

أضواء على نظام المرور الجديد ولائحته التنفيذية

وتحديداً عام ١٣٩١ هـ صدر نظام المرور، وكان الفارق الزمني بين النظام الذي صدر عام ١٣٩١ هـ، والذي صدر مؤخراً قرابة ٣٧ عاماً، وهي فترات زمنية طويلة بالمقاييس المتعارف عليها؛ ولا يمكن أن تستجيب إلى المتغيرات الاجتماعية والبيئية؛ ما عجل بإعادة النظر في صياغة هذا النظام ومحتوياته بما يتلاءم مع متطلبات المرحلة الحالية؛ خاصة وأن المملكة العربية السعودية التي تعد في طليعة دول العالم امتلاكاً للسيارات.. للفرد والأسرة على السواء.

ولكي يخرج هذا النظام إلى النور؛ فقد أخذ وقتاً زمنياً كافياً؛ فقد شارك في إعداده جميع الجهات ذات العلاقة؛ وزارة الداخلية (الإدارة العامة للمرور)؛ وزارة النقل؛ مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية؛ هيئة الخبراء بمجلس الوزراء؛ وزارة الشؤون البلدية والقروية؛ جانب من القطاع الخاص (التعاونية للتأمين). أما مرحلة الدراسة والصياغة لكامل النظام بالإضافة إلى الجهات المذكورة أعلاه، فقد شاركت فيه بوصفي عضواً باللجنة الأمنية في مجلس الشورى، التي كان لي من حسن الحظ، شرف عضويتها جنباً إلى جنب بعض إخوة الزملاء ذوي الخبرات الميدانية والإدارية في هذا الخصوص؛ منهم من كان رئيساً لإدارة العامة للمرور، ومنهم من رئيس إدارة اللوائح والأنظمة بالإضافة إلى بقية الأعضاء الذين يتمتعون بخبرات متنوعة في مجالات أمنية وإدارية؛ حيث كان أمام اللجنة ثلاثة مشاريع لأنظمة المرور:

الأول: مشروع النظام القديم الصادر عام ١٣٩١ هـ.

الثاني: نظام المرور الجديد الذي أعدته هيئة الخبراء بمجلس الوزراء.

الثالث: نظام المرور المقترح والمعدل من إدارة الدراسات بمجلس الشورى.

وحتى يأتي هذا النظام متكاملًا ومنسجمًا مع اللوائح والتعليمات الخاصة في مجال المرور إقليمياً ودولياً؛ فقد استقى هذا النظام مرجعيته ومصادره الأساس من الأنظمة المرورية الخليجية؛ والعربية؛ والاتفاقيات الدولية: اتفاقية جنيف عام ١٩٤٩م؛ واتفاقية فيينا عام ١٩٦٨م؛ والاتفاقية الأوروبية عام ١٩٧٢م؛ ونظام المرور الاسترشادي لدول مجلس التعاون الخليجي العربي؛ ومشروع القانون النموذجي العربي الموحد للمرور والاستراتيجية العربية للسلامة المرورية ونظام مرور ولاية ميتشجن بالولايات



د. عبدالجليل السيف

ولائحته التنفيذية إلى حين مباشرة الدوائر المختصة بذلك في المحاكم العامة لاختصاصاتها وفقاً لنظام القضاء والية العمل التنفيذية له الصادرين بالمرسوم الملكي رقم (٧٨/م) وتاريخ ١٩/٩/١٤٢٨ هـ. وإعداد مرسوم ملكي بذلك.. لعل صدور هذا النظام، يكون خطوة مهمة على الطريق، ونقله نوعية نحو تحقيق أهدافه، وعلاجاً لجميع المستجدات التي طرأت على الأنظمة واللوائح التفسيرية لها وقادراً على تفعيل العملية المرورية بشكل لا يقبل التأويل وإيجاد آلية لتطبيقه بكل حزم ودقة؛ بعدها باتت المشكلة المرورية من الأمور الضاغطة على طبيعة حياتنا، سيما وأن قيادة السيارات في شوارعنا باتت عملية مجهدة للإنسان لكثرة المظاهر السلبية المصاحبة لها.. ما يجعلنا مستبشرين بصدور هذا النظام الجديد، الذي نأمل أن يكون شاملاً في معالجة كل المشكلات المرورية، والأهم أن يكون هذا العلاج حاسماً وفعالاً في التصدي للقضايا الرئيسية.

وقبل الخوض في مناقشة بنوده المستجدة، واقتراحاتي في هذا الخصوص؛ أقول: كان لابد من الاستفادة من الممارسات الميدانية لجميع الأنظمة التي صدرت مع وصول أول سيارة في المملكة العربية السعودية، وهي سيارة الملك عبدالعزيز، طيب الله ثراه، عام ١٣٢٥ هـ التي أظهرت الحاجة إلى وجود أنظمة ولوائح تحقق أنظمة السير، وتحفظ حقوق الآخرين. وكانت البداية عام ١٣٤٥ هـ حيث (قانون السيارات)، الذي تعدل لاحقاً بتنظيم آخر صدر عام ١٣٦١ هـ وكان عنوانه (تعديل نظام السيارات وتعليمات سائقي السيارات الحكومية) ثم عدل هذا النظام بنظام جديد، سُمي بـ (نظام المرور المعدل) وذلك عام ١٣٨٨ هـ وبعد مرور حوالي (٣) أعوام،

يتفق معظم المهتمين بالشأن المروري إلى الحاجة إلى تطوير الخدمات المرورية وتحديداً تطوير خدمات النقل على مستوى الوطن وتحسينها وهو مطلب يسعى إلى تحقيقه جميع شرائح المجتمع، خاصة وأن استخدام النقل الأحادي (السيارات) والزيادة المستمرة في نسبة استيراد السيارات الجديدة والمستعمل منها، أصبح من الأمور المقلقة لدى المسؤول والمواطن على السواء، سيما وأن بعض الدراسات قد أظهرت أن بعض النسب لمدينة الملكة، فعلى سبيل المثال، مدينة الرياض يتوقع أن يبلغ سكانها بحلول عام ١٤٤٢ هـ ثلاثة أضعاف ما عليها الآن، وأن تصل الرحلات اليومية للسيارات حينها قرابة (١٥) مليون رحلة يومياً بدلاً من (٦ ملايين رحلة سيارات حالياً)، وأن يصل معدل السرعة (٢٠) كم في الساعة بدلاً من (٤٨) كم في الساعة حالياً! ومن هنا تأتي أهمية النظام المروري الجديد؛ الذي جاء شاملاً في مضمونه ومحتواه ويحقق في الوقت نفسه معالجة فاعلة لمعظم القضايا المطروحة على الساحة المرورية. من خلال محورين مهمين:

الأول: تحسين وتأهيل السلوك الإنساني للسائقين والمشاة، وتطوير النظم المرورية وإجهزة المرور وتطوير خدمات هندسة المرور والياتها من طرق وإشارات والاهتمام بسلامة المركبة، والاهتمام بتطوير الخدمات الطبية والإسعافية على الطرق في داخل المدن وخارجها. الثاني: يخص التطور الاجتماعي والاقتصادي وتزايد حاجة المواطن والمقيم للانتقال بين مدن المملكة تحقيقاً لمصالحه وطموحاته، وقد صاحب هذه الطموحات زيادة في حركة التنقل وما يصاحبها من زيادة في عدد الحوادث التي تشير الإحصاءات أن المملكة العربية السعودية في مقدمة دول العالم من حيث الاستنزاف البشري والمادي نتيجة لحوادث السيارات.

إن موافقة مقام مجلس الوزراء في جلسته المنعقدة، يوم الاثنين ٢٤ شوال ١٤٢٨ هـ برئاسة نائب خادم الحرمين الشريفين، صاحب السمو الملكي الأمير سلطان بن عبدالعزيز، بعد النظر في قرار مجلس الشورى رقم: (٦٤/٨٣) وتاريخ ١٣/١/١٤٢٧ هـ ورقم (١٥/١٤) وتاريخ ٩/٥/١٤٢٨ هـ، القاضي بالموافقة على نظام المرور بالصيغة المرفقة بالقرار؛ واستمرار الجهات التي تتولى حالياً الفصل في المنازعات والقضايا والمخالفات المرورية في مباشرة مهماتها وفقاً للأحكام الواردة في هذا النظام

المتحدة الأمريكية.

أما الآليات التي أتبعها اللجنة في مناقشة هذا الموضوع، وكذلك الملحوظات التي وردت من هيئة الخبراء ومن الإدارة العامة للمرور وبقية الجهات، فقد شملت الإضافة والتعديل والحذف، حوالي (٦٥-٧٥) ملحوظة. كما اتفق أن تكون مرجعية المناقشات، هو النظام المقترح من هيئة الخبراء بمجلس الوزراء، على أن يتم الاستفادة من المقارنة والمستجدات بالمقارنة مع تلك الأنظمة. كما تمت مناقشة كل مادة من مواد النظام مع ما يقابلها من مواد النظام القديم، وإضافات مقترحة من الإدارة العامة للمرور، التي شملت (٣) محاور:

الأول: تعديلات على مواد المشروع، تضمن (٢٥) بنداً.

الثاني: تعديلات ومقترحات على جدول المخالفات (٧) بنود.

الثالث: إضافات مواد وفقرات على كامل المشروع، شملت (٣٠) بنداً.

هذه التعديلات، اكسبت النظام قوة وشمولية، لأنها جاءت من رجال الميدان، وشارك فيها جميع الجهات ذات العلاقة. وبالرغم من وجهة هذه التعديلات والمقترحات، إلا أن اللجنة الأمنية، كان لها دور مهم في دراستها وغربلتها، ولم يعن ذلك أنه تم الاستجابة لكل ما طرح من آراء ومقترحات، فأنكر أن من بين التوصيات والمقترحات التي قدمتها بعض الجهات ذات العلاقة، إعفاء السيارات الحكومية من تجديد رخصة السير، ومن الزامية التأمين والفحص الدوري بموجب المادة الثامنة الفقرة (ج) والمادة الخامسة والعشرون؛ وتم رفض هذا المقترح؛ إمعاناً للشفافية والمساواة، وحرصاً على تطبيق لأحتها التنفيذية على الجميع دون استثناء. بالإضافة إلى بعض المقترحات الأخرى التي تم رفضها.. وهنا اود الإشارة إلى الجهود المبذولة والمشاركة والمتابعة الجادة من سعادة مدير عام المرور، الأخ اللواء فهد البشر، مدير الإدارة العامة للمرور؛ فقد اثمرت جهوده عن إيضاح ما كان غامضاً بالإضافة إلى الرفع بما يسمى (بالتوافق) بين الاقتراحات والمطالب؛ ما سهل كثيراً عمل اللجنة الأمنية بمجلس الشورى.

لذلك جاء هذا النظام في رأيي محققاً لتطلعات المواطنين بإحداث مواد جديدة؛ وقادراً على التعامل معها مستقبلياً وتحديداً الاهتمام بالمكونات الرئيسية المتمثلة في السائق والطريق

والسيارة، والتعامل مع العنصر البشري والأخطاء البشرية كمحور لجميع الحلول المقترحة، وهذا ما تم بالفعل التركيز عليه في النظام الجديد، الذي اشتمل على (٨٥) مادة تقع في (٨) أبواب. ومن هذا المنطلق هناك بعض المواد، مطلوب الاهتمام بها عند وضع اللائحة التنفيذية لهذا النظام، والتي قصد بها معالجة فاعلة لبعض القضايا المرورية ويحتاج تفعيلها إلى آليات عمل من خلال إنشاء بعض البرامج التنفيذية والتوعوية والتخطيطية ومن بين هذه المواد:

المادة الثامنة: الفقرة (ج) التي تتحدث عن الزامية التأمين التعاوني على المركبات، حيث تم تنفيذها بالفعل. وكانت الإدارة العامة للمرور. وفي هذا الخصوص، أقول: لقد كانت الإدارة العامة للمرور محقة تماماً حينما طالبت بمراعاة تجديد رخصة السيارة سنوياً بدلاً من ثلاث سنوات، للتأكد من سريان مفعول الفحص الدوري، والتأمين التعاوني على المركبة، وهو نظام معمول به في كل دول العالم. أما وقد رفض هذا الطلب، فلأبد من الإدارة العامة للمرور أن تكثف من حملاتها ومتابعتها لجميع قائدي السيارات للتأكد من تغطية هذه المادة لجميع السيارات على جميع طرق المملكة وخطوط سيرها ما بقيت على الأرض، وأن تكون مفحوصة ومؤمنة بصفة دورية؛ حيث تعطي هذه الفرصة قائدي السيارات معالجة فاعلة عند وقوع الحوادث؛ حيث أن النظام الجديد الذي تم تطبيقه كبدية تجريبية في مدينة الخبر بالمنطقة الشرقية، يتم بموجبه تفعيل النظام المقترح من الشراكة القائمة بين مؤسسة النقد العربي السعودي، والإدارة العامة للمرور وشركات التأمين، يقدم هذه المعالجات للحوادث ونتائجها وإجراءاتها الفنية والمالية والقضائية والإدارية من خلال الشركة التي تم إنشاؤها (نجم) وضرورة أن يتسع هذا النظام التأميني لتغطية المركبة خارج النطاق المحلي؛ وذلك من خلال إزالة عوائق انضمام المملكة التامينية والانضمام إلى اتفاقية بطاقة التأمين الموحدة عن سير السيارات عبر البلاد العربية (البطاقة البرتقالية) للعمل بها خليجياً وعربياً.

المادة العشرون: المتعلقة بسحب السيارات وحجزها. فهذه المادة قد سبقت صدور نظام المرور أيضاً، وصدرت به لائحة تنفيذية رقم ٣٦/٣٦ بتاريخ ٨/٣/١٤٢٥ هـ وتمت ترسية هذا المشروع على إحدى الشركات الأهلية

التي يفترض أن تكون معممة على الجميع لتكون عوناً للإدارة العامة للمرور من حيث الأعباء الإدارية جنباً إلى جنب مع جميع المدن التي توجد بها إدارات مرور تيسيراً وتسهيلاً على المواطن في جميع أرجاء الوطن.

المادة الثامنة والثلاثون: الخاصة بتنظيم أندية السيارات، تمنح رخصاً دولية.. من حسن الطالع أن هذه المادة جاءت مواكبة مع ما أصدره مجلس الشورى من نظام أندية السيارات بالمملكة، رقم ٣٥/٢٢ وتاريخ ٢٢/٥/١٤٢٧ هـ. حيث الجهود المبذولة لإعادة تقويم فئة المفحطين بمحاولة استيعاب هذا النشاط السلبي، وإدراجه ضمن نشاطات الرئاسة العامة لرعاية الشباب من خلال تنظيم رياضة سباقات السيارات، حتى لا يكون العقاب فقط هو الوسيلة الرادعة، بل يقابله استيعاب كامل لهذه الطاقات المهتردة. وهذه المادة أعطت الإدارة العامة للمرور، المشاركة مع الرئاسة العامة لرعاية الشباب في إنشاء نواد للسيارات، تمنح على إثره رخص القيادة الدولية؛ ودفاتر العبور التي كانت تصدر من مكاتب السياحة وتعطى بطريقة غير نظامية، حيث كان هذا الوضع مخالفاً للاتفاقات الإقليمية والدولية.

المادة السابعة والأربعون: المتعلقة بإنشاء أو تشغيل مدارس لتعليم قيادة المركبات وممارسة مهنة تعليم. فلأول مرة، تستحدث مهنة جديدة (مهنة تعليم القيادة) والتي تحتاج إلى توصيف للمهام والاختصاصات والضوابط من قبل الجهات المعنية ذات العلاقة للتعامل معها (وزارة العمل، وزارة المالية، وزارة الخدمة المدنية).

وبمناسبة الحراك المجتمعي، واللغظ المثار حالياً، حول قضية قيادة المرأة للسيارة، والتي تتفق غالبية الآراء أن هذا الموضوع، أت، ات لا محالة، سواء طال الزمن أم قصر، ومن هذا المنطلق وعلى الرغم من إختلاف وجهات النظر بين شرائح المجتمع إلا أن معظمها يتفق إلى أن الاصل في قيادة المرأة للسيارة الجواز وفق ضوابط شرعية تحدها الجهات المختصة وأن المنع وفق القاعدة الشرعية بني على درء المفسد مقدم على جلب المصالح وهذا ما يتفق عليه معظم فقهاءنا الاجلاء؛ أما من الناحيتين الأمنية والتنظيمية فإن قيادة هذا البلد وهي الحريصة على تطبيق الشريعة وأمن وسلامة المواطن فقد أجابت بوضوح من أن نظام المرور القديم والجديد منها لا يوجد به ما يمنع المرأة من القيادة.

وأن ما هو مطلوب هو التوافق المجتمعي دون إكراه؛ فإنني أدعو إلى التفكير المستقبلي الجاد، لاحتواء الآثار المترتبة حول ذلك من الآن، وذلك بالعمل على إيجاد أنظمة ولوائح مبتكرة، تنظم مثل هذا الطارئ المستقبلي، ونحصر لها من الآن، من بينها مدارس التعليم والتدريب لقيادة السيارات، والية التدريب عليها والخدمات المثلى والميزة المزمع تقديمها لفئة النساء، وفقاً للمواصفات والمتطلبات المتعارف عليها، وتمتاز عن غيرها المقدمة للرجال؛ وفي الوقت نفسه تعطي حلولاً عملية وتطبيقية للمشكلات التي يمكن أن تواجهها المرأة إدارياً وفنياً.

ولعل هذه المادة تكون فاعلة لإيجاد برامج لإسلامة المرور ضمن المناهج الدراسية، حيث أشارت إحدى الدراسات الحديثة التي أجراها أحد أساتذة جامعة الملك سعود إلى أن حوادث السيارات أصابت (٢٧) ألف طالب، ترتب عليها وفاة أكثر من (٢٢٢) طالباً. وإصابة أكثر من (٨٠٠٠) طالب إصابات، شملت ما نسبته (٣٥٪) من طلاب الثانوية؛ و (١٨,٧٪) من المرحلة المتوسطة و (٤,٣) من طلاب المرحلة الابتدائية؛ وما نسبته (٢,٥٪) للأطفال صغار السن. هذه الأرقام تؤكد على ضرورة العمل على إيجاد برامج توعوية لتعليم سلامة المرور ضمن المناهج الدراسية الأساسية لجميع المستويات، بداية من المرحلة الابتدائية مروراً بالمتوسطة، انتهاءً بالمرحلة الثانوية للبنين والبنات؛ على أن تكون هناك برامج عملية ونظرية لطلاب المرحلة الثانوية وطلباتها، تراعي خصوصية الاحتياج لكل منهما. ولنا تجربة ناجحة حالياً في هذا الخصوص مع (مدارس تعليم قيادة السيارات الأهلية في مدن المملكة).

المادة التاسعة والأربعون الخاصة بإنشاء جمعيات أهلية غير حكومية للحد من حوادث الطرق وتوعية المواطنين. في اعتقادي أن هذه المادة، فتحت الباب على مصراعيه للمؤسسات الأهلية، ومنظمات المجتمع المدني على السواء للمبادرة للاضطلاع بمسؤولياتهم تجاه الوطن المواطن، وعلى اللائحة التنفيذية تفعيل هذه المادة تفعيلًا يتضمن ترتيباً وتنظيماً يتناسب مع اللوائح المنظمة لمثل هذه الجمعيات على مستوى جامعة الدول العربية.

المادة التاسعة والخمسون الخاصة بتعريف الحادث المروري وإقسامه. فلأول مرة يتم تعريف نوعية الحوادث وتوصيفها ومقسم إلى ما يلي:
- الحادث المروري البسيط.

- الحادث المروري الجسيم.

- رحل إلى اللائحة التنفيذية.

وقد كان الحق مع الإدارة العامة للمرور، حينما طلبت عدم ذكر تعريف الفئة الثالثة، وهو (الوفيات)، وهي مطالبة مشروعة ومبررة؛ نظراً لاعتبارات شرعية، وطبية وإجرائية تترتب على الحادث، غير أن اللائحة التنفيذية للنظام مطالبة بوضع تعريف لوفيات المرور يتفق عليه من الجهات ذات العلاقة وهي وزارة الصحة، وزارة العدل، الإدارة العامة للمرور، على أن يستفاد من المعلومات التي تم مناقشتها حول هذا الشأن.

المادة الثامنة والستون، الخاصة بتولي

المحاكم المرورية المختصة الفصل في المنازعات وقضايا الحوادث المرورية...، هي مادة طالما طالبت بها الجهات كثيراً للتيسير على رجال المرور؛ الذين غالباً ما اتهموا بانهم الخصم والحكم في الوقت نفسه.

وهذه المادة تشكل خطوة مهمة ومتقدمة للنظر في الحوادث والتجاوزات المرورية؛ ومضمون هذه المادة يؤكد تلازم المحاكم المرورية المتخصصة ودورها في فض المنازعات. وقد جاء في نظام القضاء الجديد ما يؤكد طلب إنشاء هذه المحاكم المرورية المتخصصة لتقوم بهذه الأعمال وفقاً لقرار مجلس الوزراء ذي الرقم (١٦٧) لعام ١٤٠١ هـ، الذي يقضي بإنشاء محاكم مرورية متخصصة بالإضافة إلى المحاكم التجارية المتخصصة؛ والمحاكم العمالية المتخصصة. وكان من المؤمل أن يتضمن نظام القضاء الجديد إضافة فقرة (و) بإنشاء محاكم مرورية متخصصة التي الحققتها كدائرة صغيرة ضمن دوائر المحاكم الشرعية، بعد فقرته (د هـ).

فكما يعلم الجميع أن نظام المرور الجديد، هذا جاء ليفعل البرامج التنفيذية ومنها نظام التأمين على المركبات ونظام معالجة الحوادث المرورية؛ وما يترتب عليها من استحقاقات عامة وخاصة، وهذه كلها بحاجة إلى محاكم مرورية متخصصة ومؤهلة تاهيلاً فنياً وتنظيماً لتفعيل الإتفاقات الدولية في هذا الخصوص؛ وكلنا رجاء أن يوجد في النظام بادرة أمل في المستقبل. خاصة وأن نظام القضاء الجديد، قد فتح باباً لإمكانية إنشاء محاكم متخصصة، إذا ما دعت الحاجة.

المادة السادسة والسبعون الخاصة بآلية

تسجيل النقاط في سجل المخالف. هي من المواد المهمة، خاصة إذا ما رجعنا إلى إحصائيات العام الماضي؛ حيث تجاوزت المخالفات عشرة ملايين ومائة ألف مخالفة مرورية، وأن سبب الوفيات

الرئيس، هو تلك المخالفات. وهذه المادة، صدرت فيها لائحة داخلية في بداية رمضان عام ١٤٢١ هـ، والتي حددت عدداً من النقاط حسب حجم المخالفة وخطورتها، ووضعت لها تنظيم ينتهي بإيقاف الرخصة مرحلياً (وقتياً) وفي الأخير، يتم سحبها نهائياً..

ولكن هذه المادة لم تفعل؛ بسبب الإجراءات الإدارية وعدم اكتمال منظومته.

أما وقد صدر النظام الجديد، واستكملت معظم مسوغات هذه اللائحة؛ فأعتقد أنه قد أن الأوان لتنفيذها وفي الوقت نفسه إعادة النظر في توزيع النقاط من حيث خطورة المخالفة؛ كما تحتاج إلى برامج واليات أخرى للتدريب والتأهيل من قبل اختصاصي التأهيل لإعادة تأهيل قائدي السيارات للقيادة مرة أخرى، وهذا ما يعرف في معظم دول العالم بـ (Ehablition Programe).

المادة الثمانون المتعلقة بإنشاء مجلس أعلى

للمرور، يكون هو السلطة العليا المشرفة على شؤون المرور من خلال رسم السياسة العامة للمرور. وهذه المادة، عارضتها شعبة الخبراء في مجلس الوزراء عند بداية تقديم المقترح، بداعي توافر اللجنة الوطنية لسلامة المرور، حيث رأت فيه بدلاً عن المجلس المقترح، غير أن اللجنة الوطنية لسلامة المرور، انشئت لتكون هيئة متخصصة للبحوث والدراسات المتخصصة في الشأن المروري فقط دون مسؤولية صلاحيات تنفيذية؛ ولكنها عادت ووافقت عليه بعد توافر القناعة اللازمة بشأن دوره التنفيذي الذي يمكن أن يضطلع به مستقبلاً.

ولعل إنشاء مثل هذا المجلس من شأنه تطبيق هذا النظام على الوجهة الصحيحة، بوصفه ضماناً لسلامة المرورية للجميع، منوطاً به وضع الأسس الاستراتيجية اللازمة التي تنعكس إلزاماً على جميع مستخدمي الطرق المرورية، وبث روح السلامة المرورية في أجيالنا المقبلة؛ ويكون الوقت نفسه مظلة، تستظل بها اللوائح. ويفترض أن تعمل اللائحة التنفيذية على إقامة هذا المجلس، على أن يراعى في تمثيله، شخصيات من القطاعين الحكومي والأهلي، وخاصة أولئك المهتمين والمتابعين، ومن المؤمل أن تكون اللجنة الوطنية لسلامة المرور، أحد ألياته المهمة، لما اكتسبته من خبرة كبيرة في مجال الدراسات والبحوث لأكثر من ستة وعشرين عاماً.