

غرامات السير... فاتورة باهظة للردع

في المبدأ، أي تعديل أو تحديث لقانون ما هو من مظاهر الترقّي والتطور في أي نظام. في لبنان، القصة لا تبدو كذلك. الغرامات الكبيرة التي حملها قانون السير الجديد لاقت رفضاً واسعاً من معظم اللبنانيين. ولا سيما أن قيمة بعضها قد يزيد على راتب موظف يتقاضى الحد الأدنى للأجور! فاستناداً إلى أي دراسة جرى تحديد قيمة الغرامات؟ وهل تعدّ قيمتها منطقية مقارنة مع ما تقدمه الدولة للمواطنين لجهة الأنظمة المرورية؟



إيقون صعب

صحيح أن الغرامات في قانون السير الجديد ترتبط بحجم المخالفة ومدى تأثيرها على حياة الناس، غير أن السلطات العامة التي تفرض هذه الغرامات، كما يرى كثيرون، لا تلتزم من جهتها بما يجب عليها تقديمه قبل المطالبة بالمقابل. فطرق لبنان في مناطق عديدة مغامرة محفوفة بالمخاطر لمن يرتادها.

السيرة الزائدة وتناول الكحول والقيادة، وعدم وضع حزام الأمان. ففي فرنسا على سبيل المثال، حيث معظم الطرقات مؤهلة، لوحظ ارتفاع نسبة حوادث السير، وبيّنت الدراسات أن السبب في ذلك يعود إلى السائق نفسه وتصرفاته أثناء القيادة. لذلك، فالمسؤولية الكبرى تقع على عاتق من يكون وراء المقود. وإلى الذين يجدون أن قيمة غرامات السرعة مرتفعة، تتوجه جبران بالقول "لقد مات ابني بجهد سير مرّوع، والسبب 'سرعة زائدة'. لا أظن أن مال العالم بأسره قد يعوّض لي هذه الخسارة".

وتتابع: "صحيح أن مبلغ ثلاثة ملايين ليرة يتخطى بأضعاف الحد الأدنى للأجور، ولكن الذي يحترم القانون لن يغرم، وبالتالي لن يضطر إلى مواجهة مشكلة اقتصادية لشهر أو شهرين. هذا أقل جزء جزء تعريض حياة الآخرين للخطر. لا بل يجب أن تكون هذه الغرامة أكبر لكي يتعلم الجميع، فالحياة أغلى وأثمن من مال الدنيا كله. وهذه الطريقة الفضلى لردع عديمي المسؤولية، فالنوعية مهمة ولكنها في أحيان كثيرة لا تلتقي أذناً صاغية".

ويؤكد المعنيون أن تطبيق قانون السير الجديد سيكون بفكرة عصرية وثورية تلائم كل مبادئ السلامة المرورية في العالم بهدف الحفاظ على الحياة على الطرقات وتخفيف عدد القتلى بحسب عقد العمل بالسلامة المرورية مع الأمم المتحدة 2011-2020 أي تخفيض عدد القتلى إلى 50% في العام 2020 وتقليص هذه النسبة أكثر مع الوقت.

عده في العقوبة

وفي هذا السياق، يرى المقدم جوزيف مسلم، رئيس شعبة العلاقات العامة في قوى الأمن الداخلي أن القانون سيُطبق في كل المناطق اللبنانية على حد سواء. فالإدارات موجودة في مختلف المناطق: بعلبك، الشمال، حلبا، طرابلس، النبطية، صور، جزين... وتقوم المديرية العامة لقوى الأمن الداخلي بزيادة عددها تبعاً. أما بالنسبة إلى الغرامات، فإن العقوبة موازية للمخالفة، وتختلف قيمتها باختلاف نوع الخطر الذي يهدد السلامة العامة. وهي

الغرامات بالملايين. وعن قيمة بعض المخالفات وتخطيها لقدرة البعض على الدفع، يشرح مسلم "من غير الممكن ربط القيمة بالحد الأدنى للأجور، فالغرامة ليست ضريبة دخل يجب أن يلتزم بها المواطن اللبناني، بل هي نتيجة المخالفة التي قام بها، وهي ترتفع مع ارتفاع نسبة المخالفة المرتكبة من السائق، مقارنة مع نسبة الخطر التي من شأنها أن تؤثر عليه. فالغرامة تحمي المواطن، وكلما ارتفعت القيمة كان المواطن أكثر تحسباً، والتزاماً بالقوانين. وهذه أفضل طريقة لردع المواطن

تتراوح بين 50 و750 ألف ليرة. غير أن تطبيق الفئة الخامسة يعني الغرامة المشددة، أي الدفع من مليون إلى ثلاثة ملايين ليرة مع حجز المركبة، وصولاً إلى السجن من شهر إلى سنتين للسيارات التي تزيد سرعتها على 60 كلم/س للسرعة المسموح بها. على سبيل المثال: إذا كانت السرعة المسموح بها 50 كلم/س تضاف إليها 60 كلم/س فتصبح 110 كلم/س، عندها تصبح مخالفة من الفئة الخامسة وتتراوح غرامتها بين مليون و3 ملايين، إضافة إلى حجز الآلية. كما أن أي تأخير في الدفع يسبب تراكمًا في

يشير مصدر حقوقي متخصص في هذا المجال إلى أن التساؤل الأكثر بالنسبة إلى القانون الجديد يكمن في التوازن ما بين المخالفة والعقوبة، وهذا مبدأ جوهري من مبادئ القوانين الوضعية، إذ يجب أن تتلاءم العقوبة مع الفعل، فكيف نفرض عقوبة على مخالفة السرعة أو غيرها من المخالفات أرقاماً تتخطى الدخل الشهري الكامل لمواطن عادي أقدم على مخالفة، وكأنه يجب عليه أن ينقطع وعائلته عن الماكل لمدة شهر أو ربما أكثر لدفع الفاتورة".

ويتابع "ليس الموضوع رفضاً أو انتقاداً للقانون الجديد. المطلوب الموازنة بين ما تطلبه السلطة العامة من رعاياها، مقارنة بما تقدمه لهم. فهل لاحظ أحد أن معظم الطرقات تفتقر إلى إشارات تحديد السرعة القصوى؟ علاوة على أن أوضاع الطرقات سيئة للغاية، وليس هناك من تشدد في محاسبة أصحاب الآليات المهترئة...".

لا ذريعة

من جهتها، ترى نائبة رئيس جمعية كمن هادي، لينا جبران أنه لا بد بالتاكيد من تحسين وضع الطرقات، لكن لا يجب اتخاذ هذا الأمر ذريعة لعدم احترام القانون. فنسبة الحوادث القاتلة تمتد من الدورة باتجاه البترون، حيث وضع الطرقات مقبول نسبياً. من هنا، فإن السبب الأساسي لهذه الحوادث هو



المطلوب الموازنة بين ما تطلبه السلطة العامة من رعاياها، مقارنة بما تقدمه لهم



وعناصر قوى الأمن الداخلي لن يتساهلوا في تطبيق القانون لأن هدفنا هو حماية أرواح الناس. ومهما كانت الغرامة كبيرة فهي لن تكون أكبر من مأساة وحرز عائلة فقدت غالباً بسبب حادث سير".

القانون ماض، والعبرة في التنفيذ، إذ إن هناك اقتناعاً لدى كثيرين بأن الخوف من الدفع لدى اللبنانيين وقساوة القوانين المطبقة قد يدفعهم إلى القيادة بمسؤولية أكثر، لا شيء آخر.

كيف تتوزع عائدات غرامات السير:

صندوق الاحتياط في قوى الأمن الداخلي	25%
البلديات	20%
خزينة الدولة	55%
الغرامات المحصلة من الأحكام القضائية لصالح صندوق تعاضد القضاة	30%
الغرامات المالية المحصلة من الأحكام لصالح الصندوق التعاوني للمساعدات القضائية	25%
يعطى عناصر السير في قوى الأمن الداخلي العاملون على الطرقات نسبة 30% من أساس الراتب شهرياً	30%
نسبة إضافية لعناصر السير الذين يقودون دراجات آلية	10%