

# قانون مرور أم ماكينة جبائية؟ غرامات حتى 30 ألف جنيه لتجاوز عجز دولة السيسي على حساب السائقين



الاثنين 26 يناير 2026 م 11:40

تواصل حكومة قائد الانقلاب عبدالفتاح السيسي ما تجده جيداً: البحث عن جيوب المواطنين بدل البحث عن حلول حقيقة للأزمة الاقتصادية من رفع أسعار الكهرباء والوقود، إلى تعويم الجنيه وتفجير الأسعار، وصولاً إلى أحدث «ابتكارات الجبائية» عبر مشروع تعديل قانون المرور، الذي يقول المخالفة البسيطة إلى كارثة مالية قد تصل غرامتها إلى 15 و30 ألف جنيه، بل والحبس في حالات كانت لسنوات طويلة تُعد مجرد مخالفات إدارية

هكذا يتحول قانون المرور من أداة لتنظيم حركة السير وحماية الأرواح، إلى سلاح مالي وقانوني جديد في يد دولة تعيش على الغرامات والرسوم، وتترك المواطن، خصوصاً السائق الفقير، بين خيارين: إما أن يدفع، أو يُدْمَر بيته وينقطع رزقه

## قانون مرور أم مشروع جبائية؟ فلسفة العقاب أولًا والسلامة مؤجلًا

التعديلات التي وافق عليها مجلس وزراء السيسي تكشف بوضوح أن الفلسفة المسيطرة ليست «السلامة المرورية» بل «تعظيم الحصيلة». العادة 54 تنص على ضبط المركبات التي تسير دون ترخيص أو بانتهاء مدة الترخيص إدارياً، وجزها في حضانة المرور من أسبوع حتى 30 يوماً، مع تحصيل الضريبة السنوية كاملة، وفرض «ضريبة إدارية» تعادل ثلث الضريبة السنوية عن مدة انتهاء الترخيص، بحد أقصى خمس سنوات

يعني ذلك ببساطة: لو مواطن تأخر عن تجديد الرخصة لأنه عاجز عن دفع الرسوم في ظل هذا الغلاء، فلن يُعامل حالة يجب مساعدتها وإرشادها، بل كـ«فرصة تحصيل» يُسحب منها أقصى ما يمكن من مال، مع احتجاز سيارته التي يعتمد عليها في رزقه

ال المادة 70 تغطي الغرامات في حالات تغيير مسار السير أو تجاوز السرعة، لتتراوح بين 2000 و10 آلاف جنيه، مع مضاعفة العقوبة عند تكرار المخالفة خلال ستة أشهر، وال المادة 72 تتفز بالغرامة إلى ما بين 5000 و15 ألف جنيه في حالات إلقاء مخلفات أو قمامات أو مواد تعيق الطريق، أو ابتعاث أدخنة كثيفة، أو نقل حمولة غير مؤمنة أو مواد قابلة للاشتعال، مع مضاعفة العقوبة عند العود

لا أحد يدفع عن الفوضى أو القمامات في الشوارع، لكن السؤال: هل الدولة التي تعجز عن جمع قمامات الشوارع وتترك العدليات غارقة في الفساد تملك شرعية فرض غرامة 15 ألف جنيه على سائق أُلقيت في طريقه مخلفات بناء أصلاً من مقاول «محمي»؟

الأخطر أن المادة 77 تحمل الحبس حتى سنة وغرامة من 1000 إلى 5000 جنيه، أو إحدى العقوبتين، عقوبة قيادة مركبة دون ترخيص أو بلوحات غير أصلية أو العبث بها، مع حبس حتى ستة أشهر وغرامة مشابهة لمن يقود دون رخصة قيادة، ثم تتفز الفقرة الخامسة إلى غرامات بين 10 آلاف و30 ألف جنيه في حال «عدم الصلاحية الفنية» للمركبة: عطل فرامل، إضاءة غير صالحة، أو حتى ابتعاث روائح كريهة، مع مضاعفة العقوبة عند التكرار

بكلمات أخرى: سيارة قديمة يعجز صاحبها عن صيانة فراملها أو استبدال إطاراتها في ظل هذه الأسعار، لا تُعامل حالة تستحق دعماً أو برامج صيانة ميسرة، بل كـ«خطر مالي مستهدف» يسهل اصطياده على الطرق

سائقون على حافة الجوع: غرامة واحدة قد تبتاع شغل أسبوع أو شهر

أصوات السائقين تكشف الوجه الحقيقي لما يسمى «تغليظ العقوبات». هؤلاء ليسوا رجال أعمال أو أصحاب أسلطيل نقل، وإنما سائقو أجرة ونقل وتطبيقات ذكية، يعتمد رزقهم على العمل اليومي دون أي تأمين اجتماعي أو صحي أو دخل ثابت

سائق أجرة دخله اليومي 300 أو 400 جنيه يقول بوضوح: «لو زودت السرعة 10 كيلو واتصورت، هدفع شغل أسبوع أو أكثر... ده قانون خراب بيروت». هذا السائق لا يملك رفاهية ترك سيارته في «الحضانة» 30 يوماً، ولا القدرة على دفع 10 أو 15 ألف جنيه غرامة، ولا قوة تفاوض أمام أمين شرطة أو ضابط، يعرف أن القانون يسانده في تحصيل أكبر قدر من المال

القانون بهذا الشكل لا يردع «متهوراً غنياً» يقود سيارة فارهة، فغرامة 10 أو 20 ألف جنيه بالنسبة له لا تعني شيئاً، لكنه يسحق سائقاً فقيراً أو موظفاً بسيطاً قد يضطر للاقتراض أو بيع جزء من ممتلكاته لدفع غرامة واحدة هكذا تتحول تشريعات المرور إلى آداة لتوسيع الفجوة الطبقية: المخالف الغني ينجو بالمال أو بالواسطة، والمخالف الفقير يُسحق بالغرامة والحبس

ثم إن تغليظ العقوبات في دولة مثل مصر، حيث الرشوة و«التساهم تحت الترايبيزة» جزء من الواقع يومي، يفتح باباً واسعاً لابتزاز السائقين: كلما ارتفعت الغرامة الرسمية، ارتفع «سعر التسوية غير الرسمية»، لأن صاحب السيارة سيجد أن دفع رشوة أقل من غرامة قد يكون - في نظره - «أخف الضررين». وبذلك يضرب القانون هدفه المعلن، ويصبح عملياً آداة لتوسيع الفساد وتعزيزه

### خبراء يذرون: القانون بلا بنية تحتية ولا ثقافة مروية يتتحول إلى مطرقة قمع

الدكتور حسن مهدي، أستاذ هندسة الطرق والنقل بجامعة عين شمس، يرى أن تغليظ العقوبات «قد يكون خطوة مهمة»، لكنه يذري صراحة من أن العقوبة ودتها لا تصنع انسياطاً مرورياً مستداماً العنصر البشري، وثقافة القيادة، وتنظيم الطرق، هي العوامل الحاسمة في تقليل الحوادث، لا الغرامات ودتها

مهدي يؤكد أن تجديد رخص القيادة لا يجب أن يختصر في كشف طبي شكلي، بل يجب أن يشمل إعادة اختبار حقيقي للسائق في قواعد المرور والقيادة الآمنة، مع تطوير برامج تدريب جادة كما يشير إلى أن كثيراً من الطرق والمحاور في مصر ما زالت تفتقر إلى التنظيم الجيد والإشارات الواضحة ووسائل الأمان، ما يعني أن تطبيق القانون بشكل «أعمى» في بيئه غير مؤهلة قد ينتج عنه ظلم لا ردع

من جانبه، يذكر المحامي أحمد محسن بمبدأ أساسى في فلسفة القانون: التشريعات يجب أن تمنع وقوع المخالفات قبل أن تتعاقب عليهما القانون الناجح، كما يقول، ليس الذي يكذس خزينة الدولة بالغرامات، بل الذي يغير سلوك المجتمع عبر التوعية، وتحسين البنية التحتية، ودرج العقوبات، واتساع هامش سلطة القاضي لتقدير الظروف، لا عبر مطرقة واحدة تهوي على الجميع بلا تمييز

محسن يذري أيضاً من غياب الوعي العام بمحتوى التعديلات، ومن نقص العلامات الإرشادية على الطرق والمحاور، مشيراً إلى أن هذا الغياب يؤثر سلباً على فهم المواطنين للفلسفة التي يزعم القانون أنه يقوم عليها، ويضعف قبوله مجتمعياً، ويحوله في نظر كثirين إلى «فخ أكثر منه نظاماً عادلاً»

في النهاية، لا يمكن فصل مشروع قانون المرور الجديد عن سياق أوسع تعيشه مصر تحت حكم السيسي: دولة تبحث عن الحصيلة المالية في كل شيء، من فواتير الكهرباء إلى رسوم التعليم والضرائب العقارية وجمارك الهواتف، والآن غرامات المرور بدلاً من أن تبني تشريعات المرور على رؤية متكاملة لسلامة الطرق وتحديث النقل العام وتحفيز الاعتماد على السيارات الخاصة، تختار السلطة الطريق الأسهل: عصا غليظة على رقاب الفقراء، وفتحة جديدة لخزائن الجباية

قانون مرور حقيقي يحمي الأرواح ويقلل الحوادث هو ما يستند إلى احترام الإنسان، وتحسين الطرق، وتوفير بدائل نقل آمنة، ورفعوعي السائقين، لا ما يتعامل معهم كخزنة متنقلة، تُفتح كلما قررت الحكومة أنها بحاجة إلى دفعة جديدة من «التحصيل».