرایم ناشی از تخلفات رانندگی وسایل نقلیه موتورزی زمینی غیر ریلی ساری کلک واژه .
۱۱. منصور حاجی حسینلو، فرزاد فهیمی، مستانه فیاضی، نقش جرمه در کاهش تخلفات رانندگی درون شهری، سال انتشار ۱۳۸۶، محل انتشار: سومین کنگره ملی مهندسی عمران.

۱۲. مهرا نسرین ، چگونگی تعیین آن در فرایند کیفری انگلستان ، مجله تحقیقات حقوقی ، شماره ۴۵ ، ۱۳۸۶ .

۱۳. ضامن علی حبیبی ، مبانی فقهی جرمه مالی در فقه امامیه و فقه اهل سنت ، فصلنامه حکومت اسلامی ، شماره پیاپی ۸۳ ، ۱۳۹۶ .

۱۴. ضامن علی حبیبی ، مبانی فقهی جرمه مالی در فقه امامیه و فقه اهل سنت ، فصلنامه حکومت اسلامی ، شماره پیاپی ۸۳ ، ۱۳۹۶ .

15. اکبر و روایی؛ علی فتاحی، ماهیت و اعتبار نظریه کارشناسی تصادفات در نظام حقوقی کشور،

دانشگاه علوم انتظامی امین، تهران، ۱۳۹۶ .

Sources and references

Aurélié Capello, et la jurisprudence du Conseil constitutionnel sur 1. les sanctions administratives, Revue des sciences criminelles et de droit pénal, Dalloz, paris, 2010.

Daniel E. Hall, Criminal Law and Procedure, Sixth Edition, New 2. York, 2011.

Didier Ribot, Contrôle par le Conseil constitutionnel des sanctions 3. administratives et pénales liées à la transparence de la vie publique, Lextenso, Paris, 2018.

4. Renaud Denoix de saint marc, les sanction administrative, actulike juridique droit administrative, 2001.

5. Cullen, francis.t. & Robert Agnew, criminological theory past to present, Roxbury publishing company,)2006.)