

سلسلة تقارير (39)



النزاهة والشفافية والمساءلة في عملية استيراد وترخيص المركبات المستعملة

٢	تقديم
٢	الاطار التشريعي
٢	استيراد وترخيص المركبات المستعملة
٧	الرقابة
٨	الاستنتاجات
٩	التوصيات

مقدمة التقرير:

يأتي اعداد هذا التقرير في إطار جهود أمان لتعزيز قيم النزاهة ومبادئ الشفافية ونظم المساءلة في المجتمع الفلسطيني بشكل عام، وفي ادارة الشأن العام وتقديم الخدمات للجمهور بشكل خاص.

حيث يهدف التقرير إلى فحص بيئة عمل المؤسسات الرسمية ذات العلاقة بترخيص الشركات واستيراد المركبات المستعملة وفحص المراحل والاجراءات التي تمر بها هذه العملية، والتعرف على الفجوات والانحرافات عن أحكام القانون والإجرائية والسياسات العامة المعتمدة فيها.

كما سيتم مراجعة التشريعات الناطمة لخدمة استيراد المركبات المستعملة وفحص مدى فعالية الأنظمة المعمول بها والأدوات الرقابية التي تحكم كافة المراحل التي تمر بها هذه الخدمة من الإجراءات التي تسبق تقديم الخدمة والمتعلقة بطلبات استيراد المركبات بنزاهة وشفافية ومسؤولية في أداء العمل. (مع التنويه أن هذا التقرير يغطي الضفة الفلسطينية فقط دون قطاع غزة بسبب الظروف السياسية).

المنهجية التي اتبعت في اعداد هذا التقرير، اعتمدت على مراجعة الانظمة والتشريعات والبيانات والتعليقات الخاصة بموضوع استيراد المركبات المستعملة، إضافة إلى المقابلات المباشرة مع بعض المسئولين في وزارة النقل والمواصلات ومستوردي المركبات المستعملة ووكلاء التخليص الجمركي، وجهات الاختصاص الأخرى بما فيها وزارة الاقتصاد الوطني ودائرة الجمارك.

تمهيد:

برتوكول باريس الاقتصادي الموقع في العام ١٩٩٤، أعطى صلاحيات استيراد المركبات المستعملة إلى السلطة الوطنية الفلسطينية، على أن لا يزيد عمر المركبة المستوردة عن ٣ سنوات، باستثناء سنة الإنتاج إضافة إلى اعتماد المواصفات الفنية الأوروبية وهي المعتمدة في إسرائيل.

ويفرض على كل مستورد أن يبرز رخصة المركبة من بلد المنشأ، للتأكد من مطابقتها مع المواصفات والمقاييس الفنية المطبقة من قبل السلطة الوطنية الفلسطينية.

ومن أهم ما يطالب به مستوردي المركبات المستعملة من الحكومة الفلسطينية ككل:

- فتح باب الاستيراد للمركبات لغاية عمر ٥ سنوات بدلاً من ٣ سنوات، مما يخدم المستهلك ويزيد من حجم الاستيراد الذي سينعكس أيضاً على الإيرادات الحكومية.
- تخفيض ضريبة الشراء على المركبات وبشكل تدريجي ومعلن، خاصة في ظل ارتفاع أسعار الوقود وانخفاض نسبة المبيعات بشكل واضح.
- تبسيط إجراءات الاستيراد والترخيص للمركبات المستعملة أسوة بالمركبات الجديدة.
- المزيد من الرقابة على المعارض غير المرخصة أو غير المطابقة للشروط، وتنظيم قطاع المركبات المستعملة بصورة أفضل.

الإطار التشريعي:

يعتبر قانون المرور رقم ٥ لسنة ٢٠٠٠ ولائحته التنفيذية، الإطار القانوني المنظم لاعمال وزارة النقل والمواصلات. ونصت المادة (٢) من القانون على أنه " لا يجوز تسيير أية مركبة على الطريق إلا بعد تسجيلها لدى سلطة الترخيص والحصول على رخصة بتسييرها".

وقد حدّدت المادة (٣) من القانون شروط تسيير المركبة على أساس:

١. أن تكون المركبة مطابقة للمواصفات والمقاييس الفلسطينية.
 ٢. أن تكون مستوفاة لشروط الأمن والمتانة.
 ٣. أن يتم تسجيلها لدى سلطة الترخيص، وأن يخصص لها رقم.
 ٤. أن تكون المركبة مستوفية لشروط الفحص الفني الذي تحدده سلطة الترخيص.
- لم يتطرق القانون إلى موضوع استيراد المركبات، ولكن تمت الإشارة إلى إجراءات ترخيص المركبات.

الإجراءات المتبعة لاستيراد وترخيص المركبات المستعملة:

المواصفات الفنية:

دائرة الشؤون الفنية، في وزارة النقل والمواصلات الفلسطينية، تعمل بموجب المواصفات الأوروبية الخاصة^١ والتي تعمم من خلال وزارة النقل والمواصلات الإسرائيلية وباللغة العبرية.

وأفاد بعض مستوردي المركبات المستعملة أنهم يتوجهون للمخلص الجمركي عادة من أجل الاطلاع على آخر التحديثات المتعلقة بدفتر المواصفات، كون وزارة النقل الفلسطينية لا تزودهم بتفاصيل عن تعديلات قد تستجد على المواصفات الفنية ولا تقوم بترجمة وتعميم دفتر المواصفات بصفة رسمية. وتعتمد وزارة النقل من حيث الالتزام بالمواصفات الفنية، على الفحص الأولي لبيانات المركبة قبل عملية الاستيراد، إضافة إلى فحص المركبة المباشر بعد عملية الاستيراد وعند الترخيص.

• معايير وشروط قبول الطلبات المقدمة للموافقة على الاستيراد (رخص الاستيراد وتأهيل مستوردين):

"دائرة الشؤون الفنية هي الجهة الوحيدة التي تشرف على استقبال ومتابعة الطلبات داخل وزارة النقل والمواصلات ومع الجانب الإسرائيلي. تم الاستفسار من وزارة النقل عن إمكانية الحصول على رخصة استيراد مركبات مستعملة،

وجاء رد الموظف في الدائرة الفنية^٢ إسرائيل هي التي تحدد عدد المستوردين، وحالياً لا يمكن إضافة أي اسم أو استلام أي طلب".

تأهيل المستوردين

حددت وزارة النقل والمواصلات شروط الاستيراد ومنها أن يكون المتقدم شركة مسجلة، إضافة إلى وجود معرض، وان يكون المستورد له خبرة في هذا المجال.

بعد اعتماد المستوردين، يصدر عن وزارة النقل والمواصلات قائمة بالمستوردين المعتمدين لدى الوزارة والتي تضم حالياً قرابة ١٢٠ مستورداً، دوّمها إصدار أي شهادات للمستوردين المعتمدين، ودون تحديد مدة زمنية، أو ذكر شروط مرتبطة باستمرارية رخصة الاستيراد. ويحق لمن حصل على موافقة وزارة النقل أن يستورد مركبة خصوصية بعمر لا يزيد عن ٣ سنوات إضافة إلى سنة الإنتاج.

بحسب ما أفاد به مدير عام الشؤون الفنية في وزارة النقل لدى مقابلته في مقر الوزارة، لا يوجد حتى تاريخه أية معايير أو أسس لاختيار مستوردي المركبات المستعملة، باستثناء نموذج يضم بعض الشروط كان معمول بها سابقاً.

مدير عام الشؤون الفنية أكد أن القائمة الحالية، تم إقرارها من قبل وزير النقل الأسبق، وبتنسيب من اتحاد مستوردي المركبات المستعملة. كما يؤكد عدم لعب الوزارة أي دور حقيقي في اختيار القائمة الحالية. إلا أن الوزارة رفعت بالفعل ٣٠ اسماً جديداً إلى الجانب الإسرائيلي لاعتمادهم. ولم يخضعوا لأي معايير أو شروط لأنهم كانوا مستوردين معتمدين في السابق، بحسب مدير عام الشؤون الفنية.

وعليه، لا يوجد وضمن الوضع الحالي في وزارة النقل، مراحل واضحة أو معلنة لدراسة الطلبات، وكيف يتم نشر أسماء المقبولين وأسباب قبولهم، وكيف تقوم الوزارة بالتوضيح لمن تم رفضهم وأسباب رفضهم، وهل باب الاعتراضات مفتوح امام من رفضت طلباتهم!!.

مدير عام الشؤون الفنية أكد أن وزارة النقل تعمل حالياً على إعداد معايير وشروط لقبول طلبات مستوردي المركبات المستعملة ضمن لجنة داخلية تضم أكثر من خمسة أعضاء.

ولدى مقابلة مدير عام التجارة في وزارة الاقتصاد الوطني، أكدت أن وزارة الاقتصاد هي المسؤولة عن تنظيم قطاع الاستيراد، ضمن حدود صلاحياتها. كما تؤكد على أن القوائم السابقة تم إقرارها من قبل لجان مشتركة ضمت كل من (الجمارك - ووزارة النقل ووزارة الاقتصاد).

وكما أظهرت معلومات مدير عام الشؤون الفنية فإن الشروط الخاصة بالتأهيل لم تعتمد حتى الآن بصورة شفافة ومعلنة. بالرغم أن عدد الشركات وصل ١٢٠ شركة معتمدة وأعداد اخرى تنتظر الموافقات.

إن الطلب على تأسيس شركات استيراد المركبات المستعملة ازداد في الفترة الاخيرة (الاستثمار في تأسيس شركات استيراد المركبات في الفترة الاخيرة كان على ما يبدو مجدياً، ومن غير الواضح لماذا تبنت وزارة المواصلات سياسة الحد من التوسع في هذا المجال من خلال تقييد منح رخص تأسيس هذه الشركات وحصرها). ومن غير الواضح هل هذه سياسة رسمية للحكومة ام سياسة تم اعتمادها من قبل وزارة النقل والمواصلات. حيث كما يبدو ان وزارة الاقتصاد ليست مع هذا التقنين، كما أن مراقب الشركات يقوم بعملية تسجيل اي شركة تستوفي الشروط وفقاً للقانون.

ومن الطبيعي أن أية خدمة يزداد الطلب عليها ويقابلها تحديد عدد الجهات التي تمارسها (الشركات المستوردة) يؤدي الى ازدياد فرص الفساد وبشكل خاص ظواهر الواسطة والمحسوبية والرشوة.

وهذا لا يتعارض مع قيام الوزارة في وضع المواصفات الفنية والمعايير المعتمدة والشروط وتطبيقها على الجميع.

دائرة الشؤون الفنية في وزارة النقل والمواصلات:

لدى مراجعة مهام وصلاحيات الدائرة المعلن عنها عبر الموقع الالكتروني لوزارة النقل، فإن الدائرة تقوم بدراسة وإعداد وتجهيز المواصفات الفنية الخاصة بالمركبات. علماً بأن هذه المواصفات هي مواصفات أوروبية ومعدة مسبقاً وملزمة لوزارة النقل من قبل إسرائيل بموجب الاتفاقية المرحلية.

كما تعمل الدائرة على التواصل مع الشركات المنتجة للحصول على المواصفات الفنية والقياسات المطلوبة من مصادرها. وتلزم المستوردين بتقديم المعلومات من الشركات المنتجة من خلال الوكيل الفلسطيني.

فيما يتعلق باعتماد وكلاء ومستوردي المركبات ضمن الشروط الموضوعية من قبل الوزارة، فقد تم ومن خلال مراجعة إجراءات الاعتماد لدى الوزارة ملاحظة عدم وجود شروط لاعتماد المستوردين.

كما تعمل الدائرة على التنسيق مع مؤسسة المواصفات والمقاييس^٣ لاعتماد المواصفات قبل التعامل معها، كما تتولى الدائرة التنسيق مع الجانب الإسرائيلي عن ما يستجد من مواصفات، وتشرف على فحص المركبات والمنتجات المرورية عند إدخالها على المعابر، إلا أنه لا يوجد فحص للمركبات المستوردة على المعابر الداخلية وإنما يتم فحصها لاحقاً داخلياً.

كما أن عملية اعتماد المهندسين والمكاتب الهندسية المتخصصة هي من صلاحيات الدائرة إلا أنه وعلى أرض الواقع تعتبر سلطة الترخيص هي الجهة المسؤولة عن المكاتب الهندسية بناء على ما أفاد به مدير عام سلطة الترخيص. مما يظهر تداخلاً في الصلاحيات في عملية الاعتماد والمسؤولية عن هذه المكاتب.

كما تبين أن جزءاً هاماً من الإجراءات يقوم بها مستوردي المركبات المستعملة وأن هناك صلاحيات متضاربة مع سلطة الترخيص، إضافة إلى مهام غير نافذة على الأرض.

ما بعد حصول المستورد على الموافقة من وزارة النقل والمواصلات:

• الخطوة الاولى:

على كل مستورد يرغب باستيراد أي مركبة من الخارج أن يحضر صورة عن رخصة المركبة المنوي استيرادها، والتوجه مباشرة إلى الإدارة العامة للشؤون

٢. لدى مقابلة المسؤولين في مؤسسة المواصفات، المؤسسة ليس لها اي دور في المواصفات الفنية للمركبات.

١. " سبيج الجانب الفلسطيني المقياس الاوروي في استيراد المركبات" الاتفاقية المرحلية المادة (٢٨) واشنطن - ايلول ١٩٩٥.

وزير النقل والمواصلات، لفحص مدى مطابقة تلك المركبة مع المواصفات الفنية المعتمدة. وهنا يحصل المستورد على جواب شفوي من الشؤون الفنية دوئما تدوين الموافقة على نماذج معتمدة وواضحة.

هذا الإجراء المتبع ملزم لكافة المستوردين بسبب عدم وجود نسخة معتمدة من قبل وزارة النقل عن المواصفات الفنية، بحيث يستطيع أي مستورد التحقق من مطابقة المركبة المنوي استيرادها للمواصفات المعتمدة دون المرور بإجراءات طويلة وغير عملية.

الفنية في وزارة النقل والمواصلات، لفحص مدى مطابقة تلك المركبة مع المواصفات الفنية المعتمدة. وهنا يحصل المستورد على جواب شفوي من الشؤون الفنية دوئما تدوين الموافقة على نماذج معتمدة وواضحة.

هذا الإجراء المتبع ملزم لكافة المستوردين بسبب عدم وجود نسخة معتمدة من قبل وزارة النقل عن المواصفات الفنية، بحيث يستطيع أي مستورد التحقق من مطابقة المركبة المنوي استيرادها للمواصفات المعتمدة دون المرور بإجراءات طويلة وغير عملية.

ويقيد رئيس اتحاد مستوردي المركبات المستعملة، أن عملية الاستيراد كانت أكثر مرونة في الماضي حيث كان يمكن لكل مستورد أن يحصل على نسخة عن المواصفات الفنية المعتمدة، وبالتالي يستطيع اتخاذ القرار باستيراد تلك المركبة أثناء جولات المستوردين في الدول المختلفة. أما حالياً، على كل مستورد أن يتوجه بالسؤال أولاً قبل اتخاذ قرار الشراء لأي مركبة!. إضافة الى ذلك، وبحسب وصف رئيس الاتحاد والعديد من المستوردين لدى مقابلتهم، أن الشؤون الفنية في وزارة النقل قد تتراجع عن موافقتها الشفوية عن نفس المركبة بعد تعبئة نموذج الاستيراد من قبل المستورد، أو من الممكن طلب المزيد من المعلومات بشكل عشوائي، دوئماً اعتماد دليل إجراءات واضح ومعلن من قبل الوزارة يضع حداً للإجراءات غير الشفافة وغير المعلنة مسبقاً. كما نلاحظ أن عدم وضوح أو شفافية المعايير والشروط تدفع المستوردين للبحث عن طرق مباشرة للاتصال بأشخاص متنفذين لتمرير معاملاتهم ويتم على ضوء ذلك تعزيز مبدأ الوساطة والمحسوبية واحيانا الرشوة.وقد جاء على لسان رئيس الاتحاد خلال ورشة العمل التي عقدتها امان^{٢١} " وعود وزارة النقل غير نافذة على الارض، ولا يوجد رؤية او خطة معلنة عن قطاع استيراد المركبات المستعملة".

• الخطوة الثانية:

كتاب الوكيل المعتمد لنوع المركبة المستوردة: بعد ذلك يتم إرسال نماذج رخص الاستيراد بصورة رخصة المركبة المنوي استيرادها، إضافة إلى كتاب الوكيل^٤ للوزارة. ويشير بعض المستوردون الذين تمت مقابلتهم، أن وزارة النقل طلبت من الوكلاء مخاطبة الوزارة مباشرة بخصوص كتاب الوكيل، ولا يحق للمستورد أن يستلم كتاب الوكيل بنفسه بحجة عدم تلاعب المستورد بكتاب الوكيل^٥ .

المخلص الجمركي الذي تمت مقابلته، يؤكد أن التشدد من قبل وزارة النقل غير مبرر، فكل مركبة تخضع للفحص الفني مرتان، عند الاستيراد في ميناء الوصول من قبل وزارة المواصلات الإسرائيلية^٦، وعند الترخيص لدى دوائر الترخيص في المحافظات الفلسطينية.وعليه، إذا كانت المركبة غير مطابقة فلن يتم التخليص عليها في الميناء بداية، أو ترخيصها في دائرة الترخيص.

كما أن نموذج الاستيراد الذي أقرته وزارة النقل الفلسطينية، يلزم المستورد بالتوقيع على إقرار بأن البيانات التي صرح عنها صحيحة ويتحمل مسؤوليتها

٢٢. بتاريخ ٠٦،٠٤،١١ - بحضور وزير التقل والاتحاد في مقر مؤسسة امان.

^[1] كتاب الوكيل هو كتاب ملزم من وزارة النقل لكافة المستوردين بالحصول على كتاب من الوكيل الفلسطيني للمركبات الحديثة، يفيد بأن المركبة مطابقة للمواصفات المعتمدة ويمكن استيرادها. يتم ذلك بناءً على توجه من قبل مستورد المركبة المستعملة الى مكاتب الوكيل الفلسطيني في المحافظات الفلسطينية، ويجب على مستورد المركبة المستعملة انتظار كتاب الوكيل الذي قد يستغرق ٣٠ يوماً في بعض الاحيان.

^[2] ورشة العمل التي حضرها الباحث بين اتحاد مستوردي المركبات ومدير عام الشؤون الفنية، تاريخ ٠٧،٠٣،١١ في مقر الوزارة، اتفق الطرفان على ان يقوم الوكيل بتسليم الكتاب مباشرة الى المستورد.

^[3] المواصفات المعتمدة من قبل وزارة النقل والمواصلات الفلسطينية هي نفسها المواصفات الاسرائيلية.

بالكامل. وقد أشار وزير النقل خلال الورشة التي عقدتها ”امان“ ان سلطة الترخيص لديها صلاحيات رفض ترخيص اي مركبة غير مطابقة للمواصفات.

اضافة الى أن وزارة النقل لا تبرر رفض استيراد أي مركبة بشكل خطي، وتكتفي برد الطلب دون إبداء الأسباب^٧. كما افاد بعض مستوردي المركبات ومكاتب التخليص الجمركي، أن وزارة النقل تنقل عبئ الإثبات عليهم، في حين أن على الوزارة التحقق من كافة المواصفات، لا أن تلزم مستوردي المركبات المستعملة بالعودة إلى وكلاء المركبات الحديثة المنافسين لهم، وهذا يستغرق وقت أطول ويعرض المستورد إلى نوع من العلاقة غير المتزنة وغير المقبولة مع المنافس^٨ .

يؤكد اتحاد مستوردي المركبات المستعملة، ان كتاب الوكيل جاء على اثر بعض حالات التزوير في رخص الاستيراد، مما ادى الى الزام التجار بهذا الكتاب. ومع ذلك يؤكد بعض مستوردي المركبات والاتحاد لدى مقابلتهم أنه وفي العديد من الحالات تبين أن بعض الوكلاء قد ارتكبوا اخطاءً في الكتب التي ارسلوها حول مواصفات بعض المركبات، مما يعني عدم كفاءة هذا المتطلب بحسب بعض المستوردون^٩. كما أن الوزارة لم تتخذ خطوات رادعة ومعلنة بحق من قاموا بعمليات تزوير، مما اعتبره المستوردون عقاباً جماعياً.

نموذج عن رد الوكيل الذي استعرضه مستورد مركبات اثناء ورشة العمل التي عقدت في امان، يؤكد أن الوكيل اخذ صفة المنع ويوصي بمنع بعض المركبات، علماً أن المعلومات التي وردت عن الشركة الام تؤكد أن المركبة مطابقة للمواصفات وبعكس ما اوصى به الوكيل!. على الرغم من ذلك تتسمك وزارة النقل بهذا الاجراء. وزير النقل ابدى استعداده لقبول اي وثيقة اخرى من قبل مستوردي المركبات المستعملة، كبديل عن كتاب الوكيل، الا أن مستوردي المركبات المستعملة يؤكدوا أن ما يعلنه الوزير غير نافذ لدى مدير عام الشؤون الفنية، وأن الاخير يرفض اي بديل عن كتاب الوكيل.

• براءة الذمة:

على كل مستورد إبراز براءة ذمة من ضريبتي الدخل والمضافة بشكل سنوي تقدم لوزارة النقل والمواصلات!.

• حسن السير والسلوك:

تتشترط وزارة النقل تقديم حسن سير وسلوك سنوي من كافة المستوردين، والذي يعد مطلباً غير قانوني وتعقيدات تعجيزية ليس لها أي داع. الأهم من ذلك، ان قانون المرور واللائحة التنفيذية، لم يلزما المستورد بتقديم حسن سير وسلوك، باستثناء المركبات التي تعود ملكيتها إلى مؤسسات أو جمعيات خيرية^{١٠}. مع تعقيدات تدخل الأجهزة الأمنية في موضوع حسن السلوك الامر الذي يفتح مجال تدخل الوساطة والمحسوبية واحيانا التنفع للوسطاء.

^[1] مدير عام الشؤون الفنية يؤكد انه لا بديل عن كتاب الوكيل كون دفتر المواصفات غير شامل، بحيث لم يعد رقم الشاصي وحده كاف لبيان كافة المواصفات.

^[2] مراجعة مهام وصلاحيات الدائرة الفنية من قبل الباحث، نجد ان من صلاحيات الدائرة (التواصل مع الشركات المنتجة للحصول على المواصفات الفنية والقياسات المطلوبة لاي جزء يتعلق بالمركبة او المركبة ككل). الاجراء المتبع حالياً يتعارض مع مهام وصلاحيات الدائرة.

^[3] حصل الباحث على نسخة كتاب بتاريخ ٠٤،١٠،٢٠١١ موجه الى وزير النقل من الاتحاد يؤكد على الاخطاء الواردة في كتب الوكيل ضمن ملفات تفصيلية. لم يتم الرد على كتاب الاتحاد حتى تاريخه.

^[4] المادة (١١) من اللائحة التنفيذية: يقبل في اثبات ملكية المركبة التي تسجل لاول مرة المستندات التالية: عقد شراء المركبة من المصنع او الوكيل/ البيان الجمركي/ موافقة دائرة الجمارك.

نموذج الاستيراد

• نموذج الاستيراد:

على كل مستورد تقديم طلب استيراد المركبات المستعملة، كل مركبة على حذا، لدى دائرة الشؤون الفنية في وزارة النقل. مرفقات الطلب يجب أن تشمل (رخصة المركبة من بلد الاستيراد – رخصة وزارة الاقتصاد – رخصة وزارة النقل والمواصلات – كتاب الوكيل).

يستقبل قسم الاستيراد في دائرة الشؤون الفنية المعاملات مباشرة من مستوردي المركبات أو من خلال اتحاد مستوردي المركبات المستعملة. يتم تسجيل الوارد يدوياً والكترونياً من خلال قسم الاستيراد الذي يضم ٥ موظفين.

تقديم المعاملات بصورة عامة يتطلب فقط مراجعة تلك المعاملات وتسجيلها لدى موظف واحد في قسم الاستيراد. إن زمن الانتهاء من المعاملات غير معلوم بصورة عامة. فلا يتم إعلام أصحاب المعاملات عن موعد محدد لاستلام معاملاتهم، مع أن الفترة المعلنة من قبل دائرة الشؤون الفنية وعلى لسان مديرها هي أسبوعين للانتهاء (من تسجيل المعاملات، تدقيقها، إرسالها إلى ضابط المواصلات الإسرائيلي في بيت أيل، وتسليمها إلى أصحاب العلاقة).

تعتمد دائرة الشؤون الفنية على نظام الكتروني تم تطويره من قبل وزارة النقل، لتدقيق المعاملات من حيث عدم تكرار أرقام الشاصي عن المركبات المستعملة المستوردة، بحسب مدير عام الشؤون الفنية. وبحسب بعض المستوردين ومخلصي الجمارك واتحاد مستوردي المركبات المستعملة، لا تلتزم الوزارة بسقف زمني معين لانجاز المعاملات وبعض المعاملات قد تستغرق ٣ أشهر لانجازها^{١١} .

مستوردي المركبات الذين تمت مقابلتهم داخل الوزارة يؤكدون إن وزارة النقل لا تعلمهم بموعد انجاز معاملاتهم، وان بعضها قد يستغرق ٦ أسابيع أو أكثر في بعض الحالات. مدير عام الشؤون الفنية يرد على ذلك بالقول^{١٢} "إنجزنا في العام ٢٠١٠ حوالي ١٤,٥٠٠ معاملة".

بصورة عامة، أكد بعض مستوردي المركبات المستعملة في ورشة العمل التي عقدت معهم في مقر الاتحاد^{١٣}، أن بعض خدمات وزارة النقل تتراجع وتزداد تعقيداً باستمرار.

كما أشار رئيس الاتحاد الى الخلل الموجود في استقبال والرد على المعاملات، فهناك حالات ترد موافقتها الى الوزارة من قبل الجانب الاسرائيلي دوئماً ردود على معاملات سابقة!. رئيس الاتحاد وبعض مستوردي المركبات المستعملة، اعتبروا مغادرة وزير النقل^{١٤} ورشة العمل قبل الاستماع اليهم، تؤكد عدم نية الوزارة تعديل اي من تلك الاجراءات.

• (ترخيص المركبات ومراكز الفحص) سلطة الترخيص:

مدير عام سلطة الترخيص، ولدى مقابلته، أشار إلى نية سلطة الترخيص البدء بمراجعة المعايير الخاصة بترخيص مراكز الفحص^{١٥}.

^[1] موثق لدى الباحث حالة تم تقديم الطلب بتاريخ ٠٦،١١،١٠ وتم استلام الرد بتاريخ ٠١،١١،٢١.

^[2] تاريخ ١٣،٠٣١١ بحضور ٧ مستوردين ورئيس ومدير الاتحاد.

^[3] غادر وزير النقل ورشة العمل بعد تعليقه على التقرير وسماع راي مدير عام الشؤون الادارية فقط.

^[4] وزارة النقل اعلنت عبر موقعها الالكتروني عن شروط قبول طلبات لترخيص مراكز فحص مواصفات المركبات مرفقاً بالنماذج.

الإجراءات الحالية تتمثل بمخاطبة مكاتب الترخيص الفرعية من قبل مدير عام الترخيص، لإعلامهم بكل جديد أو قرارات أو تعليمات تتعلق بترخيص المركبات ومواصفاتها.

• الرقابة على التزام دوائر الترخيص بالمواصفات الفنية والتعليمات

أفاد مدير عام الترخيص بأن الوزارة سلطة الترخيص تعمل على تطوير الكادر العامل، على الرغم من النقص في كادر سلطة الترخيص. وحول التجاوزات التي قد تحدث في سلطة الترخيص، يشير المدير العام إلى تعامل الوزارة مع هذه الحالات بموجب القانون.

وعن البيات المراقبة، أفاد مدير عام الترخيص أن دورية السلامة على الطرق تتولى هذه المهمة في كافة المحافظات.

أما عن اجراءات الترخيص، يفيد احد مستوردي المركبات المستعملة لدى مقابلته، بأن كادر سلطة الترخيص غير كاف وبعضهم غير مؤهل على مستوى عال. وفي تجربته لترخيص مركبة مستوردة، أكد المستورد أن الفاحص المسؤول رفض ترخيص المركبة بسبب اعتراضه على صيغة التعهد العدلي^{١٥} الذي أبرزه المستورد، ولم يعتمد على المعاينة الفعلية للمركبة. مما اضطر المستورد الى مخاطبة مدير عام سلطة الترخيص والذي بدوره أمر بترخيص المركبة بعد معاينتها فنياً.

وقد يلجأ بعض المستوردين الى الوساطة للاسراع في اجراءات الترخيص بسبب عدم وجود كادر كاف لتخليص الاجراءات بالسرعة المطلوبة.

• وزارة الاقتصاد الوطني:

يتوجه المستورد إلى وزارة الاقتصاد الوطني لختم نموذج رخصة المركبة المعتمد من قبل وزارة الاقتصاد^{١٦}. المخلص الجمركي الذي تمت مقابلته، اشار الى أنه يمكن التخليص على المركبة من خلال رخصة الاستيراد إضافة إلى رخصة المركبة المستوردة.

مدير عام التجارة دافعت لدى لقائها عن حق الوزارة في منح رخصة استيراد أي مركبة مستعملة، على أساس أن وزارة الاقتصاد هي الجهة الاصلية التي يمكن أن تتدخل لحل إي مشكلة قد تواجه المستورد عند التخليص على إي مركبة.

مخلص جمركي آخر أكد على أن الحصول على رخصة وزارة الاقتصاد أمر هام ولمصلحة المستورد اثناء التخليص في الموانئ الإسرائيلية^{١٧} .

مدير عام الشؤون الفنية في وزارة النقل، يؤكد أن معيقات الاستيراد للمركبات المستعملة عادة ما تحل من قبل وزارة النقل لا من قبل وزارة الاقتصاد التي لا تملك الخبرة الفنية والاختصاص لحل مشاكل المركبات.

من المعروف أن استيراد المركبات الجديدة لا يتطلب رخصة استيراد موافقة وزارة الاقتصاد عن كل مركبة، كذلك الأمر بالنسبة للعديد من السلع. مما يظهر ضرورة التنسيق بين وزارة المواصلات والنقل ووزارة الاقتصاد لتحديد جهة الاختصاص وآليات المتابعة.

^[1] تعهد عدلي باسم المستورد يفيد التزامه باستيراد مركبة سليمة. ويلزم المستورد بتنفيذ كافة الشروط التي تضعها وزارة النقل والمواصلات.

^[2] نموذج باللغة الانجليزية والعبرية.

^[3] يؤكد نفس المخلص الجمركي في احدي الحالات تأخرت رخصة وزارة النقل بعد أن وصلت المركبات الى الميناء، استطاع المخلص ادخال المركبات الى (المخازن) بناءً على رخصة وزارة الاقتصاد التي كانت تعكس الاطار القانوني الوحيد لتلك المركبات.

● وزارة المالية (الجمارك):

بعد قرار مجلس الوزراء الأخير في شباط ٢٠١٠ أصبحت ضريبة الشراء على المركبات الحديثة والمستعملة ٥٠% عن كل مركبة خصوصي مستوردة بدلاً من ٧٥%. الإجراءات ما قبل الترخيص تتطلب موافقة دائرة الجمارك الفلسطينية عن كل مركبة، من خلال إصدار كتاب (عدم ممانعة من الترخيص) موجه إلى وزارة النقل والمواصلات - سلطة الترخيص. ولحصول المستورد على كتاب عدم الممانعة، يتوجب إبراز كافة الوثائق المتعلقة بالمركبة المستوردة من (بيان جمركي - فاتورة - رخصة استيراد) بعد ذلك، يتوجب على المستورد دفع فروقات (الرسوم الجمركية - ضريبة الشراء وضريبة القيمة المضافة)، وحسب قائمة القيمة للمركبات المستوردة والمعتمدة من قبل دائرة الجمارك^{١٨}.

ويأتي هذا الإجراء بسبب عدم وجود صلاحيات جمركية للجمارك الفلسطينية على المنافذ المختلفة، مما قد يتسبب في فرض الرسوم وضرائب الاستيراد من قبل الجمارك الإسرائيلية، دوغما قناعة من قبل الجمارك الفلسطينية في معظم الحالات، السبب الذي يبرر إعادة تقييم المركبات المستعملة من قبل الجمارك الفلسطينية. ومن المستغرب أن قائمة القيمة المقبولة للمركبات المستوردة يتم إعدادها من قبل موظف واحد في الإدارة العامة للجمارك، ويتم تحديثها مرة واحدة كل عام، علماً أن القائمة ملزمة لكافة المستوردين ويتم تحصيل فرق الرسوم والضرائب بناءً عليها.

تم مراجعة نسخة من قائمة القيمة المقبولة التي تصدرها دائرة الجمارك،

وقد برزت بعض الملاحظات حول تلك القائمة منها:

١. يتم إعداد القائمة من قبل موظف جمارك واحد، ولا يتم إشراك أي جهة خارج دائرة الجمارك لتحديد القيمة المقبولة للجمرك (القائمة) مثل: وزارة النقل والمواصلات - اتحاد المستوردين - وزارة الاقتصاد الوطني، أو أي جهة أخرى ذات اختصاص، بداعي أنه لا يوجد جهة أخرى لها الخبرة والاختصاص حول قائمة القيمة المعتمدة من قبل دائرة الجمارك. إلا أن دائرة الجمارك وبقرار من المدير العام قررت تشكيل لجنة خاصة بتحديد القيمة عن المركبات المستعملة^{١٩}.

٢. تخلو قائمة القيمة من أي تعليمات أو معلومات معلنة تبين المعايير والأسس التي اعتمدها دائرة الجمارك عند إقرار تلك القائمة. حيث يفيد بعض مستوردي المركبات انهم حاولوا الحصول على تلك المعايير لمناقشتها مع دائرة الجمارك لكن دون جدوى، من الطبيعي أن أي معايير أو أسس بنيت عليها تلك القيم، يجب أن تكون واضحة ومعلنة أمام جمهور المستوردين.

٣. يتم إلزام المستوردين بدفع فروقات الرسوم والضرائب بعد عملية الاستيراد اعتماداً على قائمة القيمة المذكورة، ومنع المستورد من الاعتراض وإلزامه بدفع هذه الفروقات، كما أن يمنع المستورد من ترخيص المركبة أو بيعها. (وهذا يعد مخالفة قانونية لقانون الجمارك الأردني الناقد رقم (١) لسنة ١٩٦٢، المادة (١/٣١/ز)٢٠).

١٨. يتم اعتماد القائمة بموجب تسبب من موظف واحد فقط الى مدير عام الجمارك الذي يوافق على القائمة (موثق لدى الباحث نسخة عن قائمة القيمة).

١٩. بناءً على مقابلة مسؤول ملف المركبات في دائرة الجمارك.

٢٠. اذا اختلف الناقل (المستورد) والمخمن (مخمن الجمارك) على اسعار البضائع بحال الامر الى السلطة ل إعطاء القرار في هذا الشأن..... (السلطة حسب تعريف القانون: هي وكيل الوزارة او اي موظف مفوض خطياً من قبله).

(القيمة حسب تعريف القانون في المادة (٣١): هي القيمة المدفوعة فعلاً للبطاعة مضافاً إليها أجور الشحن وكل المصاريف التي تحققت على البضاعة). رئيس اتحاد مستوردي المركبات المستعملة أكد خلال مقابله، على أن الإدارة العامة للجمارك تفرض غرامات غير قانونية على المستوردين وصلت في السابق إلى ١٥٠ شيكل عن كل يوم تأخير^{٢١}، زيادة عن فترة السماح التي أقرتها دائرة الجمارك بواقع ٩٠ يوماً، وقد تم تقليل فترة السماح إلى ٤٥ يوماً بحسب رئيس اتحاد مستوردي المركبات المستعملة. هذا الإجراء جاء ليلزم المستوردين بدفع فرق الرسوم عن المركبات التي استوردوها وخلال الفترة المذكورة أعلاه.

تتبع دائرة الجمارك نظام مركزي في إصدار كتاب عدم الممانعة من الترخيص من خلال مكتبها في البيرة. وعند مقابلة مسؤول ملف المركبات في الإدارة العامة للجمارك^{٢٢}، أكد ان ظروف الدائرة الحالية من حيث الكادر العامل والامكانيات لا تسمح بإصدار كتاب عدم الممانعة من خلال مكاتب الدائرة في المحافظات المختلفة. ومع ذلك، يؤكد نفس المسؤول أن الدائرة تدرس امكانية تقديم الخدمة من خلال مكتب في شمال الضفة واخر في الجنوب للتسهيل على مستوردي المركبات.



٢١. تم تعديلها مؤخراً الى ٥٠ شيكل عن كل يوم.

٢٢. افاد لاحقاً بأنه مدير الاجراءات.

آليات الرقابة:

توعية المواطنين والرقابة على الالتزام بالمعايير والشروط والمواصفات الفنية:

فيما يتعلق بتوعية المواطنين بالمواصفات الفنية المعتمدة للمركبات المسموح استيرادها، يؤكد مدير عام الشؤون الفنية أن الوزارة قامت بعدة نشاطات إعلامية في هذا السياق وضمن الإمكانات المتاحة. ولدى مقابلة بعض المواطنين في مقر وزارة النقل، أكد بعضهم أنهم ليسوا على علم بموضوع المواصفات ومن هي المراكز المعتمدة من قبل وزارة النقل لفحص أي مركبة يرغبون بشرائها.

أحد المواطنين تعرض لعملية غش بعد أن توجه لفحص مركبته في أحد مراكز الفحص، حيث اظهر الفحص أن المركبة مطابقة للشروط والمعايير في المرحلة الأولى، الا أن المواطن لم يقتنع بنتيجة الفحص. وطلب من المستورد فحص المركبة بمعرفته، وحينها تبين أن المركبة كانت قد تعرضت لحادث قديم اثر على جسم المركبة، بشكل يؤثر على القيمة السوقية للمركبة.

تجربة المواطن تبين عدم معرفة بعض المواطنين بالمراكز المعتمدة من قبل وزارة النقل وهي ٣ مراكز حتى اللحظة تضم (مركز رام الله الهندسي في رام الله - الحجاوي في نابلس - ومعهد البوليتكنك في الخليل)^{٢٣}. المراكز الثلاث تقوم برفع تقارير دورية إلى سلطة الترخيص في وزارة النقل والمواصلات^{٢٤}. لوحظ وأثناء مراقبة الإجراءات وخدمة جمهور المستوردين في وزارة النقل أن بعض مستوردي المركبات قد أضاف نصاً على متن فاتورة البيع، تحول دون حق المواطن بالغاء الصفقة بعد إتمام عملية البيع! ولدى سؤال مدير عام الشؤون الفنية عن مدى قانونية ذلك وقبول وزارة النقل به، أشار أن مثل هذا السلوك من قبل احد المستوردين، يزيد من اصرار الوزارة على التشدد في اجراءاتهم مع المستوردين بسبب ما اسماه «التلاعب بسلامة الركاب والمركبات».

التقارير الرقابية:

● الرقابة في وزارة النقل والمواصلات:

مقابلة مدير عام الرقابة الداخلية في وزارة النقل، تؤكد عدم وجود تقارير رقابية عن دائرة الشؤون الفنية، إلا أنه أكد على التزام الدائرة بالقوانين والأنظمة بناء على فحص بعض الملفات عشوائياً بين الحين والآخر^{٢٥}. وعن التعامل مع التجاوزات، أكد مدير عام الرقابة أن بعض الإجراءات قد اتخذت في السابق مثل الإنذار الشفوي والإنذار الخطي. وفي حالات يتم تشكيل لجان تحقيق مشتركة مع الدائرة القانونية.

مدونة سلوك الموظفين العموميين غير معلنة للعاملين في وزارة النقل والمواصلات. أما بشأن معايير قبول الهدايا، فيؤكد مدير عام الرقابة انه ليس هناك معايير مكتوبة وأن الالتزام بأخلاق المهنة هو المقياس الرئيس.

٢٣. اعلنت وزارة النقل مؤخراً عن نية ترخيص مركز فحص في بيت لحم واخر في جنين.

٢٤. بحسب مقابلة الباحث لمدير عام سلطة الترخيص.

٢٥. في تقييم لنظام الرقابة الداخلية في وزارة النقل حسب تقرير ديوان الرقابة المالية والادارية عن العام ٢٠٠٩، حصلت وزارة النقل على تقييم عام بنسبة ٧٩١ لنظام الرقابة الداخلية.

● الرقابة في وزارة الاقتصاد:

لدى مقابلة مدير الرقابة الداخلية في وزارة الاقتصاد، أكد أنه لم يتم إصدار تقارير رقابية سابقاً بصورة عامة، لكن تم بالفعل اصدار بعض التقارير الخاصة ببعض الدوائر داخل وزارة الاقتصاد بما فيها دائرة التجارة. وتظهر تلك التقارير التزام دائرة التجارة بالتعليمات والانظمة. كما أكد مدير الرقابة على أن الوزارة تعمل على تفعيل دور دائرة الرقابة، وسيتم إصدار تقرير خلال العام ٢٠١١. مدير الرقابة الذي مضى على توليه مهامه اقل من عام وتضم دائرته ٩ موظفين، يؤكد على أن وزير الاقتصاد الحالي عزز من دور الدائرة بحيث أصبحت كافة المعاملات المرتبطة بالجمهور تمر من خلال دائرة الرقابة الداخلية. وهي الجهة التي تنسب للوزير بالموافقة على تلك المعاملة. ولدى سؤال مدير الرقابة حول آليات متابعة عمل دائرة التجارة المسؤولة عن منح رخص الاستيراد عن المركبات المستعملة، أجاب « حتى اللحظة لم نجد ما يشير عدم التزام دائرة التجارة بالقوانين والتعليمات» ذات العلاقة. هذا الأمر جاء أيضاً على لسان مدير عام التجارة لدى مقابلتها، وعند سؤالها كيف يتم البت في الشكاوى والاعتراضات؟ أجابت بأنه «حتى اللحظة لم ترد شكاوى».

على الرغم من الإجراءات السريعة والشفافة التي لوحظت أثناء مراجعة مكتب وزير الاقتصاد، أوعز بالتعاون الكامل في اعداد هذا التقرير وتوفير كافة الملفات التي تخدمه، لم يتم الحصول على مادة مكتوبة تحدد صلاحيات دائرة التجارة. حيث أشارت مديرة الجودة بأنه لا يجوز الاطلاع أو الحصول على نسخة من صلاحيات دائرة التجارة!! كما أن الإجراءات المتبعة حالياً في دائرة التجارة هي إجراءات مركزية، إذ يتطلب من أي مستورد تقديم طلبه لدى مقر الوزارة في رام الله^{٢٦}. مدير عام التجارة اكدت ان الوزارة بصدد نقل الاجراءات الى المحافظات للتسهيل على الجمهور وتحسين مستوى الخدمات.

● نظام الشكاوى:

تم التوجه الى وحدة الشكاوى في مقر وزارة النقل والمواصلات وطلب نموذج تقديم شكوى. تم الحصول مباشرة على النموذج المعتمد في نظام مجلس الوزراء. ويلاحظ من مقابلة موظفي وحدة الشكاوى، ان الوحدة، تستقبل قرابة عشرة شكاوى من كافة المراكز شهرياً. ويتم البت بها دون استثناء، وترفع الوحدة تقرير شهري ورباعي وسنوي لمدير العلاقات العامة في وزارة النقل (وحدة مجلس الوزراء) و نسخة لوحدة الشكاوى في مجلس الوزراء، والتي انقطعت عن المتابعة وطلب التقارير خلال الأشهر القليلة الماضية، بحسب موظفي الوحدة.

كما يتبين أن صناديق الشكاوى موزعة على كافة المراكز التابعة لوزارة النقل في المحافظات، لكن دون وجود موظف يتبع لوحدة الشكاوى هناك. إلا أن وحدة الشكاوى في وزارة النقل هي التي تقوم بفتح الصناديق الموزعة على المراكز^{٢٧}.

وحدة الشكاوى في وزارة الاقتصاد معطلة بسبب تقاعد الموظف المسؤول عنها سابقاً. الا أن مدير الرقابة أكد على أن صناديق الشكاوى متوفرة في كافة المكاتب

٢٦. مدير عام التجارة اكدت انه سيتم معالجة هذا الامر قريباً والتخلي عن مبدأ المركزية.

٢٧. على الرغم من الخلل الموجود في نظام الشكاوى بعدم وجود موظف شكاوى في المراكز التابعة لوزارة النقل، مما ينتقص من حق المواطن وحصوله على نموذج نظام مجلس الوزراء، اضافة الى حقه في الحصول على بطاقة مراجعة عند تقديم الشكاوى حسب نظام مجلس الوزراء. على الرغم من ذلك جاء في تقرير ديوان الرقابة المالية والادارية ٢٠٠٩ « بعد الفحص والمراجعة لعمال دائرة الشؤون القانونية ودائرة الشكاوى لم يسجل الطاقم اي ملاحظات»!!!

الفرعية للوزارة ويقوم مدير المكتب بفحص صندوق الشكاوى بشكل دوري.

وهنا يظهر خلل كبير في آلية التعامل مع موضوع الشكاوى، بحيث لا يمكن تحقيق قدر كاف من الرقابة ومنع تضارب المصالح كون الجهة المشتكى عليها هي الجهة الاولى التي تفحص الشكاوى!.

تم الحديث مع مدير الرقابة عن كيفية تعامل الوزارة مع الشكاوى المقدمة من قبل الجمهور. ويتبين من خلال الشكاوى التي تلقتها الوزارة، أن مقدم الشكاوى^{٢٨} يتوجه مباشرة الى وزير الاقتصاد للنظر في فحوى الشكاوى، وتحول الشكاوى من قبل مدير الرقابة الذي ينسب ما يراه مناسباً بحسب المعطيات وفي بعض الأحيان يتم تشكيل لجان مما فيها الدائرة القانونية، للنظر في الشكاوى. عينة من شكاوى تم الاطلاع عليها^{٢٩} والتي تم البت بها خلال فترة لم تزد عن أسبوع من تاريخ تقديمها أظهرت اعتراف الوزارة بالخطأ في الإجراء المعترض عليه في الشكاوى، وتم الاعتذار للمشتكي من قبل وزير الاقتصاد.

الاستنتاجات:

وزارة النقل والمواصلات:

معايير اعتماد مستوردي المركبات غير معلنة وغير واضحة للجمهور. ولا يوجد تعليمات واضحة ومكتوبة من قبل وزارة النقل. هذا الأمر يترك الباب مفتوحاً أمام الاختيار الغير مبني على أسس ومعايير شفافة ومعلنة وواضحة للجمهور. كما أن تحديد عدد المستوردين قد يفتح المجال امام الواسطة والرشوة.

ويتبين ان المكاتب الهندسية المعتمدة الثلاث للفحص الفني غير كافية لتقديم خدمة جيدة في محافظات الضفة الغربية.

وعن آليات الرقابة على دوائر الترخيص فهناك قلة في الكوادر المختصة في سلطة الترخيص ودائرة الشؤون الفنية ومتابعتها (بحسب مدير عام سلطة الترخيص). وهذا غياب لإمكانية مراقبة دوائر الترخيص من حيث الالتزام بالمعايير والشروط المتعلقة بالمواصفات الفنية.

كما أن توعية الجمهور ما زالت غير فاعلة لدى وزارة النقل والمواصلات. وحق الحصول على المعلومات غير ملموس كسياسة لدى الوزارة، من حيث عدم إعلام الجمهور عن نوايا وخطط الوزارة في مجال استيراد المركبات، ونشر متطلبات ومعايير اعتماد مستوردي المركبات وقطع الغيار.

مستوردي المركبات المستعملة لا يعلمون عن موعد انجاز معاملاتهم بعد تقديمها لوزارة النقل والمواصلات.

ومدير عام الشؤون الفنية في وزارة النقل قدم خطة الدائرة لوزير النقل والمواصلات. وحتى تاريخه، الدائرة الفنية تعمل دون خطة مسبقة توضح حاجات وإمكانيات الدائرة، لتعزيز خدمة الجمهور وتطوير الكادر الوظيفي

مما يفتح الطريق إلى طلب تدخل المعارف والوسطاء لدى الموظف المعني لانجاز الموافقة.

ويلاحظ أن نظام الرقابة الداخلية على دائرة الشؤون الفنية شبه غائب، مما يترك الفرصة أمام تجاوزات قانونية دون رقابة.

كما لا يوجد وحدات للشكاوى في مراكز وزارة النقل في المحافظات، وهذا مساس بحق المواطن ومخالفة لنظام مجلس الوزراء، وتقصير من قبل الوزارة في تحسين خدماتها للجمهور.

إضافة غياب أنظمة مكتوبة تنظم العلاقة ما بين وزارة النقل والمواصلات بوزارة الاقتصاد الوطني أو دائرة الجمارك.

وعلى الرغم من العديد من مذكرات التفاهم التي توصل لها الطرفان. إلا أن العلاقة بين اتحاد مستوردي المركبات ووزارة النقل علاقة غير مستقرة وغير مبنية على أسس سليمة. كما أن اتحاد مستوردي المركبات المستعملة لم يقيم بالسابق وبصورة مهنية، بتحديد علاقته مع وزارة النقل والجهات الحكومية الأخرى، على أساس القانون، وعلى قاعدة المؤسسات الحكومية ملزمة بتقديم خدماتها وتسهيل الإجراءات مما ينسجم والقوانين وحق الاعتراض للجهات المستفيدة، بصورة واضحة وشفافة وقانونية.

وهذا لا يغير من الواقع بأن اتحاد وكلاء شركات المركبات واتحاد استيراد المركبات المستعملة ما زال يعملان دون رقابة حقيقة داخلية على اعمال مجالس اداراتهم، حيث يلاحظ وجود مظاهر تضارب مصالح في العديد من الممارسات بسبب غياب لدور فاعل للهيئات العامة او وجود لائحة خاصة تحدد سلوك اعضاء مجلس الادارة حتى يتم تجنب تضارب المصالح خاصة ان الاتحاد هو اداة الصلة الرسمية مع الوزارات المعنية.

وزارة المالية (دائرة الجمارك):

قامت دائرة الجمارك بتغيير نسبة ضريبة الشراء^{٣٠} على المركبات المستوردة عدة مرات، فمن ٩٥٪ بين عامي ١٩٩٩ و ٢٠٠٤، إلى ٢٥٪ سنة ٢٠٠٥، ولمدة ست شهور فقط، ومن ثم رفع ضريبة الشراء مرة أخرى إلى ٧٥٪، وأخيراً إلى ٥٠٪ منذ العام المنصرم ٢٠١٠. ما زاد من حالة الإرباك في قطاع المركبات المستعملة آنذاك، بحسب وصف بعض مستوردي المركبات المستعملة. مع الإشارة إلى عدم وجود سياسة واضحة في مجال التقييم الجمركي للمركبات المستعملة، وهو من ابرز ما يعاني منه مستوردي المركبات المستعملة في دائرة الجمارك.

التجربة مع وزارة المالية تجربة مختلفة. فعلى الرغم من الحصول على توصيات وزير المالية خلال يومين على متن الكتاب المرسل إليه من إدارة «أمان» للتعاون من أجل إعداد التقرير. احتاج الامر الى تدخلات اطراف ومسؤولين مختلفين استغرقت الكثير من الوقت والجهد!! مما يشير الى ظاهرة التهرب من اعطاء المعلومات، بحجة انشغال المسؤولين، الا أنه يمكن على الاقل أن تقوم وزارة المالية بتحديد جهة ما، أو وحدة خاصة تتوفر فيها المعلومات الضرورية للباحثين. هذا الى اهمية تحديد صفحة خاصة للمعلومات العامة في الوزارة.

وبالرغم من بيروقراطية الإجراءات في وزارة المالية، وبعد استجابة مدير عام الجمارك الايجابية بضرورة توضيح الاجراءات من قبل الدائرة مباشر لا من قبل اي جهة اخرى داخل وزارةالمالية. تم الخروج ببعض الملاحظات عن دائرة الجمارك، كجهة تقدم خدمة لمستوردي المركبات المستعملة وهي مجال التقرير.

من غيرالواضح من في دائرة الجمارك مخول بتحديد قيمة المركبات المستعملة بشكل سنوي، وهل يتم. إشراك أي جهة أخرى، اضافة لموضوع عدم وضوح او احترام لحق المستوردي في الاعتراض على القيمة الجمركية. على الرغم من ذلك، يشير مدير عام الجمارك الى تشكيل لجنة تعنى بتحديد القيمة على المركبات، اضافة الى عقد المزيد من الاجتماعات مع اتحاد مستوردي المركبات المستعملة، وتحسين مستوى الخدمات التي تقدمها الدائرة.

الخدمة التي تقدمها دائرة الجمارك، تتمثل بتحرير كتاب عدم ممانعة للترخيص. وهذا ينسجم مع قانون المرور رقم ٥ لسنة ٢٠٠٠ ولائحته التنفيذية، الذي يشترط موافقة الجمارك على ترخيص اي مركبة.

كما أن دائرة الجمارك ما زالت تعتمد النظام المركزي في انجاز المعاملات، بحيث تلزم الجمهور ومن كافة المحافظات التوجه إلى مكتب الجمارك في رام الله من أجل الحصول على كتاب عدم ممانعة بالترخيص.

التوصيات:

وزارة النقل والمواصلات:

- تطوير اتصالات الوزارة مع الاتحاد الأوروبي، لتصل مرحلة استلام دفتر المواصفات بصورة مباشرة وطلب أية تفاصيل ضرورية لوزارة النقل، وترجمة وإعلان تلك المواصفات للجمهور الفلسطيني. مع توضيح آليات التعامل مع المركبات المستوردة من خارج الاتحاد الأوروبي. إضافة إلى تطوير اتصالات الوزارة مع الشركات الام، لدعم قاعدة البيانات لدى الوزارة، لا الاعتماد على إسرائيل من جانب، والوكيل الفلسطيني من جانب آخر.

- وضع دليل إجراءات شامل لاستيراد المركبات المستعملة، وإشراك كافة الجهات ذات الصلة في إعداد الدليل ونشره على الموقع الالكتروني لوزارة.

- الحصول على كتاب الوكيل الفلسطيني، كشرط من وزارة النقل، يعد شرط غير قانوني ولا يتماشى مع قواعد التنافسية ومبادئ السوق الحر. فالعلاقة بين مستوردي المركبات المستعملة والوكلاء للمركبات الحديثة هي علاقة تنافسية. كما أن مهام وصلاحيات الدائرة الفنية المعلنة من قبل الوزارة عبر الموقع الالكتروني، تضع عبئ التأكد من المواصفات على عاتق الدائرة الفنية، وليس على كاهل المستورد. لذلك يوصى بإعادة النظر بهذا الشرط، وإيجاد الحلول البديلة، بما يضمن تقديم خدمة أفضل وبأقل وقت ممكن. كما أن صلاحيات الوزارة بالفحص الفني لأي مركبة عند ترخيصها لأول مرة، ومنح الترخيص للمركبة إذا توافرت فيها الشروط، بموجب المادة (٦) والمادة (٧) من قانون المرور^{٣١}، قد يعتبر حل قانوني لوزارة النقل، من خلال رفض ترخيص اي مركبة

غير مطابقة للمواصفات. تطبيق ما جاء في المادة (٦) والمادة (٧)، سيساعد على تحسين مستوى الخدمات التي تقدمها وزارة النقل من خلال تقليل متطلبات الاستيراد، وتطبيقاً للقانون الذي حدد صراحة مكان وزمان الفحص الفني عند الترخيص وليس عند منح رخصة الاستيراد.

- شرط الحصول على حسن سير وسلوك سنوياً لكل مستورد، يعتبر مخالفة لقانون المرور واللائحة التنفيذية بموجب المادة (١١)، والمشار إليها سابقاً خاصة أن اجراءات الحصول على هذه الشهادة يفتح المجال في الحالة الفلسطينية لتدخل الاجهزة الامنية، الامر الذي يوسّع دائرة الاطراف المطلوب موافقتها، وهذه وصفة لتعزيزمنظومة الواسطة المنتشرة في العمل العام الفلسطيني والمطلوب التصدي لها. حتى لا تتحول الواسطة الى الشكل الاقبح وهو الرشوة؟.

- اعادة النظر بمجمل متطلبات وشروط استيراد المركبات المستعملة، وإلغاء أي شروط غير منصوص عليها بالقانون، وذلك لتحسين مستوى الخدمات التي تقدمها الوزارة .

- مراعاة عدم التأخير في البت في طلبات الاستيراد ووضع سقف زمني معنن وواضح أمام جمهور المستوردين للرد على الطلبات.

- إعطاء الأولوية لوضع معايير وأسس قانونية مدروسة، لتأهيل مستوردي المركبات المستعملة، مع الحرص على إشراك كافة الجهات ذات الاختصاص، وعلى أن يتم ضمان مبدأ تكافؤ الفرص والمنافسة في تلبية الشروط والمعايير عند وضعها، وإعلانها لجمهور المستوردين، وترك الباب مفتوحاً أمام الاعتراضات والرد عليها بشفافية.

- تكثيف الحملات الإعلامية وزيادة النشاطات التي تهدف لزيادة وعي المواطن فيما يتعلق باستيراد المركبات المستعملة، بما يضمن سلامة الركاب والمركبات على الطرق وحقوق المواطنين وحياتهم من الوقوع في عمليات الاحتيال والغش.

- وضع سياسات تحول دون تطبيق قاعدة "العقاب الجماعي". فأى محاولة غش قد قام بها مستورد لا تعني التشدد في استقبال المعاملات. كما أن تعقيد المعاملات قد يفتح المجال امام الواسطة والمحسوبية.

- اتخاذ الإجراءات القانونية الرادعة والمعلنة بحق كل من يخالف القانون أو يثبت تورطه بأي عمل غير قانوني.

- تفعيل دور دائرة الرقابة الداخلية على أعمال دائرة الشؤون الفنية، وإصدار التقارير الدورية بذلك، والتأكد من التزام دائرة الشؤون الفنية بالقوانين والأنظمة والتعليمات.

- تطبيق نظام الشكاوى المقر من مجلس الوزراء في كافة المكاتب التابعة لها. وتخصيص موظف مسؤول عن وحدة الشكاوى.

وزارة الاقتصاد الوطني:

- من الواضح أن العلاقة بين وزارة النقل ووزارة الاقتصاد، بشأن موضوع تنظيم مهنة استيراد المركبات غير تكاملية. لذا يتوجب الإعلان عن صلاحيات ودور

٣٠. على المستوى العالمي تُفرض ضرائب الشراء على منتوجات يُحدث استعمالها ضرراً مثل السيارات، والوقود، والسجائر والكحول. تعتبر الكحول والمركبات الخصوصية والتبغ والدخان، من اعلى النسب التي تخضع لضريبة الشراء.

٢٨. غالباً شركات بحكم طبيعة العلاقة والاختصاص لوزارة الاقتصاد الوطني.

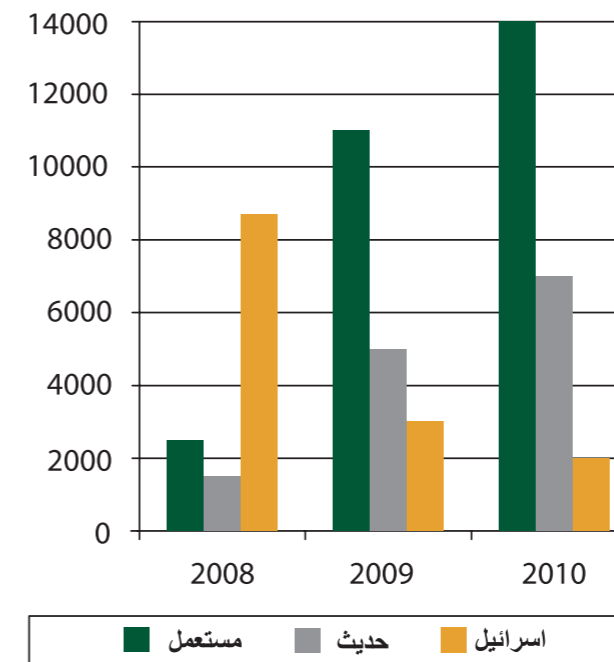
٢٩. موثقة لدى الباحث

٣١. مادة (٦) تخضع المركبات للفحص الفني عند تسجيلها لأول مرة في سلطة الترخيص المختصة وفقاً للأنظمة المقررة.

المصادر:

١. القانون الاساسي المعدل ٢٠٠٣
٢. قانون المرور رقم ٥ لسنة ٢٠٠٠ ولائحته التنفيذية
٣. قانون الجمارك الرقم (١) لسنة ١٩٦٢
٤. قانون التجارة رقم (١٢) لسنة ١٩٦٦
٥. بروتوكول باريس الاقتصادي ١٩٩٤
٦. موقع وزارة النقل والمواصلات الالكتروني
٧. مقابلات شخصية

المركبات المستعملة المستوردة بالمقارنة مع المركبات الحديثة



اعداد: الباحث - المصدر: مدير عام الشؤون الفنية / وزارة النقل والمواصلات - رام الله

التذبذب في الرسوم الجمركية (ضريبة الشراء) عن استيراد المركبات المستعملة منذ العام ١٩٩٩ وحتى ٢٠١١



يضاف نسبة رسم جمري ٧% عن اي مرآبة مستوردة من خارج الاتحاد الاوروبي او الولايات المتحدة.

كل جهة في موضوع استيراد المركبات، وما ينسجم مع مصلحة قطاع الاستيراد والمصلحة العامة ويقلل من فرص التعارض أو التكرار. فعدم وجود صلاحيات واضحة يؤدي الى لجوء المستوردين الى معارفهم في أي من الوزارتين. مع العلم أن سياسات الاستيراد من صلاحيات وزارة الاقتصاد الوطني.

- اصدار تعليمات من شئنا ان تمكن مستوردي المركبات تقديم طلباتهم في المكاتب الفرعية، وتحديد سقف زمني واضح ومعلن أمام المستوردين للرد على طلباتهم.
- مراجعة إجراءات الوزارة فيما يتعلق بتقديم براءة الذمة من استحقاقات ضريبة القيمة المضافة وإلغاء ما لم يرد في القانون.
- يبدو أن نهج التعهدات هو الغالب على الاجراءات كبدل عن الرقابة الفعلية على الشركات، وهنا تلقي الوزارة العبئ القانوني على الشركة بدلاً من القيام بجهد أكبر في مجال الرقابة، وتجنب اتخاذ اجراءات أو اصدار تعاميم لم يرد ذكرها بالقانون. مما يعقد في الاجراءات بدلاً من تبسيطها وتحسين مستوى الخدمات المقدمة للجمهور.
- ضرورة تطبيق نظام الشكاوى الذي اقره مجلس الوزراء، ووضع صناديق شكاوى في كافة مكاتب الوزارة في المحافظات بما ينسجم مع النظام. ومتابعة تلك الشكاوى والرد عليها خطياً بشفاية، وتعيين مديراً لوحدة الشكاوى، على أن يكون هو الجهة المخولة بفتح صناديق الشكاوى في المكاتب الفرعية لا من قبل مدير المكتب.
- تنفيذ حملات توعية للجمهور بموضوع الشكاوى من خلال لافتات واعلانات داخل الوزارة وفروعها، تساعد المواطن على معرفة نظام الشكاوى وحقه في الحصول على نسخة موقعة عن الشكاوى، اضافة الى حقه بالحصول على رد مكتوب ضمن الفترة الزمنية التي حددها النظام.

وزارة المالية:

- دراسة الاجراءات الخاصة بتحديد قيم المركبات المستعملة بصورة شفاية، واشراك كافة الجهات ذات الاختصاص، ضمن نظام قانوني واضح وشفاف ومعلن وضمن لجان مختصة وذات صلاحيات واضحة ومعلنة، لما لذلك من اهمية في تحقيق العدالة بين المستوردين.
- عقد لقاءات دورية بين اتحاد مستوردي المركبات المستعملة ودائرة الجمارك في موضوع القيمة على المركبات.
- العمل على تطبيق نظام الشكاوى المعمول به من قبل مجلس الوزراء، وان تعمل على وضع صناديق شكاوى في كافة المراكز التي تتبع لها.



إعداد: الباحث طلعت علوي
إشراف: الدكتور عزمي الشعبي، مفوض أمان لمكافحة الفساد
الاتحاد من أجل النزاهة والمساءلة (أمان)

رام الله: عمارة الريموي ط 1، شارع الإرسال – رام الله،
هاتف: 02 2989506 / 02 2974949، فاكس: 02 2974948
ص. ب: 69647، القدس: 95908

غزة: عمارة الحشام، شارع الحلبي – متفرع من شارع ديغول
هاتف: 08 2884767، فاكس: 08 2884766

بريد الكتروني: info@aman-palestine.org
الموقع الإلكتروني: www.aman-palestine.org

برنامج أمان بتمويل مشكور من حكومتي النرويج وهولندا