AMAN
Transparency Palestine

تقرير حول:
بيئة النزاهة والشفافية والمساءلة في عمل الإدارة العامة لشرطة المرور وسلطة التراخيص في قطاع غزة

2019

بيئة النزاهة والشفافية والمساءلة في عمل
الإدارة العامة لشرطة المرور وسلطة التراخيص في قطاع غزة

2019

يتقدم ائتلاف أمان بالشكر الجزيل للباحث رامي مراد لإعداده هذا التقرير، وللدكتور عزمي الشعيبي وفريق أمان لإشرافه ومراجعته وتحريره لها.

جميع الحقوق محفوظة للائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة (أمان) ©

في حالة الاقتباس، يرجى الإشارة إلى المطبوعة كالتالي:

الائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة (أمان). 2019

بيئة النزاهة والشفافية والمساءلة في عمل الإدارة العامة لشرطة المرور وسلطة التراخيص في قطاع غزة

الائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة (أمان)

رام الله : عمارة الريماوي - الطابق الأول - شارع الإرسال

ص. ب : رام الله 399 القدس 69647

هاتف : 2989506 - 022974949

فاكس : 022974948

غزة : عمارة دريم - الطابق الثالث - شارع حبوش

تليفون : 082884767

تلفاكس : 082884766

بريد إلكتروني: info@aman-palestine.org

الموقع الإلكتروني: www.aman-palestine.org

إن الائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة "أمان" قد بذل جهوداً في التحقق من المعلومات الواردة في التقرير، ولا يتحمل أي مسؤولية تترتب على استخدام المعلومات لأغراض خارج سياق أهداف التقرير بعد نشره.

محتويات التقرير

الملخص التنفيذي 6

Executive summary 8

مقدمة 10

أهداف التقرير 11

منهجية إعداد التقرير 11

محاور التقرير 11

الإطار القانوني الناظم لعمل سلطة التراخيص وشرطة المرور 11

قانون المرور رقم 5 للعام 2000 11

اللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم 5 للعام 2000 12

الإطار المؤسسي الناظم لعمل سلطة التراخيص وشرطة المرور 13

الإدارة العامة لسلطة التراخيص في وزارة النقل والمواصلات 13

الإدارة العامة لشرطة المرور 13

المجلس الأعلى للمرور 14

واقع النزاهة والشفافية والمساءلة في عمل سلطة التراخيص وشرطة المرور 15

مدونات السلوك 16

دليل الإجراءات 16

إقرار الذمة المالية 17

الكادر البشري 17

تحديد قيمة رسوم التراخيص والغرامات 17

فاعلية الموازنات في كل من سلطة التراخيص وشرطة المرور 18

فاعلية نظام التحصيل والجباية. 18

الرقابة المالية والإدارية. 20

أنظمة الشكاوى في كل من سلطة التراخيص وشرطة المرور. 21

النتائج والتوصيات 23

الملخص التنفيذي

يهدف هذا التقرير إلى التعرف على أهم التحديات التي تعيق الممارسة الفعالة لبيئة النزاهة والشفافية والمساءلة لدى شرطة المرور وسلطة التراخيص بوزارة النقل والمواصلات في قطاع غزة، وذلك من أجل تعزيز مناعة المؤسسة الرسمية من أي ممارسات أو أشكال فساد تؤثر على حيادها واستقلاليتها. وقد تم إعداد هذا التقرير باتباع المنهج الوصفي التحليلي برصد المعلومات ذات العلاقة من مصادرها المختلفة والموثقة، ومراجعة الأدبيات ذات العلاقة، إضافة إلى إجراء المقابلات الفردية والجماعية مع مسئولين. ويتكون التقرير من أربعة محاور هي الإطار القانوني والإطار المؤسسي الناظم لعمل الإدارة العامة للتراخيص وشرطة المرور وواقع النزاهة والشفافية ثم أهم النتائج والتوصيات.

الإطار القانوني الذي ينظم الحالة المرورية في قطاع غزة هو قانون المرور رقم (5) لسنة 2000 المقر من التشريعي، واللائحة التنفيذية لقانون المرور الصادرة عن مجلس الوزراء سنة 2005. ويعتبر السند التشريعي لعمل الإدارة العامة لسلطة التراخيص، وهو قديم ويحتاج إلى تطوير وتوحيد مع التطور الذي شهدته الضفة الغربية على صعيد القانون واللائحة التنفيذية المتعلقة به. وأما الإطار المؤسسي فيتكون من:

1. الإدارة العامة لسلطة التراخيص في وزارة النقل والمواصلات
2. الإدارة العامة لشرطة المرور
3. المجلس الأعلى للمرور المشار إليه في القانون الفلسطيني رقم 5 لسنة 2000.

فيما يتعلق بواقع النزاهة والشفافية يشير التقرير إلى أن شرطة المرور وأي من الأجهزة الأمنية في قطاع غزة لم تعتمد أية مدونة سلوك حتى الآن، كما لم تعتمد شرطة المرور دليل إجراءات المخالفات المرورية، ورغم أهمية دليل الإجراءات الذي يبسط المفاهيم القانونية للمواطن، ويفسر النصوص الفضفاضة، وتحويلها إلى إجراءات إدارية متسلسلة. كما لا يوجد نظام للإفصاح عن الذمم المالية في كل من وزارة المواصلات والنقل أو جهاز الشرطة، ويمكن القول بأن نظام التحصيل المالي في قطاع تراخيص السيارات فعال، إلا انه بحاجة لتطوير فيما يتعلق بالسياسات المرتبطة بالتخفيف عن المواطنين حيث أنها مدخل واضح للواسطة والمحسوبية. أما البنك الوطني الإسلامي المكلف بالجباية المالية في قطاع التراخيص والمخالفات المرورية فإنه لا يسجل ضمن الدورة المالية للسلطة الفلسطينية لأنه غير مسجل لدى سلطة النقد وبالتالي لا يخضع لرقابتها، وهذا يدعو للتساؤل حول مدى التزام البنك بمعايير الرقابة والامتثال.

وفيما يتعلق بأنظمة الشكاوى في كل من سلطة التراخيص وشرطة المرور فتتابع الشكاوى وفقاً لآلية تخضع لوجهة نظر واجتهادات الإدارات والوزارات والهيئات المختلفة في الوزارات والمؤسسات الرسمية بقطاع غزة، وذلك وفقاً لطبيعة عملها وعلاقتها بالجمهور الفلسطيني. وأخيراً فإن وزارة النقل والمواصلات وجهاز الشرطة الفلسطيني بحاجة لتطوير أنظمة الشكاوى الخاصة بها ومواءمتها.

ويوصي التقرير بتطوير قانون المرور وتوحيده مع الضفة الغربية، وتفعيل وتطوير المجلس الأعلى للمرور واستقلاله عن وزارة النقل والمواصلات، وحل إشكالية النقص في كوادر شرطة المرور ووزارة النقل والمواصلات، وتفعيل القانون ومطالبة وزارة النقل والمواصلات في قطاع غزة بالتقيّد بالرسوم المفروضة على تراخيص المركبات والسائقين ومدارس السياقة حسب القانون، وعدم فرض أو تعديل الرسوم إلا عبر تشريع القوانين، كما توصي بتعزيز ثقافة القانون وأهميته للحد من نزوع المواطنين لحل القضايا المتعلقة بحوادث السير عشائريا أو جهويا. كما يوصي التقرير باعتماد الشرطة لمدونة سلوك خاصة بها وتوفير دليل إجراءات للمخالفات المرورية، وتطوير دليل الإجراءات الخاص بسلطة التراخيص. وتطوير نظام للإفصاح عن الذمم المالية في كل من وزارة النقل والمواصلات وجهاز الشرطة، وإعداد سياسة منع تضارب المصالح في الوظيفة العامة، وإعداد سياسة مكافحة الفساد في الوزارة. وأخيراً تطوير نظام الشكاوى بإدارة المرور وسلطة الترخيص ونشر التقارير التفصيلية السنوية للوزارة في مواعيدها.

Executive summary

This report aims to identify the most important challenges that hinder effective practice to an environment of honesty, transparency and accountability of the Traffic Police (TP) and the General Directorate of Licenses Authority in the Ministry of Transport (GDLA-MoT) in the Gaza Strip, in order to enhance the immunity of the security establishment against any practices or forms of corruption that affect its impartiality and independence. This report has been prepared following the analytical descriptive approach by monitoring the relevant information from its various sources and documented, reviewing the relevant literature, in addition to conducting individual and group interviews with officials.

The report consists of four domains:

The legal framework and the institutional framework governing the work of the GDL-MoT and TRAFFIC POLICE(TP), the reality of integrity and transparency, and the most important conclusions and recommendations.

The legal framework governing the traffic situation in the Gaza Strip is the Traffic Law No. (5) for the year 2000 from the Legislative Council and the Executive Regulations of the Traffic Law issued by the Council of Ministers in 2005 which is considered as the legislative authority for the work of the GDLA-MoT, it is old and needs to be updated and unified with development which was witnessed in the West Bank on the level of law and its executive regulations.

The institutional framework consists of:

1. General Administration of Licensing Authority in the Ministry of Transport (GDLA-MoT)
2. General Administration of Traffic Police (GATP)
3. Supreme Council of Traffic (SCT) referred to in Palestinian Law No. 5 of 2000.

The fact that the Traffic Police (TP) and any of the security services in the Gaza Strip have not adopted any code of conduct so far. The TRAFFIC POLICE(TP) has not yet adopted the Traffic Violations Manual until the moment. Despite the importance of the procedures manual which simplifies the legal concepts for the citizen, and convert them into sequential administrative procedures. There is no system for disclosing financial claims in either the Ministry of Transportation (MoT) or the Police. It can be said that the financial system of collection in the car licensing sector is effective, but it needs to develop with regard to the policies related to the alleviation of citizens as it is a clear gateway to moderation and favoritism.

The National Islamic Bank which is in charge of financial collection in licensing and traffic violations sector, is not recorded in the accounting cycle of the Palestinian Authority because it is not registered with Ministry of Finance or Monetary Authority and therefore not subjected to its supervision, and this calls into question the extent of the bank's commitment to oversight and compliance with standards.

With regard to the complaint systems in both the GDLA-MoT and Traffic Police (TP) complaints are followed in accordance with a mechanism that is subject to the views and trials of the official administrations, ministries and the various authorities in the Gaza Strip, in accordance with the nature of its work and its relationship with the Palestinian public.

Finally, GDL-MoT and GATP need to develop and harmonize their complaints systems.

The report recommends the development of the traffic law and its unification with the West Bank, activating and developing the SCT and its independence from the MOT. Solving the problem of shortage of traffic police cadres and the MoT, activating the law and demanding the MoT in the Gaza Strip to abide by the fees imposed on licenses of vehicles, drivers and schools Driving according to law, and not imposing or modifying fees except through legislation of laws, It also recommends strengthening the culture of law and its importance to reduce the tendency of citizens to resolve issues related to traffic accidents whether through tribal or clan based solutions.

The report also recommends that the police adopt a code of conduct of their own, provide a guide to procedures for traffic violations and develop a procedure manual for licensing authority. Creating and developing a system for financial disclosure in both the MoT, and the GATP; preparing a policy to prevent conflicts of interest in the public service; and preparing the anti-corruption policy in the Ministry. Finally develop the complaints system of the GDLA-MoT and Traffic Police (TP) and publish the annual detailed reports of the MoT on time.

مقدمة:

تعمل الدوائر الحكومية في قطاع غزة ضمن ظروف جد استثنائية، بسبب استمرار الاحتلال الإسرائيلي بفرض حصار خانق امتد لما يزيد عن اثني عشر عاماً، طال كافة القطاعات الرسمية، كما عمل الانقسام الفلسطيني على توقف حرية الحركة ونقل الخبرات وتبادل المعرفة بين كل من الضفة الغربية وقطاع غزة، كما تسبب بتوقف عمل المجلس التشريعي وبالتالي ضعف دوره الرقابي الأساسي، كما توقف تطوير القوانين المحلية في قطاع المواصلات والنقل التي تُشرّع أساساً من أجل تسهيل حياة الناس وتنظيم الشأن العام للمواطنين.

وفي ظل هذه البيئة المعقدة، تعمل الإدارة العامة لسلطة التراخيص وشرطة المرور، وهما المؤسستين العامتين الموكل لهما تنفيذ السياسات العامة المتعلقة بالتراخيص والجبايات في قطاع المواصلات، والرقابة على تنفيذها واحترام سيادة القانون المنظم لها، وهما من الجهات الحكومية ذات العلاقة المباشرة بقطاع واسع من المواطنين في قطاع غزة، حيث يقدر عدد المركبات في قطاع غزة 74137 مركبة[1]، يعمل عدد كبير منها في تقديم خدمات النقل العمومي.

ولا يمكن الفصل مطلقا بين هاتين المؤسستين الحكوميتين من حيث تكامل الأدوار والخدمات، إلا أن كل منهما يعمل بشكل مستقل بحيث تعمل سلطة التراخيص التابعة لوزارة النقل والمواصلات بإعداد مسودات التشريعات والسياسات العامة بينما تتولى شرطة المرور كجزء من جهاز الشرطة العامة التابعة لوزارة الداخلية كأداة تنفيذية تطبق هذه السياسات على المواطنين، ويتضمن احترام الأحكام والقوانين ذات العلاقة.

ولضمان نجاعة وفعالية متابعة هذه المهام، تظهر الحاجة الماسة لتتبع وفحص بيئة النزاهة والشفافية والمساءلة في هذه الدوائر، آخذين بالاعتبار واقع المؤسسات العامة في القطاع، في ظل النقص الحاد في الموارد المالية تشكل العلاقة المالية والمتعلقة بتحصيل الرسوم أو منح التراخيص والتي تقدر بعشرات الملايين من الشواكل سنويا من المواطنين، ما قد يتيح بيئة حاضنة للتجاوزات المالية والإدارية في حال عدم فعالية نظام النزاهة في هذه المؤسسات.

[1] وزارة النقل المواصلات، تقرير سنوي 2018

أهداف التقرير:

- التعرف على بيئة العمل ذات العلاقة بتقييم نزاهة العاملين والمسؤولين، وواقع العمل بموجب مبادئ الشفافية، إضافة إلى نجاعة وفاعلية نظم المساءلة والرقابة.
- تشخيص بيئة الجباية في عمل شرطة المرور والإدارة العامة للتراخيص في وزارة النقل والمواصلات.
- تعزيز مناعة عمل المؤسسات في قطاع غزة من أي ممارسات أو أشكال فساد تؤثر على حيادها والخروج بإستخلاصات وتوصيات تطبيقية لذوي الشأن لتعزيز هذه التكاملية.

منهجية إعداد التقرير:

يعتمد التقرير على المنهج الوصفي التحليلي في فحص فعالية ومناعة نظام النزاهة في عمل شرطة المرور والإدارة العامة للتراخيص في وزارة النقل والمواصلات، من حيث مدى التزامها بقيم النزاهة ومبادئ الشفافية ونظم المساءلة والحيادية وفقا لبيئة عملها القانونية والمؤسساتية والإجرائية، وذلك من خلال رصد وجمع المعلومات ذات العلاقة بالدراسة من مصادرها المختلفة والموثقة من خلال مراجعة الأدبيات والتقارير والدراسات ذات العلاقة بالدراسة، إضافة إلى إجراء المقابلات (فردية مع مسئولين، ولقاءات جماعية) بغية تشخيص وتحليل واقع بيئة النزاهة والشفافية والمساءلة في دائرة المرور من خلال رصد التغيرات والمستجدات (التقدم المنجز، الثغرات القائمة، التوجهات ذات الأولوية)، وتحليل أهمية وأسباب ذلك، ما سيفضى إلى بلورة الإستخلاصات وإعداد التوصيات بشأن معالجة الإشكاليات والفجوات وتثبيت الايجابيات المرشحة في التقرير.

أولا: الإطار القانوني والمؤسسي الناظم لعمل الإدارة العامة للتراخيص وشرطة المرور

الإطار القانوني الناظم لعمل الإدارة العامة للتراخيص وشرطة المرور في قطاع غزة:

قانون المرور رقم 5 للعام 2000:

ينظم قانون المرور رقم (5) لسنة 2000 الحالة المرورية في فلسطين 2000، والذي أقر حينها من قبل المجلس التشريعي، حيث ألغي المجلس التشريعي قانون النقل على الطرق رقم (23) لسنة 1929م وتعديلاته، والأمر رقم (354) لسنة 1970م الصادر في عهد الاحتلال الإسرائيلي للقطاع. ويتكون القانون من 125 مادة، حيث يتضمن أبوابا تتعلق بآلية تسجيل المركبات، ورخص القيادة، والشروط الواجب توافرها في المركبات الخاضعة للترخيص، وقواعد المرور وآدابه، والرسوم المقرّة بموجب هذا القانون، والعقوبات التي تفرض على المخالفين لنصوصه. ويعتبر هذا القانون، السند التشريعي لعمل الإدارة العامة لسلطة التراخيص، حيث أن المادة (2) تنص على أنه "لا يجوز تسيير أية مركبة على الطريق إلا بعد تسجيلها لدى سلطة الترخيص والحصول على رخصة بتسييرها"

كما ينظم القانون جباية الرسوم من المكلفين، فيما يتعلق بتنظيم الحالة المرورية، عملا بالقاعدة الدستورية التي نص عليها القانون الأساسي، في المادة (88) والتي نصت على أن "فرض الضرائب العامة والرسوم، وتعديلها وإلغاؤها، لا يكون إلا بقانون، ولا يعفى أحد من أدائها كلها أو بعضها، في غير الأحوال المبينة في القانون".

حيث تنص المواد من 89– 95 من قانون المرور على قيمة الرسوم التي تجبى من قبل المكلفين، والخاصة برخص المركبات على اختلافها، ورخص القيادة، وفحص السلامة وتراخيص مدارس تعليم قيادة السيارات.

كما ينظم القانون تشكيل مجلس أعلى للمرور وهو الجهة المختصة برسم السياسة العامة لمرفق المرور ووضع خطط ووسائل وأساليب النهوض به، كما يقوم المجلس بتحديد مهام ومسئوليات الوزارات والهيئات والجهات القائمة على تنفيذ خطط مرفق المرور.

أما على صعيد المخالفات المرورية، فإنه وحتى اللحظة لا يوجد دليل إجراءات خاص بجهاز الشرطة في قطاع غزة يوضح مهام واختصاصات الإدارة العامة للمرور، وتعتمد الإدارة العامة للمرور في إطارها القانوني على قانون المرور الذي ينص على مهامها كجهة مختصة في تحقيقات حوادث الطرق، وتحديد ترتيبات حركة المرور مع الجهات الأخرى كالهيئات المحلية، ووزارة النقل والمواصلات، وتحرير محاضر مخالفات المرور، خاصة المادة (99) التي تنص في الفقرة الأولى منها على أنه" إذا تبين للشرطي بأن شخصاً ارتكب جريمة مرور باستثناء الجرائم الواردة في المادة (98) من هذا القانون فعليه أن يبلغه كتابة بقيمة الغرامة المقررة لنوع الجريمة والتي تحدد بلائحة يصنعها المجلس الأعلى للمرور".

اللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم 5 للعام 2000:

أقر مجلس الوزراء في جلسته المنعقدة بتاريخ 2005/9/13م، اللائحة التنفيذية لقانون المرور، والتي أزالت اللبس في بعض القضايا التي لم يتناولها قانون المرور بشكل مباشر ومفصّل، وبشكل إجرائي، ومنها تراخيص المركبات والسائقين والمخالفات المرورية وذلك عبر نظام النقاط، والبالغ عددها 118 مخالفة مرورية. ولم تخضع اللائحة لأية تعديلات منذ إقرارها العام 2005في قطاع غزة، على عكس اللائحة التي عدلت العام 2017 في الضفة الغربية وتوسعت في المخالفات التي لا سند قانوني لها حسب اللائحة أو القانون[2].

[2] عبدالله شرشرة، الإطار القانوني لقطاع النقل والمواصلات في قطاع غزة، ص 3.

الإطار المؤسسي الناظم لعمل الإدارة العامة للتراخيص وشرطة المرور في قطاع غزة:

الإدارة العامة لسلطة التراخيص في وزارة النقل والمواصلات:

تتولى الإدارة العامة لسلطة التراخيص، إصدار تراخيص المركبات والسائقين والكراجات وقطع الغيار ومدارس تعليم السياقة والمعاهد ومراكز التدريب وشركات التأجير ومكاتب السفريات ومعارض السيارات واستيفاء الرسوم عن جميع أنواع التراخيص المختلفة، حيث تعهد هذه المهمة إلى الإدارة العامة للتراخيص، وحسب دليل الإجراءات الخاص بالإدارة فإن مهامها الأساسية تتلخص بالتالي:

1. تسجيل وترخيص جميع أنواع المركبات.
2. تجديد رخص المركبات بكافة أنواعها وفحصها.
3. تخصيص رقم تسجيل متسلسل لكل مركبة مسجلة لدى الدائرة وصرف لوحات التسجيل.
4. إصدار ومنح رخص القيادة للسائقين الذين اجتازوا بنجاح متطلبات إصدار الرخصة من فحوصات طبية ونظرية وعملية.
5. تجديد رخص القيادة بكافة فئاتها وأنواعها.
6. فحص المستندات المقدمة من مالكي المركبات والتأكد من سلامتها وصحتها وقانونيتها واستكمالها لشروط تسجيل المركبة الإدارية والفنية وفقاً للقوانين والأنظمة والتعليمات المعمول بها في الوزارة.
7. نقل ملكية المركبات بكافة أنواعها.
8. تنفيذ التغيرات التي تجري على مبنى المركبات.

الإدارة العامة لشرطة المرور في قطاع غزة:

تعتبر الشرطة هيئة نظامية مدنية، وهي جهاز يتبع لوزارة الداخلية وتباشر اختصاصها برئاسة مدير الشرطة وبإشراف من وزير الداخلية وهما اللذان يصدران القرارات المنظمة لكافة شؤونها ونظم عملها، وتعتبر الإدارة العامة لشرطة المرور إحدى دوائر جهاز الشرطة، والتي تتولى المهام التالية:

- بتوجيه وتنسيق جهود أجهزة شرطة المرور في مختلف المحافظات لتنظيم المرور تنفيذ القوانين واللوائح والتعليمات.
- تخطيط السياسة العامة للمرور سواء من ناحية الاحتياجات البشرية أو الأجهزة والمعدات وتطويرها وفقاً لأحدث النظم.
- بحث مدى كفاية وسائل تنظيم المرور المتاحة في مختلف المحافظات واقتراح تطويرها.
- وضع ومتابعة تنفيذ الخطة العامة للمرور وتطبيق الأوامر والتعليمات الصادرة بشأنها.
- الاتصال بالهيئات المعنية بمرافق المرور والتعاون معها بشأن النهوض بوسائل المرور.
- نشر وتنمية الوعي المروري لدى المواطنين وطلاب المدارس وشرح وسائل السلامة على الطرق.
- جمع المعلومات الإحصائية عن حوادث السير والقيام بإعداد الأبحاث والمشاركة فيها بهدف تقليص حجم الحوادث.
- مراقبة أوضاع الطرق ومدى سلامتها للسير وتقديم الاقتراحات لتصويب أوضاعها.
- التحقيق في حوادث المرور اليومية.

المجلس الأعلى للمرور – قطاع غزة:

حدد قانون المرور الفلسطيني رقم (5) لعام 2000 في مادته (118) إنشاء المجلس الأعلى للمرور وتحديد اختصاصاته التي تتمحور حول: رسم السياسة العامة لمرفق المرور ووضع خطط ووسائل وأساليب النهوض به. وبتحديد مهام ومسئوليات الوزارات والهيئات والجهات القائمة على تنفيذ خطط مرفق المرور، وتشكيل لجان المرور المحلية.

وفي العام 2005، أصدر مجلس الوزراء القرار رقم (271)، والذي حدد اختصاصاته بالتالي:

1. يختص على تطوير اللوائح والتشريعات المرورية وهندسة الطرق بما يتوافق مع المعايير المحلية والدولية.
2. اقتراح الحلول الناجحة لكل ما يطرأ من مستجدات في مجال سلامة المرور.
3. وضع إستراتيجية شاملة للسلامة المرورية من خلال رسم السياسات والخطط في مجال الهندسة والسلامة المروية ومراقبة تنفيذها.
4. إدخال التقنيات الحديثة في مجال الهندسة والأنظمة المروية لرفع كفاءة أداء شبكات الطرق، وتحسين مستوى انسياب حركة المرور مع العمل على إعداد الكوادر الفنية القادرة على التعامل مع هذه التقنيات والاستفادة منها.
5. تنظيم حملات إعلامية مكثفة ومستمرة تهدف إلى التعريف بالأنظمة والقوانين المرورية والآثار الناجمة عن المخالفات المرورية.
6. الاهتمام بالسلامة المرورية في مناطق العمل مع وضع الشروط والضوابط الفنية التي تضمن سلامة المرور، وإلزام المقاولين للعمل بموجبها.
7. إنشاء قواعد بيانات خاصة بالمرور من خلال توفير الإحصائيات المرورية اللازمة وتحليلها.
8. تنظيم برامج تدريبية لأفراد شرطة المرور وجميع العاملين في مجال السلامة المرورية.
9. المشاركة في إعداد دليل سياحي للمدن والقرى بما يخدم السلامة المرورية.
10. العمل على تضمين السلامة المرورية في المناهج الفلسطينية، وتطوير برامج تربوية توجيهية هادفة بالتعاون مع الجهات ذات العلاقة.
11. إعداد النشرات والمطبوعات الخاصة بأعمال المجلس والإشراف على إصدارها وفق اللوائح المعتمدة.
12. العمل بالمعايير البيئية في مجال الطرق والسلامة المرورية بما يتفق وقانون البيئة رقم (7) لعام 1999.
13. أية اختصاصات أو أعمال أخرى تقتضيها مصلحة العمل.

وتتكون موازنة المجلس من الموارد المالية الآتية:

1. المبالغ التي تعتمد لعمل المجلس من الموازنة العامة للدولة.
2. التبرعات والهبات والإعانات غير المشروطة من القطاع العام أو الخاص أو الجهات المانحة.
3. الموارد التي يقررها المجلس حسب ظروف الحال.[3]

ونصت المادة (9) منه على أن يرأس المجلس وزير النقل والمواصلات، ويكون أمين سر المجلس وكيل وزارة النقل والمواصلات، ونظرا لأنه ومنذ استقالة حكومة السيد إسماعيل هنية عام 2014 فإن المجلس في قطاع غزة يرأسه وكيل وزارة النقل والمواصلات، ويلاحظ أن المجلس الأعلى للمرور غير فاعل في قطاع غزة، حيث يمارس عمله كجزء من وزارة النقل والمواصلات حيث لا يحظى المجلس بهيكلية إدارية ومالية مستقلة.

ثانيا: واقع النزاهة والشفافية والمساءلة في عمل سلطة التراخيص وشرطة المرور

يتميّز عمل شرطة المرور وسلطة التراخيص، بأنه يرتبط بالعلاقة المباشرة مع الجمهور الفلسطيني، وذلك لتطبيق القانون المتعلق بالسير وتنظيم الحالة المرورية وأيضا التراخيص وما يرتبط بها، هذه المهمات تزداد تعقيد في ظل تراجع إمكانيات المؤسسات الرسمية لسد احتياجات الجمهور من بنية تحتية وتنظيم طرق...الخ.

حيث يبلغ عدد المركبات في قطاع غزة 74137 مركبة، منها 36643 مركبة مرخصة فقط بنسبة 49%، وتبلغ نسب الترخيص في المركبات الملاكي 50.76%، أما التجاري 48.05% أما العمومي والباصات 47.97%، أما المركبات الخاصة بسفارات حكومة أخرى 49.43%.[4]

وتظهر هذه الأرقام، بشكل واضح نسبا متدنية من الالتزام بالقانون، ذو علاقة وطيدة بالأوضاع الاقتصادية، كما أسفرت الظروف الاقتصادية السيئة على زيادة توجهات المواطنين إلى العمل في خدمات النقل العمومي، حيث كانت تبلغ نسبة المواطنين لسيارات الأجرة: 200 – 300 مواطن لكل مركبة عمومية، في حين أنها وصلت الآن إلى نسبة 50 مواطن[5] لكل مركبة ، ما أفضى إلى ترهل كبير في هذا القطاع، والذي أسهم بدوره في زيادة العبء على وزارة المواصلات وعلى العاملين في هذا القطاع.

(3) عبدالله شرشرة، مرجع سابق.
(4) وزارة النقل والمواصلات، التقرير السنوي عام 2018.
(5) حسن عكاشة، رئيس قطاع التراخيص، مقابلة 11 ابريل 2019.

تأتي الثقافة المجتمعية كإحدى التحديات والصعوبات التي تواجه تحسين الواقع المروري في قطاع غزة، ففي ظل الظروف الاقتصادية الصعبة التي يعيشها المواطنون، تصبح أدوات تنفيذ القانون سيما تلك المتعلقة بالجباية وإقرار المخالفات المرورية ورسوم الترخيص، سببا من أسباب العلاقة غير السوية والتي يشوبها الكثير من سوء الفهم بين المواطن والموظف العام[6]، من ناحية الظروف الاقتصادية السيئة التي يعاني منها المواطنون، مقابلة مع القوانين والإجراءات التي يضطر الموظف الحكومي لتنفيذها التزاماً بمهامه، ما يفضي إلى حالة عدم التزام والعمل على التهرب من دفع المخالفات أو التقدم بطلبات استرحام لتخفيضها أو إلغائها.

من ناحية أخرى فان العدد الأكبر من المواطنين يلجؤون إلى حل خلافاتهم المتعلقة بحوادث المرور بشكل جهوي وعشائري، رغبة منهم في تخفيف التكاليف وتوزيعها على الأطراف ولأن المجتمع عشائري وضيق بطبعه، ما يعطى فرصاً أكبر لتدخل المخاتير والأقارب وحل الإشكاليات بشكل أسرع ومرضى أكثر.[7]

مدونات السلوك

لم تعتمد شرطة المرور في قطاع غزة أية مدونات سلوك حتى الآن، رغم الدعوات العديدة التي وجهها المجتمع المدني لقطاع الأمن باعتماد مدونات السلوك[8]، وعلى صعيد سلطة التراخيص فإنها قد اعتمدت مدونة السلوك الصادرة عن ديوان الموظفين عام 2016، والتي تضمنت نصوصا تتعلق بإجراءات مكافحة الفساد، وتعزيز الشفافية، ومنع تضارب المصالح.

وعلى الرغم من أهمية، مدونة السلوك، إلا أنه من الصعب الحكم على مدى تأثير مدونة السلوك في تعزيز بيئة النزاهة في عمل سلطة التراخيص، فمن أصل 42 ألف موظف في قطاع غزة، حصل 140 موظف فقط من مجمل الوزارات على تدريب مدونة السلوك من قبل ديوان الموظفين[9].

دليل الإجراءات

لم تعتمد شرطة المرور حتى اللحظة دليلا للإجراءات متعلق بالمخالفات المرورية، حيث تترك الشرطة ذلك لنصوص القانون، في حين أن أهمية دليل الإجراءات يكمن في توضيح الإجراءات وآليات التطبيق لنصوص القانون بشكل محدد وواضح لا لبس فيه[10].

أما على صعيد وزارة النقل والمواصلات فإنها قد قامت بإعداد دليل إجراءات للإدارة العامة لسلطة التراخيص، وهو دليل منشور على الموقع الإلكتروني للوزارة، وهو يتضمن شرحا وافيا لتقديم 52 خدمة للجمهور، إلا أنه يلاحظ أن الدليل المنشور لا يحتوي على قيم الرسوم التي يفرض على المكلفين أداءها عند تلقي الخدمة، وهو ما يضمن مجال النزاهة في التحصيل بسبب عدم شفافية التكليفات، ومبررات وجودها، حيث أن أهم أسباب وجود دليل الإجراءات هو وضوح إجراءات تقديم الخدمة وتكلفتها.

(6) إيهاب مهنا، مدير شرطة المرور، مقابلة، 11 ابريل 2019
(7) إيهاب مهنا، المرجع السابق.
(8) عبد الله شرشرة، مرجع سابق.
(9) ديوان الموظفين العام، الموقع الإلكتروني http://diwan.ps/ar/index
(10) مرجع سابق

إقرار الذمة المالية

في قطاع غزة، لا يتم الالتزام بأحكام قانون مكافحة الفساد لعام 2010 المعدل، ولا يتم تقديم إقرارات الذمة المالية، لذلك فإن كلا الموظفين في سلطة التراخيص بوزارة النقل والمواصلات أو شرطة المرور لا يقدمون أية إقرارات تتعلق بالذمة المالية.[11]

الكادر البشري

تأثرت إلى حد كبير بيئة العمل وطبيعة المهام التي تعمل عليها شرطة المرور كجزء من جهاز الشرطة الفلسطينية في قطاع غزة، وأيضا سلطة التراخيص بظروف الاعتداءات الإسرائيلية المتكررة على قطاع غزة والتي أدت إلى استشهاد أعداد كبيرة من عناصر الشرطة الفلسطينية بقطاع غزة وإصابة أعداد أخرى، وأيضا بما أفرزه الحصار على قطاع غزة، حيث توقفت دورات التجنيد الجديدة، ولا يتم تعويض الكادر المفقود[12]، حيث يبلغ عدد أفراد شرطة المرور 380 شرطي فقط في قطاع غزة[13] وتبلغ مساحة الطرق في قطاع غزة ما نسبته 7% من إجمالي مساحة القطاع، حيث تقدر بـ 223 كلم، وبتوزيع أفراد شرطة المرور على مساحة شبكة الطرق، يصل نصيب شرطي المرور الواحد في القطاع لـ 1.7 كم.[14]

وقد أكد القائمون على قطاع التراخيص في وزارة النقل والمواصلات أن الهيكلية المستخدمة في الوزارة هي ذات الهيكلية التي اعتمدت في العام 2005 والمعتمدة من قبل مجلس الوزراء، ويذكر أن عدد من الدوائر تم دمجها تحت نفس الدائرة نظرا للنقص الحاد في عدد الموظفين الذي تحول من 120 موظف في 2005 إلى 160 موظف في العام 2019 وهو ما انعكس بالضرورة سلبا على سرعة تقديم الخدمات.[15] وعلى صعيد سلطة التراخيص لجأت الوزارة إلى الأدوات الإلكترونية مثل الأنظمة المحوسبة، والرقابة الإلكترونية، لمعالجة إشكالية نقص الموظفين.[16] مع التأكيد على أن هذا التطور في الأنظمة المحوسبة والرقابة الالكترونية انعكس إيجابا على مستوى تحسين وتجويد بيئة النزاهة والشفافية في سلطة التراخيص.

تحديد قيمة رسوم التراخيص والغرامات

تشير وزارة النقل والمواصلات إلى أنه يتم تحديد قيمة الرسوم والغرامات، وفقا لقانون المرور، ولا تلتزم الوزارة بالقرارات الصادرة عن الرئيس الفلسطيني عام 2008، والمتعلقة بتخفيض قيمة الرسوم المتعلقة بالتراخيص، حيث خلق عدم الالتزام بالمراسيم الرئاسية فجوة بين ترخيص سيارات الملاكي ديزل كبيرة، تبلغ 750 شيكل في الضفة الغربية 2100 شيكل في قطاع غزة.

وكان وزير النقل والمواصلات قد أصدر القرار رقم 2017/17/96 بشأن الرسوم التي تتقاضاها الوزارة نظير خدمات المقدمة للمواطنين، والذي نص على توحيد القوانين في قطاع غزة والضفة الغربية إلا أن القرار لم يتم تطبيقه مطلقا، حيث تراجع عنه الوزير لاحقا، لأسباب فنيّة وقانونية.

(11) مرجع سابق
(12) إيهاب مهنا، مرجع سابق
(13) وكالة معا، حينما يصبح قطاع غزة كتلة من الحديد المصطف، http://maannews.net/Content.aspx?id=551184
(14) مرجع سابق.
(15) حسن عكاشة، مرجع سابق.
(16) حسن عكاشة، مرجع سابق.

فاعلية الموازنات في كل من سلطة التراخيص وشرطة المرور

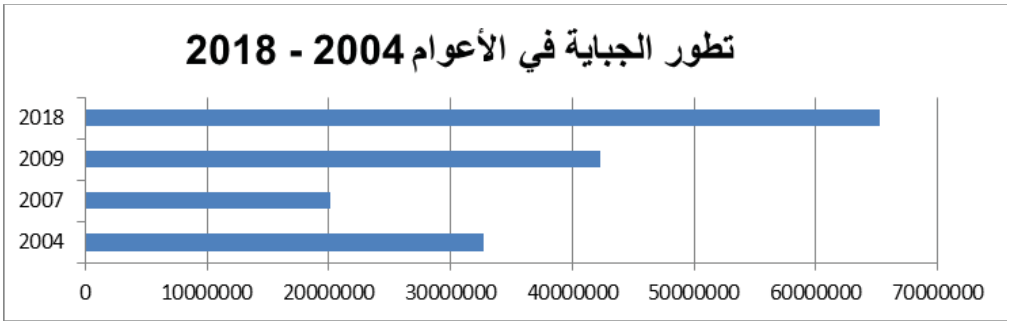
لا يتم إعداد موازنة عامة في قطاع غزة، حيث أن وزارة المالية تقوم بصرف نفقات تشغيلية للمؤسسات الحكومية، ولا يفصح جهاز الشرطة عن النفقات التشغيلية السنوية، بما فيها تلك المخصصة لشرطة المرور، في حين تشير سلطة التراخيص إلى أنه ومن ضمن سياسة ترشيد النفقات التي تنتهجها الوزارة منذ عامين فقد تم إتباع حزمة من السياسات الترشيدية وتوجيه النفقات حسب أولويات العمل، والإنفاق على الضروريات، وبالحد الأدنى من المصروفات التشغيلية والتي بلغت (87347) شيكل خلال العام 2018.[17]

فاعلية نظام التحصيل والجباية

الإدارة العامة لشرطة المرور هي جهاز تنفيذي، لذلك فإنه يحظر على موظفيها جباية الأموال أو الرسوم بأي شكل كان، ويقتصر عملهم بالأساس على تسجيل مخالفات المواد القانونية.[18]

وقد نقلت عملية التحصيل فيما يتعلق بالمخالفات المرورية والتراخيص إلى البنك الوطني الإسلامي الذي قام بدورة بافتتاح فرع داخل الإدارة العامة للتراخيص ليتولى عملية التحصيل.[19] ويلاحظ أن عملية التحصيل في الوزارة فعّالة، حيث أن نسبة الإيرادات في الوزارة في ارتفاع مستمر بغض النظر عن الظروف الاقتصادية التي يمر بها قطاع غزة، ويعود ذلك لعاملين مهميّن، هما التخفيضات التي تقوم سلطة التراخيص بمنحها للمواطنين لقاء التراخيص، أما العامل الآخر هو فاعلية شرطة المرور وتنفيذها للحملات المرورية بشكل مستمر طوال العام.

إيرادات وزارة النقل والمواصلات من واقع تقارير 2009 – 2018				
العام	2004	2007	2009	2018
المبلغ (الشيكل)	32.708.021	20.101.278	42.269.820	65,270431

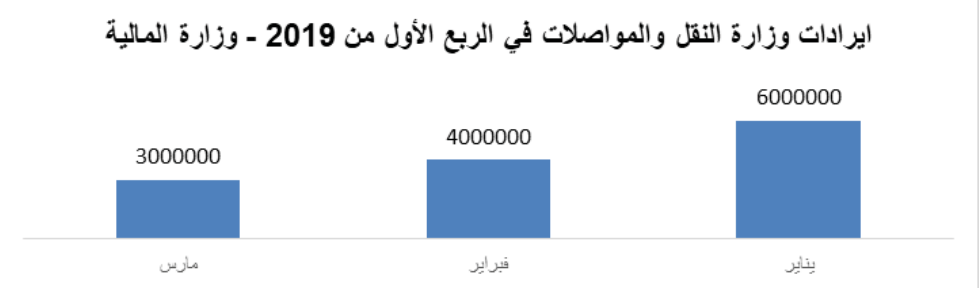


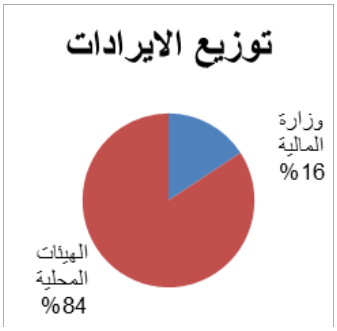
(17) التقرير السنوي لوزارة النقل والمواصلات للعام 2018.

(18) إيهاب مهنا، مرجع سابق.

(19)البنك الوطني الإسلامي هو شركة فلسطينية تأسست بموجب قانون الشركات الفلسطيني لسنة 1929م وتعديلاته كشركة (عامة محدودة الأسهم) وسجلت تحت رقم 563201581، ورخص لها بالعمل بموجب قرار مجلس الوزراء الفلسطيني الصادر في جلسته رقم (88) المنعقدة بتاريخ 25-11-2008م للعمل في مجال العمل المصرفي، فتح باب الاكتتاب في 15 مارس 2009م، و فتح أبوابه للجمهور في 12 أبريل 2009م. www.inb.ps

نظرا لعدم جباية شرطة المرور في قطاع غزة لأية رسوم، فإنها لا تصدر تقريرا ماليا بالخصوص، أما على صعيد سلطة التراخيص تصدر تقارير مالية دورية، إلا أنه لا يتم الافصاح عنها سوى في التقرير السنوي للوزارة، و تؤكد وزارة المالية أن تراجعا حادا في إيرادات حساب الإيراد العام قد حدثت مؤخراً، ويعود ذلك بسبب تردى الأوضاع الاقتصادية وتراجعها بشكل كبير، مما حذا بالجهات الرسمية لتقديم تسهيلات للمواطنين تمثلت بالسماح بتقسيط الرسوم، كما تم تخفيض وإلغاء عدد كبير من المخالفات من خلال طلبات الاسترحام التي يقدمها المتضررون.[20]

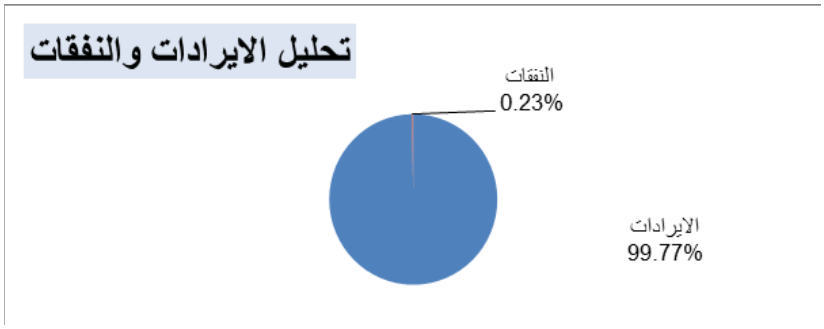




يذكر أن إجمالي الرسوم المستحقة على جميع المواطنين لو التزموا بالدفع بنسبة 100% لن تزيد عن 10 مليون شيكل شهريا، وهذا يعنى أن التراجع وصل إلى قدرة تحصيل لم تتجاوز 30% من المبالغ المستحقة للتراخيص علما بأن اقتطاع حصة البلديات 40% تتم من هذا المبلغ. وقد بلغت ايرادات الوزارة في العام 2018 ما قيمته (65,070431) شيكل .[21]

الإيرادات والتحصيل خلال النصف الأول من العام 2019[22]

عدد المعاملات التي أنجزتها الوزارة بلغت (125794) معاملة، وأن معدل تحصيل الايرادات بلغ (23475049) شيكل وقيمة النفقات بلغت (53752) شيكل.



(20) حسن عكاشة، مرجع سابق
(21) عوني الباشا، مساعد وكيل وزارة المالية، مقابلة 16 ابريل 2019
(22) مدير عام التراخيص بالوزارة خليل الزيان خلال برنامج لقاء مع مسؤول والذي تنظمه وزارة الإعلام بتاريخ 28 يوليو 2019

جدول يوضح إيرادات (المركبات ورخص القيادة) سلطة التراخيص في قطاع غزة – 2018			
الرقم	نوع الخدمة	عدد الحركات	قيمة الإيراد (الشيكل)
1	ترخيص مركبات	76312	51.309.954
2	ترخيص قيادة	42005	4.816.576

جدول يوضح قيمة إيرادات الأخرى لوزارة النقل والمواصلات في قطاع غزة – 2018			
الرقم	نوع الخدمة	عدد الحركات	قيمة الإيراد (الشيكل)
1	المدارس والمعاهد	25464	2094158
2	عقود بيع تنازل	14201	1993890
3	لوحات	3629	215806
4	وسائط إبحار	210	47856
5	هندسة مركبات	1509	610698
6	معدات هندسية	9	3107
7	النقل على الطرق	18437	3344100
8	ايرادات متنوعة	117870	834286

الرقابة المالية والإدارية

وحدة الرقابة في وزارة النقل والمواصلات هي الجهة الموكلة بالمتابعة والرقابة على الانضباط الإداري والوظيفي والمؤسساتي، وكذلك متابعة وتدقيق المعاملات المالية باختلاف أنواعها ومجالاتها سواء على ايرادات ونفقات الوزارة المختلفة وكذلك المشتريات واللوازم.[23]

أنشطة وحدة الرقابة المالية والإدارية في وزارة النقل والمواصلات – 2018		
الرقم	الأنشطة	العدد
1	زيارات ميدانية	32
2	زيارات داخلية	24
3	متابعة لجان	14
4	أنشطة متنوعة	8

(23) وزارة النقل والمواصلات، تقرير 2018

كما أن وزارة المالية، لديها دائرة رقابة نشيطة جدا، فهي لديها في كل وزارة مراقب مالي.

وعلى الصعيد المالي، البنك الوطني الإسلامي، هو الجهة المتعاقدة الموكل بالتحصيل المالي، وهو شركة مساهمة خاصة، لذا فإن ديوان عام الرقابة المالية والإدارية يتولى عملية الرقابة عليه، من خلال مراجعة مخرجات البنك، بحيث يتم طلب كشف حساب بشكل دوري ومتابعته وتدقيقه من خلال دورة مستنديه كاملة، حيث يتم طباعة دفاتر المخالفات بأرقام متسلسلة معتمدة، وبثلاث نسخ، نسخة للمواطن ونسخة لشرطة المرور ونسخة لسلطة التراخيص، يقوم الديوان بمقارنة المخالفات بكشف الحساب الصادر من البنك من خلال أخذ عينات عشوائية ومطابقتها، علماً بأنه تم ربطها ببرنامج محوسب موجود في التراخيص والبنك وشرطة المرور، أي أنه وبمجرد أن يتم مخالفة شخص يتم إدخال المخالفات يوميا وبشكل دوري لتظهر على البرنامج المحوسب وإذا ما دفعها أو لا وقيمة المبلغ المدفوع. كما يتم إعطاء المواطن وصل استلام عند الدفع وذلك حفاظا على حقه وحفاظاً على المال العام .

وتثير عملية التحصيل المالي التي تتم بواسطة البنك الوطني الإسلامي عدة إشكاليات:[24]

1. يقتصر التحصيل على السماح لبنك واحد بالعمل، ما يحرم البنوك الأخرى من المنافسة.
2. البنك المعتمد للتحصيل لا يسجل ضمن الدورة المالية للسلطة الفلسطينية لأنه غير مسجل لدى سلطة النقد، وبالتالي لا يخضع لرقابتها.
3. القطاع الخاص يحتاج رقابة أكبر والتي قد تكون متقطعة كما أن تكلفتها أكبر.

أنظمة الشكاوى في كل من سلطة التراخيص وشرطة المرور:

تتابع الشكاوى وفقاً لآلية تخضع لوجهة نظر واجتهادات الإدارات والوزارات والهيئات المختلفة في الوزارات والمؤسسات الرسمية بقطاع غزة، وذلك وفقاً لطبيعة عملها وعلاقتها بالجمهور الفلسطيني.

شرطة المرور: ففي الإدارة العامة للمرور أنشأت لجنة مكونة من خمس ضباط برتب سامية، للتعاطي مع الشكاوى، حيث تستقبل اللجنة أي شكوى من أي مواطن والنظر في طبيعة الشكوى مع الصلاحية التامة والكاملة للتعامل مع موضوع الشكوى وفي حال كانت ذات علاقة بالمخالفات فيتم وفقا لتقديرات اللجنة تخفيض قيمتها أو إلغائها.

وفي حال ثبت تجاوز من قبل شرطي المرور الذي حرر المخالفة تتابع القضية وتستمع اللجنة إلى المواطن والشرطي، وفي حال كانت الشكوى مُحقة يتم تحويل الملف إلى مكتب إدارة أمن الشرطة ومكتب مفتش عام الشرطة الذي يمتلك صلاحيات عقابية منها الخصم من الراتب وتخفيض رتب وحتى الحبس.

إلى جانب ذلك، يمكن للمواطنين تقديم الشكاوى للجهات التالية: "مكتب مدير شرطة المرور، مدير المكتب الفني، مدير العمليات، مدير الدوريات، مفتش عام الشرطة، المراقب العام لوزارة الداخلية".

ويتم الرد على الشكاوى من خلال ذات الطريقة التي قدمت بها الشكوى، وذلك عبر الاتصال الهاتفي، يوجد نماذج شكاوى للمواطنين لدى المفتش العام، وهذه النماذج تعالج كافة أنواع الشكاوى وهي مصنفة مثلا في إجراءات الشرطة: تلقي رشوة، سرقة، عدم تفعيل شكوى، دخول بيت بالخطأ، دخول بيت بدون إذن، شكوى مالية، اعتداء.. الخ. ويسمح للمواطن باستئناف الشكوى.

(24) حسن عكاشة، مرجع سابق.

وعلى صعيد الشكاوى الإلكترونية، فإن الموقع الإلكتروني لجهاز الشرطة (http://www.police.ps/) يحتوي على نافذة مخصصة للشكاوى، ورقم مجاني للشكاوى أيضا ونافذة مخصصة للمخالفات المرورية.[25]

سلطة التراخيص: بما يتعلق بسلطة التراخيص، فالواقع لا يختلف كثيرا عنه في شرطة المرور، حيث لا يوجد دائرة متخصصة بالشكاوى، ولا تزال الوزارة تعتمد على صناديق الشكاوى التقليدية، واستقبال المراجعين، عند فتح صناديق الشكاوى يتم النظر إليها ومن ثم تحويلها للمعنيين كل حسب اختصاصه، بمعنى لا يوجد جهة محددة تنظر وتتابع الشكاوى، كما أنه لا يتم اعتماد صناديق الشكاوى كآلية للمتابعة وتحليل واقع وبيئة العمل ويتم التعاطي معها وفقا لاجتهادات من يقوم على فتح الصندوق والاطلاع على الشكاوى الموجودة داخله، بما أنه لا يوجد نظام واضح ومحدد للشكاوى بالتالي لا يوجد نموذج معين يتم تقديم الشكوى عليه، وبالغالب تكون الشكاوى ميدانية يتوجه فيها المشتكي مباشرة إلى مدير الصالة أو الشخص المسئول والذي بدوره يستمع إلى الشكوى ويتابعها وفقاً لطبيعتها.

وتعتقد سلطة التراخيص أن سياسة الباب المفتوح تجربة حقيقة ناجحة لاستيعاب المواطن، خصوصا بأن بعض الفئات التي نتعامل معها لا تستوعب أن تطلب منهم تقديم شكوى أو وضعها في الصندوق وأن ينتظر نتائج التحقيق، وقد بلغت شكاوى المواطنين خلال العام 2018، 640 شكوى، و740 استشارة قانونية.

(25) حسن عكاشة، مرجع سابق.

النتائج:

1. الإطار القانوني الناظم لقطاع المرور، والتراخيص قديم، ويحتاج إلى تطوير وتوحيد مع التطور الذي شهدته الضفة الغربية على صعيد القانون واللائحة التنفيذية المتعلقة به.
2. المجلس الأعلى للمرور، غير فاعل، وبحاجة إلى تطوير وفصله عن وزارة النقل والمواصلات ومنحه الاستقلال المالي والإداري والشخصية القانونية.
3. الكادر الإداري في كل من شرطة المرور ووزارة النقل والمواصلات غير كافي، ويعيق تنفيذ كل من الوزارة والشرطة السياسات المتعلقة بهم.
4. نزوع المواطنون لحل القضايا المتعلقة بحوادث السير عشائريا أو جهويا أدى إلى ضعف في سيادة القانون.
5. يوجد مدونة سلوك للوظيفة العامة على صعيد عمل قطاع التراخيص، لكن لا تزال الشرطة لم تعتمد مدونة خاصة بها.
6. لا يوجد دليل إجراءات للمخالفات المرورية، كما أن دليل الإجراءات الخاص بسلطة التراخيص بحاجة لتطوير فيما يتعلق بشفافية والإفصاح عن أسعار الخدمات.
7. لا يوجد نظام للإفصاح عن الذمم المالية في كل من وزارة المواصلات والنقل أو جهاز الشرطة.
8. نظام التحصيل المالي في قطاع تراخيص السيارات فعال، إلا أنه بحاجة لتطوير فيما يتعلق بالسياسات المرتبطة بالتخفيف عن المواطنين.
9. البنك الوطني الإسلامي المكلف بالجباية المالية في قطاع التراخيص والمخالفات المرورية غير معتمد من سلطة النقد.
10. وزارة النقل والمواصلات وجهاز الشرطة الفلسطيني بحاجة لتطوير أنظمة الشكاوى الخاصة بها حيث أنها تقليدية وغير واضحة.
11. تأتي الثقافة المجتمعية كإحدى التحديات والصعوبات التي تواجه تحسين الواقع المروري في قطاع غزة.

التوصيات.

1. مطالبة كل من وزارة النقل في الضفة الغربية وقطاع غزة بتوحيد الإطار القانوني الناظم لعمل سلطة التراخيص، بما فيها التعديلات الواردة على اللائحة التنفيذية لقانون المرور في الضفة الغربية.
2. مطالبة وزارة النقل والمواصلات بإعادة النظر في دليل الإجراءات الخاص بسلطة التراخيص، خاصة وأن نقصاً يعتريه في العديد من المحاور مثل الشكاوى، والقيمة المالية للرسوم التي أحيلت في الدليل لملحق غير منشور.
3. مطالبة وزارة النقل والمواصلات في قطاع غزة بالتقيّد بالرسوم، المفروضة على تراخيص المركبات والسائقين ومدارس تعليم السياقة حسب القانون، واحترام القواعد الدستورية، التي تنص على عدم فرض أو تعديل الرسوم إلا عبر تشريع قوانين.
4. مطالبة وزارة النقل والمواصلات بتفعيل المجلس الأعلى للمرور، وإعادة هيكلة هذا الجسم بحيث يتم تمثيل المجتمع المدني، والمهتمين به.
5. مطالبة وزارة النقل والمواصلات في قطاع غزة، بإصدار تعليمات وزارية بوضع مدونة السلوك الوظيفي التي أعدها ديوان الموظفين العام في قطاع غزة عام 2016 موضع الرقابة على إعمالها.
6. ضرورة قيام وزارة النقل والمواصلات في قطاع غزة، بإعداد سياسة مكافحة الفساد في الوزارة، خاصة وأن الوزارة تعتبر من أكثر الوزارات الخدماتية من ناحية الجباية المالية.
7. ضرورة قيام وزارة النقل والمواصلات بإعداد سياسة منع تضارب المصالح في الوظيفة العامة، وتطبيقها خاصة على الدوائر الخدماتية، الأكثر احتكاكا مع المواطنين مثل سلطة التراخيص.
8. مطالبة وزارة النقل والمواصلات بإصدار نظام خاص بتقديم إقرارات الذمم المالية من قبل الموظفين في الوزارة قبيل توظيفهم، وإدراجها في ملفاتهم الوظيفية، إلى حين إنشاء إطار قانوني ومؤسسي ناظم لإقرارات الذمم المالية على مستوى الوظيفة العامة بشكل عام.
9. مطالبة وزارة النقل والمواصلات بإنشاء وحدة للشكاوى، تتبع بشكل أساسي لمكتب وكيل الوزارة، وتتولى متابعة وتحويل الشكاوى، والتحقق منها، والتواصل مع المواطنين المشتكين.
10. يعتبر الموقع الإلكتروني لوزارة النقل والمواصلات من أكثر المواقع الحكومية، إفصاحا عن البيانات ذات الأهمية، إلا أنه وعلى الرغم من ذلك، يخلو من نشر التقارير التفصيلية السنوية للوزارة في مواعيدها المحددة.
11. ضرورة قيام وزارة النقل والمواصلات والمجلس الأعلى للمرور بإصدار دليل إجرائي للمخالفات المرورية، يتم نشر المخالفات المرورية والقيم المالية المقررة لكل مخالفة، لمنع حالات المحاباة والواسطة أو التشديد المبالغ به.
12. العمل على تعزيز ثقافة أحكام القانون ونشر اللوائح والالتزام بها بين المواطنين، وتوحيد المرجعية الشرطية كمرجعية أساسية لحل الخلافات سيما المرورية منها.

المراجع:

- وزارة النقل والمواصلات، التقرير السنوي عام 2018.
- عبدالله شرشرة، الإطار القانوني لقطاع النقل والمواصلات في قطاع غزة، ص 3.
- مقابلة: حسن عكاشة، رئيس قطاع التراخيص، بتاريخ 11 ابريل 2019.
- مقابلة: إيهاب مهنا، مدير شرطة المرور، بتاريخ، 11 ابريل 2019
- مقابلة: عوني الباشا، مساعد وكيل وزارة المالية، بتاريخ: 16 ابريل 2019
- وكالة معا، http://maannews.net/Content.aspx?id=551184
- برنامج لقاء مع مسؤول والذي تنظمه وزارة الإعلام بتاريخ 28 آب / يوليو 2019

جدول بأسماء المشاركين في نقاش مسودة التقرير من الجهات ذات العلاقة عقدت بتاريخ 10 سبتمبر 2019

الاسم	المؤسسة
عزمي محمد شاكر عايش	وزارة المالية
حسن جودة عكاشة	وزارة المواصلات
العقيد/علي إبراهيم النادي	مدير شرطة المرور والنجدة
العقيد/ أيمن عمر البطنيجي	مدير العلاقات العامة والإعلام/ الشرطة الفلسطينية
الرائد/ أيمن بارود	علاقات عامة، شرطة المرور والنجدة
يوسف محمد أبو سلمية	مدير عام في ديوان الرقابة المالية والإدارية
العقيد/ رائد العامودي	مدير دائرة المظالم وحقوق الانسان/ الشرطة العامة

الائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة (أمان) - المؤسسة الفلسطينية المعتمدة من قبل منظمة الشفافية الدولية منذ العام 2006. تأسس في العام 2000 من مجموعة من المؤسسات الأهلية الفاعلة في مجال الديمقراطية والحكم الصالح وحقوق الإنسان، سعياً لتحقيق رؤيته نحو "مجتمع فلسطيني خالٍ من الفساد". يسعى الائتلاف حالياً إلى خلق وقيادة حراك مجتمعي عبر قطاعي مناهض للفساد، والإسهام في إنتاج ونقل وتوطين المعرفة بالفساد ومكافحته على الصعيد الوطني والإقليمي والدولي.

يحرص ائتلاف أمان على القيام بدوره الرقابي Watchdog على النظام الوطني للنزاهة بالتركيز على المشاركة المجتمعية وتفعيل دور مؤسسات المجتمع المدني، ووسائل الإعلام في الرقابة والمساءلة وخلق بيئة محصنة ومساهمة في الكشف عن جرائم الفساد والحد من انتشاره.

الائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة (أمان)

رام الله : عمارة الريماوي - الطابق الأول - شارع الإرسال

ص. ب : رام الله 399 القدس 69647

هاتف : 2989506 - 022974949

فاكس : 022974948

غزة : عمارة دريم - الطابق الثالث - شارع حبوش

تليفون : 082884767

تلفاكس : 082884766

www.aman-palestine.org

info@aman-palestine.org