

تقرير

”بيئة النزاهة والشفافية والمساءلة في عمل الإدارات
الخدماتية في وزارة النقل والمواصلات“

اعداد : الإئتلاف من أجل النزاهة والمساءلة أمان

اشراف

د.عزمي الشعبي

1. الإطار القانوني والمؤسسي لقطاع النقل الحكومي

تنص المادة 95 من قانون المرور رقم 5 لسنة 2000م على اعفاء المركبات المملوكة للدولة ومجالس الهيئات المحلية من رسوم تسجيل وترخيص المركبات، وتنص المادة 8/3 من اللائحة التنفيذية لقانون المرور لسنة 2000 على ان المركبات الحكومية تسجل باسم الدولة ويقدم طلب الترخيص باسم المؤسسة صاحبة الشأن¹، وتنص المادة 16/7 من النظام المالي للوزارات والمؤسسات العامة على التزام كل مؤسسة باعداد كشوف تفصيلية بالمركبات الحكومية التي تقع تحت مسؤوليتها، وتنص المادة 62 من النظام على وجوب تملك كل دائرة حكومية سجلا بالمركبات التي في عهدها يتضمن ارقامها وانواعها واسم الموظف مستلم العهدة والمديرية التي تستخدمها وطبيعة الاستخدام، على انم تتولى كل دائرة حكومية الاشراف على تطبيق نظام استخدام المركبات الحكومية بما في ذلك الوقود والصيانة والترخيص والتأمين.²

يعتبر قرار مجلس الوزراء (13/63/01م.و.س.ف) لعام 2010 بشأن تنظيم استخدام المركبات الحكومية في القطاع المدني بتاريخ 23/8/2010 المنظم لاستخدام المركبات الحكومية في القطاع المدني، وقد صدر قرار مجلس الوزراء رقم (13/32/16م.و.ر.ج) بتاريخ 20/5/2014 المتضمن المصادقة على نظام عمل المركبات الحكومية في القطاع المدني إلا انه لم يطبق ولم يوضع موضع التنفيذ حتى تاريخه.³

وقد حدد قرار مجلس الوزراء بشأن نظام استخدام المركبات الحكومية في القطاع المدني⁴ في المادة 1 منه لمن تصرف المركبة الحكومية بالمسؤول المخصص في المؤسسات العامة والسلطات والهيئات التي تدخل موازنتها ضمن الموازنة العامة للسلطة الوطنية وتشمل رئيس الوزراء، رئيس مجلس القضاء، الوزير، أمين عام المجلس التشريعي ووكيل الوزارة ونائب المسؤول المختص وأعضاء مجلس القضاء الأعلى.

ونص النظام في المادة 2 منه على سحب المركبات المخصصة قبل تاريخ 23/8/2010 من غير الفئات المحددة في المادة الأولى ووقف مخصصات المحروقات والتأمين والترخيص والصيانة لغير المركبات المشار لها في القرار.

كما أكد القرار في المادة 3 منه على عدم تضمين اتفاقيات ومشاريع التمويل طلبات تزويد الدوائر الحكومية بمركبات أو شرائها من مخصصات المشاريع دون الموافقة الخطية المسبقة من وزير المالية ووزير النقل والمواصلات، وإنهاء عقود تأجير المركبات الموقعة مع الدوائر الحكومية.

وقيد النظام في المادة 4 منه استعمال المركبات الحكومية المخصصة للحركة بالأغراض الرسمية، من

- 1 قرار مجلس الوزراء رقم 393 لسنة 2005 باللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم 5 لسنة 2000، رام الله، 13/9/2005.
- 2 قرار مجلس الوزراء رقم 43 لسنة 2005 بشأن النظام المالي للوزارات والمؤسسات العامة، بتاريخ 22/6/2005.
- 3 قرر مجلس الوزراء الغاء المصادقة على هذا النظام في جلسة لاحقة.
- 4 قرار مجلس الوزراء رقم 01/63/13م.و.س.ف لعام 2010 بشأن تنظيم استخدام المركبات الحكومية في القطاع المدني بتاريخ 23/8/2010.

تعتبر وزارة النقل والمواصلات من الوزارات المهمة فهي تتولى إدارة العديد من القطاعات المتعلقة بقطاع النقل والمواصلات بكافة أشكالها ويناط بها تقديم مجموعة من خدمات كمنح الرخص والتصاريح والاذونات للسائقين والمركبات وخدمات النقل والفحص الفني والصيانة للمركبات، كما تتولى الإشراف على قطاع المركبات الحكومية، وضمان السلامة على الطرقات.

وتتضمن الهيكلية التنظيمية للوزارة العديد من الإدارات العامة التي تتواصل بشكل مباشر مع الجمهور في إطار تقديم الخدمات السابقة الذكر وهو ما يبرر الحاجة إلى الاهتمام بوجود حكم رشيد شفاف وتمتع المسؤولين والعاملين بدرجة عالية من النزاهة، ووجود آليات ونظم للمساءلة تضمن وصول الخدمات بأفضل طريقة للمواطن دون تمييز وتجعل من ممارسة الفساد قضية مكلفة جدا من حيث العقاب .

يهدف هذا التقرير إلى فحص واقع عمل إدارتان مهمتان تقدمتا الخدمات للجمهور وهما: الإدارة العامة للنقل الحكومي والإدارة العامة للتراخيص، وذلك من خلال فحص مدى التزامهما بتطبيق مبادئ الشفافية ونظم المساءلة وقيم النزاهة في عملهما، والتعرف على مواقع الخلل في هذا المجال إضافة إلى التحديات التي من الممكن أن تؤثر على مناعة هذه الدوائر وتزيد فرص الفساد للمسؤولين، وبلورة استخلاصات ذات علاقة، وتقديم توصيات لذوي الشأن لمعالجة أية ثغرات قد يشير لها هذا التقرير.

ويعتمد إعداد هذا التقرير على المنهج الوصفي التحليلي للإطار التشريعي والمؤسسي الذي ينظم عمل الإدارات المعنية بالدراسة وكذلك إجراءات العمل واليات المتابعة والرقابة على هذه الإجراءات.

يستند التقرير على جمع المعلومات الأولية من مصادرها الأساسية من خلال المقابلة المباشرة مع ذوي العلاقة في وزارة النقل والمواصلات أو غيرها من الجهات ذات العلاقة وكذلك سيتم الاعتماد على بعض مصادر المعلومات الثانوية من دراسات وتقارير وإحصائيات منشورة.

محتويات التقرير:

أولاً: المقدمة: الأهداف والمنهجية

ثانياً: الإطار التشريعي والمؤسسي الناظم

- الإطار القانوني والمؤسسي للإدارة العامة للنقل الحكومي
- الإطار القانوني والمؤسسي الناظم للإدارة العامة للتراخيص

ثالثاً: واقع بيئة النزاهة والشفافية والمساءلة في الإدارة العامة للنقل الحكومي.

رابعاً: واقع بيئة النزاهة والشفافية والمساءلة في الإدارة العامة للتراخيص.

خامساً: الاستخلاصات والتوصيات.

خلال تحديد سجل خاص بالحركة لكل مركبة، كما فرض بقائها في الدائرة الرسمية بعد انتهاء الدوام الرسمي، وأتاحت المادة 6 من النظام لأي موظف ابتياع المركبة الحكومية التي في عهده وتسديد ثمنها بالتقسيط خلال 30 شهراً.

وفرض النظام على الشرطة سحب أية مركبة حكومية يتم ضبطها مخالفة لأحكامه وتبليغ الدائرة الحكومية المعنية بهذه المخالفة لاتخاذ الإجراءات التأديبية بحق مرتكبيها حسب الأصول.⁵

وصدر عن مجلس الوزراء في أعقاب ذلك عدة قرارات تمنح المتقاعدين من المدنيين والعسكريين الحق في ابتياع المركبات الحكومية الحائزين لها والمستخدمة من قبلهم قبل تاريخ 31/10/2010.⁶

أما الإطار المؤسسي لقطاع النقل الحكومي فيتمثل في الإدارة العامة للنقل الحكومي في وزارة النقل والمواصلات، والإدارات المسؤولة عن حركة المركبات الحكومية في كافة المؤسسات الرسمية، وجهاز الشرطة، وتتولى دائرة النقل الحكومي الإشراف على كل ما يخص المركبات الحكومية، حيث تعد بمثابة أرشيف مركزي للنقل الحكومي، إذ توفر سجل لكل المركبات الحكومية والعهد والمعدات، كما تتولى المحافظة على الأرشيف لكل مركبة من لحظة الشراء لغاية بيعها أو إتلافها، وتقديم خدمات الترخيص ومتابعة الحوادث والاستخدام والرقابة على هذه المركبات، ويتكون طاقم الإدارة العامة للنقل الحكومي من 6 موظفين 4 موظفين في العمل المكتبي وموظفان في دوريات المراقبة.⁷

2. الإطار القانوني والمؤسسي لقطاع التراخيص

يعد قانون المرور رقم 5 لعام 2000 وتعديلاته التشريع الرئيس الذي ينظم عملية منح التراخيص المختلفة التي تمنحها وزارة النقل والمواصلات، فالفصل الأول من القانون يتناول تسجيل المركبات، وتنص المادة الثانية من القانون على أنه لا يجوز تسيير أية مركبة على الطريق إلا بعد تسجيلها لدى سلطة الترخيص والحصول على رخصة تسييرها.

أما الفصل الثاني من القانون فيعالج ترخيص المركبات حيث تنص المادة 13 على أنه لا يجوز تسيير أية مركبة على الطريق انتهت مدة صلاحية سيرها المحددة في رخصتها إلا بعد تجديدها، وتنص المادة 14 على أن تجديد رخصة المركبة يتم خلال مدة ثلاثين يوماً قبل انتهاء مدة صلاحيتها وذلك بعد فحصها فنياً لدى مؤسسة مرخصة لفحص المركبات من قبل سلطة الترخيص، وتحدد المادة 15 الآليات الخاصة بتجديد رخص المركبات القديمة .

ويتناول الباب الثالث من القانون المتانة والأمن في المركبات وينص على وجوب أن تكون المركبة مستوفية لشروط المتانة والأمن المحددة في اللائحة (مادة 22) ولا يجوز استعمال المركبة إذا فقدت شرطاً من شروط المتانة والأمن (مادة 23) ومنح القانون لفاحص المركبات المرخص من سلطة الترخيص والشرطي المؤهل لذلك أن يقوم بفحص المركبة وإذا ثبت أن المركبة غير مستوفية للشروط تسحب المركبة ورخصتها ولوحتي أرقامها ولا تعاد الرخصة إلا بعد ثبوت صلاحية المركبة لتسيير على الطرقات.

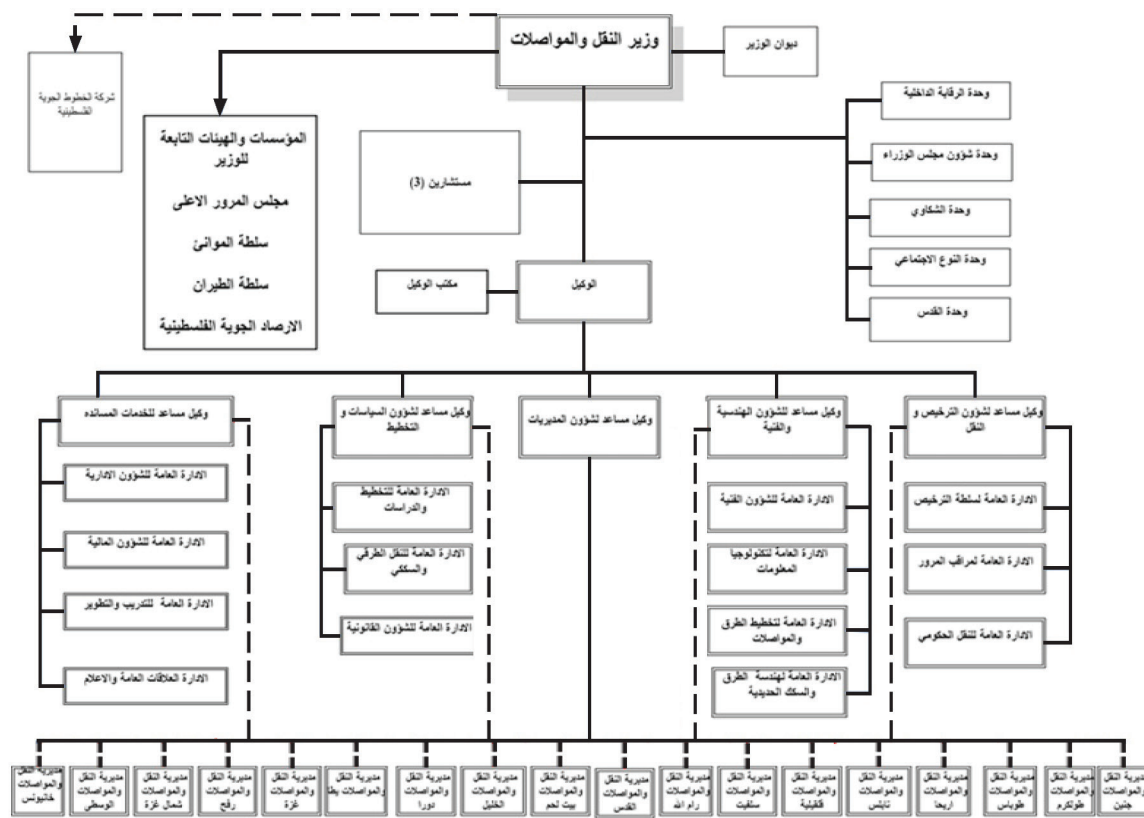
ويخصص الباب الرابع لرخص قيادة المركبات وشروطها ودور سلطة الترخيص في إصدار جميع أنواع رخص القيادة.

كما يتناول القانون الإشارة إلى تسجيل وترخيص مدارس تعليم قيادة المركبات والمدربين والمدراء والمهنيين ومكاتب التاكسي ومكاتب تأجير المركبات وكراجات السيارات ومراكز الفحص الفني (الدينوميتر)، ومعارض السيارات، محلات بيع قطع السيارات.

أما اللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم 5 لسنة 2000 فتتناول بشكل تفصيلي الإجراءات والشروط الخاصة بكل ما سبق الإشارة له في القانون من تسجيل المركبات وترخيصها والمتانة والأمن في المركبات وفحص المركبات على الطريق وترخيص السائقين، وفحص المركبات على الطريق، وترخيص السائقين، والتعليم والامتحانات، ومدارس تعليم وقيادة المركبات.

أما الإطار المؤسسي لقطاع التراخيص فيتمثل في الإدارة العامة لسلطة الترخيص إضافة إلى ثلاثة عشرة مديريةية للترخيص تتبع وزارة النقل والمواصلات في المحافظات.

ويرتبط بعمل الإدارة العامة للتراخيص عدد من الإدارات والهيئات الأخرى ذات العلاقة، مثل الإدارة العامة للجمارك والمكوس في وزارة المالية وجهاز الشرطة الفلسطينية/ شرطة المرور في وزارة الداخلية، وإدارة العامة لمراقب المرور.



هيكلية وزارة النقل والمواصلات

5 قرار مجلس الوزراء (05/62/13/م.و.س.ف) لعام 2010 بشأن تنظيم استخدام المركبات الحكومية في القطاع المدني رام الله 16/8/2010.

6 قرار مجلس الوزراء (13/82/02/م.و.س.ف) بتاريخ 8/2/2011 والقرار (13/123/05/م.و.س.ف) بتاريخ 14/2/2012.

7 مقابلة مع السيد محمد الحلاق- مدير عام الإدارة العامة للنقل الحكومي بتاريخ 9/10/2014.

ثالثاً: واقع بيئة النزاهة والشفافية والمساءلة في الإدارة العامة للنقل الحكومي

يتضمن هذا الجزء من التقرير جانبين: الأول: يتناول فحص طبيعة الأسس التي تحكم عمل المسؤولين والعاملين في دائرة النقل الحكومي، بالتركيز على مدى اعتماد وتطبيق أحكام مدونات السلوك ووجود توجيهات أو تعليمات ملزمة للمسؤولين لمنع تضارب المصالح وتعليمات بكيفية التصرف بشأن قبول الهدايا أو العطايا، والالتزام بتقديم إقرارات الذمة المالية من قبل المكلفين بها، ووجود تعليمات واضحة للإبلاغ عن الفساد ومعرفة بقانون مكافحة الفساد وأشكال الفساد وطرق الوقاية منه، وفحص مدى فعالية نظام الرقابة الداخلي المطبق، والأطراف المكلفة رسمياً بإعداد التقارير عن سير العمل وللمن ترفع وكيف يجري متابعتها، وطبيعة التعليمات الخاصة بالوصول الى المعلومات، واليات استقبال الشكاوى ومتابعتها.

وأما الجانب الثاني: فيعالج نظام استخدام المركبات الحكومية ومدى تطبيق قرار مجلس الوزراء الخاص بترشيدها واستخدامها وكيفية معالجة التجاوزات والمخالفات لنظام استخدام المركبات الحكومية:

1. بيئة النزاهة في عمل الإدارة العامة للنقل الحكومي

تستند الإدارة العامة للنقل الحكومي شأنها شأن الإدارات الأخرى في وزارة النقل والمواصلات على مدونة السلوك وأخلاقيات الوظيفة العامة الصادرة بقرار مجلس الوزراء في عام 2012، ولا يوجد مدونة سلوك خاصة بعمل موظفي الدائرة، أما من الناحية التطبيقية لم يجر إعداد برامج تدريبية وتوعوية للدائرة وموظفيها حول المدونة المذكورة، كما لم يجر تعميم المدونة على الموظفين وبالتالي لا يمكن القول أن المدونة قد وضعت موضع التطبيق أو يجري الاستناد إليها في عمل الدائرة.

كما لا يوجد تعليمات أو قيود على قيام موظفي الإدارة العامة للنقل الحكومي بالتبليغ عن مظاهر الفساد التي من الممكن الاطلاع عليها أثناء أدائهم لوظائفهم، ولا يوجد أيضاً أي توعية أو تحفيز لهم للقيام بذلك.

أما فيما يتعلق بالأنظمة والتعليمات أو الإرشادات الخاصة بمنع الوقوع في تضارب المصالح والتعليمات الخاصة بكيفية التعامل مع قبول الهدايا والاحتفاظ بها أو تسجيلها فلا يوجد تعليمات مكتوبة في هذا الشأن باستثناء ما ورد من ضوابط وإشارات في قانون الخدمة المدنية أو في مدونة السلوك وأخلاقيات الوظيفة العامة، حيث لا يوجد سياسات مكتوبة لتنظيم هذه الجوانب، ومن غير المؤكد أن العاملين يقومون بمراجعة قوانين الخدمة المدنية بشكل عام .

ومع ذلك يشير السيد محمد الحلاق مدير عام الإدارة العامة للنقل الحكومي انه جرى معالجة عدد من القضايا في هذا الشأن من خلال لفت نظر الموظفين أو تحذيرهم أو حتى نقل بعض الموظفين إلى دائرة أخرى للحيلولة دون وقوع حالة من تضارب المصالح، كما تم تشكيل بعض اللجان للتأكد من منع وقوع تضارب المصالح في العطاءات والمشتريات والتعيينات.⁸

8 مقابلة شخصية مع السيد محمد الحلاق مدير عام الإدارة العامة للنقل الحكومي بتاريخ 9/10/2014 وبتاريخ 15/10/2014.

وتتولى الإدارة العامة للتراخيص، الإشراف على مراكز الفحص (والديناموميتر)، والرقابة على عمل الكراجات ومحلات بيع قطع غيار المركبات الجديد والمستعمل والإشراف على مراكز التدريب النظرية والعملية من معاهد ومدارس السياقة، واعتماد المدربين والمدراء والمهنيين والمحاضرين العاملين في تعليم قيادة المركبات، وتنظيم شؤون المركبات بكافة أنواعها سواء من حيث فحصها وتنظيم مراكز فحصها وصيانتها والاتجار بها وترخيصها ومراقبة مدى سيرها على الطرقات ..الخ.

يذكر ان الادارة العامة للتراخيص لا تتمتع بصفة الضابطة القضائية وهي مجرد جهة اشرافية، كما ان القانون لا يتضمن عقوبات رادعة في حال وجود المخالفات، اضافة الى التداخل بين وزارة المواصلات ووزارة الحكم المحلي فيما يتعلق بموضوع التراخيص والسلامة العامة.

بينما تتولى الإدارة العامة لمراقب المرور تطبيق قوانين وأنظمة وتعليمات تنظيم حركة النقل على الطرق والتي بموجبها تصدر التراخيص اللازمة للمركبات، ومتابعة تنظيم قضايا السلامة والأمن على الطرق، وتحديد وتنظيم مواقع محطات النقل ووضع اللوائح المنظمة لمكاتب التاكسي والمركبات والحافلات العمومية، وتحديد التسعيرة الرسمية للمركبات العمومية ونقل الركاب وتوزيع امتيازات الخطوط الممنوحة للمركبات والحافلات وشركات الباصات والرقابة على التزامها بالخطوط الممنوحة والتسعيرة

وبخصوص تقديم إقرارات الذمة المالية فقد تم الالتزام بتعبئة نماذج إقرارات الذمة المالية للمكلفين في الإدارة والموزعة من قبل هيئة مكافحة الفساد مرة واحدة قبل ثلاث سنوات، ووفقا للقانون فهي سرية.

من جهة أخرى تتولى وحدة الرقابة الداخلية التأكد من تنفيذ القوانين والأنظمة والتعليمات المالية والإدارية والفنية المعتمدة، حيث تقوم الوحدة بالتأكد من سلامة الإجراءات بشكل متكرر وتعد التقارير حول ذلك وترفع للوزير، وتعتمد الوحدة في عملها نظام رقم 11 لسنة 2011 بشأن التدقيق الداخلي.⁹

ويشير السيد محمد الحلاق أن الإدارة العامة للنقل الحكومي تعد التقارير الدورية عن سير العمل ويقدم للجهات المعنية وللإدارة العامة للدراسات والتخطيط ولكنه يرى بأن متابعة هذه التقارير لا يتم بالشكل المطلوب.¹⁰

وبخصوص الشكاوى فقد تضمن الهيكل التنظيمي لوزارة النقل والمواصلات وحدة خاصة للشكاوى تتبع مباشرة للوزير، وتخصص هذه الوحدة وسائل اتصال متنوعة لتقديم الشكاوى من قبل الجمهور، وتتولى الوحدة تحويل ومتابعة الشكاوى مع الإدارات المختلفة مباشرة ومنها الإدارة العامة للنقل الحكومي إذا تعلق الشكاوى بالمركبات الحكومية.¹¹

ووفقا للتقرير الإحصائي لوزارة النقل والمواصلات بلغ عدد الشكاوى المقدمة للوزارة في عام 2013 عبر وحدة الشكاوى 280 شكوى تم متابعة وحل 94% منها، 43% من الشكاوى تعلق بالنقل على الطرق، 29% منها تعلق بالتراخيص، و8.9 تخص الشؤون الفنية، و3.6% تعلق بالنقل الحكومي، و11 تخص دوائر الترخيص في المحافظات و4.5 شكوى أخرى، وتم خلال العام 2014 تقديم 280 شكوى أيضا انجز منها 259 شكوى.¹² إلا أنه من غير المؤكد أن كانت الجهات المعنية في الوزارة تقوم بإجراء استخلاصات من الشكاوى المقدمة لتحديد الإشكاليات المهمة والمتكررة ومعالجتها بشكل جذري.

وفي مجال الاطلاع على المعلومات وبالرغم من وجود موقع لمعظم الإدارات العامة في وزارة النقل والمواصلات على الصفحة الالكترونية للوزارة، تتضمن كافة التفاصيل والمعلومات ذات العلاقة بالخدمة التي تقدمها وطرق التواصل معها ووصفها الوظيفي والمهام التي تناط بها والأنظمة والتعليمات التي تعتمد عليها في عملها إلا أن دائرة النقل الحكومي ليس لها موقع على هذه الصفحة وليس منشورا أية معلومات تتعلق بمهامها وآليات عملها وطرق التواصل معها.¹³

2. استخدام المركبات الحكومية

يحدد نظام استخدام المركبات الحكومية في القطاع المدني الصادر عام 2010 وكما سبق الإشارة إلى ذلك كيفية استخدام المركبات الحكومية سواء المركبات الحكومية الشخصية أو المركبات الحكومية

المخصصة للحركة فقد حصر النظام المذكور الأشخاص الذين يصرف لهم مركبات حكومية برئيس الوزراء والوزراء، ورئيس الدائرة الحكومية (المسؤول الأول) والوكيل وأمين عام مجلس الوزراء وأمين عام المجلس التشريعي والمحافظون وأعضاء مجلس القضاء الأعلى ونص على سحب المركبات من الموظفين ممن لا حق لهم في استخدامها، ومنحهم حق شراؤها ووقف مخصصات المحروقات والتأمين والصيانة لها.

وقيد النظام أيضا المركبات المخصصة للحركة للإغراض الرسمية للدائرة الحكومية واليات عملها والرقابة عليها لضمان عدم استغلالها بعد انتهاء ساعات الدوام الرسمي.

مخالفات وتجاوزات في تطبيق النظام

شاب تنفيذ قرار مجلس الوزراء في عام 2010 الخاص بتنظيم استخدام المركبات الحكومية، في حينه، العديد من التجاوزات والمخالفات كقيام بعض الموظفين ممن يعملون بنظام العقود المؤقتة وموظفين موقوفين عن العمل بشراء سيارات حكومية كانت بحوزتهم، والاستمرار في صرف بدل المحروقات والصيانة لعدد من المركبات حتى بعد صدور القرار، وقيام بعض الموظفين بشراء مركبات لم تكن في عهدتهم عند صدور القرار، أو بشراء مركبات مخصصة للحركة، إلى غير ذلك من المخالفات التي حصلت بنسبة 38% في وزارة الخارجية و34% في وزارة المالية ووزارة النقل والمواصلات و25% في وزارة التربية والتعليم، وفي المجمل فأن 18% من المركبات الحكومية المباعة تم بيعها بشكل مخالف للنظام.¹⁴

استمرار وقوع التجاوزات في استخدام المركبات الحكومية

بالرغم من أن قرار مجلس الوزراء في عام 2010 جاء لضبط استخدام المركبات الحكومية وبرغم المخالفات سابقة الذكر في عملية تنفيذ القرار وبالرغم من بيع وسحب نحو 600 مركبة حكومية من أصل 2300 مركبة كانت في القطاع المدني، إلا أن ظاهرة إساءة استخدام المركبات الحكومية لا زالت قائمة، فلا زالت المركبات الحكومية تسير على الطرقات خارج أوقات الدوام الرسمي خاصة المركبات المخصصة للحركة، حيث يعتقد السيد محمد الحلاق مدير عام دائرة النقل الحكومي أن نحو 1000 مركبة حركة يساء استخدامها من قبل من هي في عهدتهم وأفراد عائلاتهم وان العديد من المسؤولين يلتفون على قرار سحب السيارات باستغلال سيارات الحركة عبر اذونات حركة موقعة ومختومة مسبقا للالتفاف على عملية الرقابة.¹⁵

زيادة مستمرة في عدد المركبات الحكومية

أن عدد المركبات الحكومية وفقا للإحصائيات عام 2014 في القطاع المدني بلغ 2000 مركبة وفي القطاع العسكري و4000 مركبة¹⁶ وهو ما يشير بوضوح إلى أن عدد المركبات الحكومية في زيادة مستمرة رغم قرار سحب المركبات في العام 2010 وان ما تم ابتياعه من المركبات الحكومية من قبل الموظفين يجري ابتياع مركبات جديدة بدلا عنها.

9 وحدة الرقابة الداخلية في وزارة النقل والمواصلات، الصفحة الالكترونية للوزارة www.mot.gov.ps

10 مقابلة شخصية مع السيد محمد الحلاق، مصدر سابق.

11 وحدة الشكاوى في وزارة النقل والمواصلات، الصفحة الالكترونية www.mot.gov.ps .

12 التقرير الإحصائي السنوي للنقل 2013، 2014 وزارة النقل والمواصلات، الإدارة العامة للتخطيط والدراسات، 2013،

2014 ص 52.

13 مقابلة شخصية مع السيد محمد الحلاق، مصدر سابق.

14 ديوان الرقابة المالية والإدارية، التقرير ربع السنوي الاول حول المركبات الحكومية، رام الله 2011، ص 15، 25.

15 حياة وسوق، مقابلة مع السيد محمد الحلاق / مدير عام الإدارة العامة للنقل الحكومي. السنة الأولى العدد 29،

ملف جريدة الحياة الاحد 20 تشرين الثاني السبت 26 تشرين الثاني 2011.

16 مقابلة مع السيد محمد الحلاق، مصدر سابق.

ومن الواضح أن غياب الآليات للرقابة والمساءلة وعدم وجود العقوبات الرادعة للتجاوزات في استخدام المركبات الحكومية قد عمق من هذه المظاهر وفرغ قرار مجلس الوزراء بتقنين استخدام هذه المركبات من مضمونه، فالإجراء المتبع في حالة ضبط مخالفات تتمثل بسحب المركبة ومخاطبة المدير الإداري في الوزارة المعنية لاتخاذ القرارات بحق الموظف المخالف.²¹ وهو ما لا يتم في معظم الحالات حيث أن الموظف يكون قد حصل على موافقة وإذن شفوي من المسؤول لاستخدام المركبة.

من جهة أخرى لا تقوم الإدارة العامة للنقل الحكومي بالتفتيش على استخدام المركبات لنقص الطاقم والموارد في هذه الإدارة فقد تم تخصيص موظفين ومركبتين للرقابة تتحرك في حالات الطوارئ فقط.²²

ضعف المتابعة لتقارير ديوان الرقابة المالية والإدارية

على الرغم من التقرير الذي أعده ديوان الرقابة المالية والإدارية بتكليف من مجلس الوزراء بهدف إعادة تنظيم استخدام المركبات الحكومية وذلك بتاريخ 1/2/2014 وقيام الديوان بتقديم التقرير لمجلس الوزراء لاتخاذ ما يلزم من إجراءات، إلا أن مجلس الوزراء لم يتخذ حتى تاريخه إجراءات فعلية على الأرض لضبط التجاوزات المشار لها، حيث يتم ربط تطبيق هذه الإجراءات بإصدار النظام الجديد للنقل الحكومي الذي يتضمن آليات عمل هذه المركبات والمصاريف المتعلقة بها من الوقود والتأمين والصيانة، ويحدد العقوبات واجبة التطبيق في حال وقوع التجاوزات له.²³ ورغم المصادقة على هذا النظام بقرار مجلس الوزراء بتاريخ 20/5/2014، إلا أنه لم ينشر في الوقائع الفلسطينية ولم يدخل حيز التنفيذ حتى تاريخه لأسباب غير معروفة.²⁴

وكنموذج على إساءة استخدام مركبات الحركة من قبل الموظفين خارج إطار الدوام الرسمي ما أشار له تقرير ديوان الرقابة المالية والإدارية في هذا المجال في وزارة المالية، والذي اعد بناءً على متابعة شكاوى بهذا الخصوص، فبناءً على تدقيق الديوان للبيانات المستخرجة من برنامج (GPS) الذي تم تزويد المركبات التابعة للوزارة به لتتبع حركتها فان العديد من هذه المركبات (خاصة في الدوائر التابعة للوزارة في المحافظات) تستخدم من قبل مدراء الدوائر للتنقل بها من مكان السكن إلى مكان العمل وبالعكس، رغم تقاضيتهم بدل المواصلات، كما أنها تستخدم في خارج أوقات الدوام الرسمي وخاصة في أيام العطل الرسمية والأعياد، وأن العديد من المدراء العاميين في الوزارة يستخدمون مركبات حركة مستأجرة في أوقات العمل وخارج أوقات العمل الرسمي، وبعضهم يستخدم هذه المركبات بموجب استثناء خطي من قبل وزير المالية رغم أنهم يتقاضون بدل مواصلات ثابتة.

بالرغم من قدرة الوزارة على ضبط حركة هذه المركبات (120 مركبة حركة) نظرا لتزويدها ببرنامج (GPS) إلا أن الوزارة لا تقوم بمتابعة وتحليل البيانات المتعلقة بحركة هذه المركبات ولا تتخذ أية إجراءات قانونية بحق المخالفين من مستخدمي هذه المركبات.¹⁷

ومن صور التحايل على قرار مجلس الوزراء تنظيم استخدام المركبات الحكومية ظاهرة استمرار بعض الوزارات (وزارة المالية) في استئجار مركبات لغايات الحركة وتسليمها لبعض الموظفين خاصة ذوي الدرجات العليا.

ويتم استخدامها لأغراض العمل وللأغراض الخاصة من قبلهم وذلك لمدد طويلة تصل إلى سنة وأحيانا يتم تجديدها.¹⁸ وفي ذلك مخالفة صريحة لأحكام المادة 3 من قرار مجلس الوزراء رقم 4/23/14 الصادر بتاريخ 10/16/2012 القاضي بإنهاء عقود استئجار المركبات.¹⁹

من جهة أخرى ورغم نص النظام على إعداد سجل خاص لكل مركبة حركة يوضح فيه حركتها خلال ساعات الدوام الرسمي، وان يجري استخدامها بموجب أمر حركة يتم إعداده بعد صدور تصريح من المسؤول المختص أو من يفوضه خطياً يتضمن اسم السائق ومكان عمله وبداية سير خط المركبة ونهايته، إلا أن العديد من الموظفين مستمرون في استخدام المركبات الحكومية لأغراض شخصية من خلال التحايل على القرار عبر استخدام تصاريح حركة مزورة أو الحصول على تصاريح حركة فارغة يتولى مستخدم المركبة تعبئتها عن الحاجة ويتغاضي من المسؤول في معظم الأحيان.

ومما يزيد من إمكانية إساءة استخدام المركبات الحكومية السماح للموظفين في بعض الوزارات باصطحاب المركبات التي بعهدتهم معهم بعد انتهاء الدوام الرسمي واستخدامها للانتقال من مكان العمل واليه إضافة إلى استخدامها لأغراض خاصة وعائلية وذلك بالرغم من تعاطي هؤلاء الموظفين لبدل تنقل

20 ديوان الرقابة المالية والإدارية، تقرير حول نتائج متابعة شكوى بخصوص استخدام سيارات الحركة في وزارة المالية، مصدر سابق.

21 مقابلة مع السيد محمد الحلاق، مرجع سابق.

22 المصدر نفسه.

23 مقابلة مع السيد محمد الحلاق، مصدر سبق ذكره.

24 قرار مجلس الوزراء رقم 16/32/13 م.و.ر.ج) رام الله بتاريخ 20/5/2014

17 ديوان الرقابة المالية والإدارية، تقرير حول نتائج متابعة شكوى بخصوص استخدام سيارات الحركة في وزارة المالية كانون الثاني 2014.

18 الائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة أمان، تقرير الفساد 2013، رام الله 2014. انظر أيضا، ديوان الرقابة المالية والإدارية، تقرير حول نتائج متابعة شكوى بخصوص استخدام سيارات الحركة في وزارة المالية، مصدر سابق.

19 الائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة أمان، تقرير الفساد 2012، رام الله 2013.

تتولى الإدارة العامة للتراخيص تقديم ما يقارب 32 نوعاً من التراخيص والتصاريح والاذونات منها ما يتعلق برخص السياقة والمركبات، ومنها ما يتعلق بتراخيص كراجات الصيانة وخدمة المركبات، والمتاجرة بقطع الغيار، وبيع المركبات (معارض السيارات)، وفحص المركبات (الديناموميتر)، ومدارس تعليم السياقة.²⁵

لا يوجد أنظمة أو تعليمات محددة لمنع تضارب المصالح في الإدارة العامة للتراخيص، إلا أنه يراعى في تقديم الخدمات مسألة القرابة خاصة من الدرجة الأولى لموظف يعمل في الوزارة من قبل طالب الخدمة، كما لا يوجد لدى الإدارة أنظمة وتعليمات خاصة بقبول الهدايا أو كيفية التصرف بها.²⁶

كذلك لا يوجد مدونة سلوك خاصة بالإدارة العامة للتراخيص ولا يجري تطبيق مدونة السلوك الخاصة بالموظفين العموميين الصادرة عن مجلس الوزراء.

وفيما يتعلق بنشر المعلومات وضمان حق اطلاع الجمهور عليها يوجد للإدارة العامة للتراخيص موقع على الصفحة الإلكترونية للوزارة تتضمن مهام الإدارة والوصف الوظيفي لها وقنوات التواصل معها، كما يوجد العديد من أدلة العمل والإجراءات الخاصة بالتراخيص والخدمات التي تقدمها الإدارة على ذات الصفحة الإلكترونية.

ووفقاً لقانون المرور رقم 5 لسنة 2000 لا يجوز أن تسير المركبة على الشارع إلا بعد فحصها فنياً لدى مؤسسة مرخصة لفحص المركبات (الديناموميتر) من قبل سلطة التراخيص إضافة إلى فحص المواصفات والمقاييس للمركبات المستوردة المستعملة، وفحص الدائرة بخصوص إعادة التشغيل، والتأكد من الالتزام بالقانون والتعليمات الخاصة بالتراخيص يوجد ربط بين دائرة التراخيص وجهاز الشرطة والمحاكم.²⁷

وتتولى دائرة المتابعة والتفتيش ودوريات السلامة على الطرق الرقابة على مكاتب التاكسي (الأجرة) من خلال الزيارات والجولات الميدانية للتأكد من مدى الالتزام بالأنظمة، كما لا يجري تجديد رخصة المكتب التي تتم سنوياً إلا بعد الكشف على موقع المكتب من قبل الإدارة العامة لمراقب المرور للتأكد من الالتزام بالشروط والمواصفات.

وحول تملك رخص تشغيل الأرقام العمومي فهو يجري وفقاً لقرار مجلس الوزراء رقم 4 لسنة 2010 ويتم بعد إجراء دراسة مسبقة لتحديد الاحتياجات، ونشر إعلان عن الخطوط التي تحتاج إلى مكاتب الأجرة واستقبال الطلبات وفرزها وعمل قرعة بين المتقدمين لمنح التراخيص.²⁸

تشير بعض التقارير إلى وجود ضعف في إجراءات الرقابة للإدارة العامة للتراخيص على مدى الالتزام بالقانون والإجراءات المتعلقة بالخدمات التي تقدمها، خاصة الرقابة على مركز فحص المركبات والكراجات وأن هناك تفشي لظاهرة الواسطة في هذا الجانب مما ينتج عنه ترخيص مركبات دون مرورها بالإجراءات الرسمية المقررة في مراكز الفحص الهندسي وفي بعض مراكز الفحص (الديناموميتر) فبعض أصحاب المركبات يقومون بتزويرها عبر وسطاء ودون فحص المركبة في مراكز الفحص الفني الديناموميتر، ومما يشير إلى ذلك أن دوريات السلامة على الطرق تقوم بضبط مئات المركبات المرخصة رسمياً ولكنها غير صالحة للسير على الطرقات، مما يؤشر على وجود تجاوزات خطيرة في عمليات فحص المركبات وترخيصها، علماً بأنه تم انجاز برنامج مهن المواصلات المحوسب الذي اطلق في عام 2015 لضبط عملية التهرب في التراخيص.

معظم كراجات ومراكز فحص وبيع قطع غيار السيارات تعمل دون ترخيص

ويزيد النقص في فرق الرقابة لدى وزارة النقل والمواصلات على مراكز الفحص الهندسي ومراكز فحص المركبات والكراجات ومتابعة حركة السير على المركبات من خلق بيئة ملائمة وفرص لبروز فرص قد يستغلها الفاسدون والتغاضي عن الالتزام بالإجراءات والمواصفات المطلوبة وفقاً للقانون أو النظام، إذ يوجد عدد كبير جداً من هذه الكراجات المراكز غير مرخصة، فالإحصائيات تشير أن 20% فقط من الكراجات في المحافظات الشمالية مرخصا، (عدد المرخص منها بلغ 206 مقابل 1434 غير مرخصة)، و47% من معارض بيع المركبات، و25% من محلات بيع قطع غيار المركبات مرخص منها فقط، أي أن أكثر من ثلثي محلات بيع قطع الغيار غير المرخصة.²⁹

فالنقص في الكوادر المتخصصة بالرقابة على هذه الخدمات (3 دوريات للسلامة على الطرقات تتولى الرقابة على نحو 250 ألف مركبة في الضفة الغربية) والاقتصار للمعدات الضرورية يؤدي إلى عدم الانتظام في الجولات الرقابية على مراكز الفحص والكراجات ويشجع على بروز مظاهر الواسطة والمحسوبية وحتى تلقي الرشاوي في بعض الأحيان.³⁰

نحو 35% من السيارات المسجلة غير مرخصة

وصل عدد المركبات التي تم تسجيلها حتى عام 2014 نحو (246235) مركبة وعدد المركبات المرخصة منها (156443) ووصل عدد المركبات غير المرخصة (89792) مركبة بما في ذلك مركبات قد تكون شطبت من قبل أصحابها دون التبليغ عنها رسمياً، وهو ما يعني أن نحو 38% من المركبات المسجلة في الضفة الغربية غير مرخصة، علماً بأن جزء من هذه المركبات لم يتم شطبها من السجل لوجود رسوم عليها.

مع نهاية العام 2014 وصل عدد المركبات التي تم تسجيلها 292298 مركبة، تم الغاء 42446 مركبة خلال السنوات السابقة ليصبح عدد المركبات المسجلة غير الملغاة 249852 مركبة، علماً بأن المركبات المنتهية الترخيص منذ أكثر من 10 سنوات يبلغ 46530 مركبة وهو ما نسبته 19% من مجمل المركبات.

25 وزارة النقل والمواصلات / الصفحة الإلكترونية www.mot.gov.ps

26 مقابلة شخصية مع المهندس ابراهيم العتر مكلف باعمال نائب مدير عام التراخيص، بتاريخ 19/7/2014

27 المصدر نفسه

28 مقابلة مع السيد يوسف درواشة نائب مراقب المرور العام بتاريخ 19/10/2014

29 التقرير الإحصائي السنوي للنقل 2013، مصدر سابق، ص 7.

30 منتصر حمدان، أرواح المواطنين رهينة ضعف الرقابة الرسمية وتجاوزات ترخيص المركبات، تحقيق صحفي،

جريدة الحياة الجديدة، 12/2/2013.

³¹ويترتب على هذه الأعداد الكبيرة من المركبات غير المرخصة إشكاليات ومخاطر هائلة خاصة في المناطق الريفية أو في المناطق التي لا تخضع لسيطرة الأجهزة الأمنية الفلسطينية، مما يجعل منها أدوات قتل متحركة. من جهة أخرى فإن عدم ترخيص هذه المركبات يؤدي إلى فقدان خزينة العامة عشرات ملايين الشواكل سنوياً رسوم ترخيصها، وفقدان شركات التأمين نحو 90 مليون شيكل بدل التأمين على هذه المركبات، إضافة إلى فقدان حقوق المواطنين الذين يتعرضون لحوادث السير من قبل سيارات غير مؤمنة.³²

من جهة أخرى أبرزت عمليات التلاعب والتزوير التي شابت موضوع استيراد وترخيص المركبات المستعملة وأخرها في عام 2014 ضعف الرقابة وعمليات الفحص والتدقيق للإجراءات الإدارية والمالية التي تقوم بها كل من دائرة الجمارك في وزارة المالية والإدارة العامة للتراخيص ودوائر التراخيص في المحافظات والتي لم تكن بالحد الأدنى المطلوب، الأمر الذي مكن من تسجيل و ترخيص عدد كبير من المركبات المستوردة من الخارج دون استيفاء قيمة الرسوم الجمركية المستحقة عليها باستعمال وثائق مزورة، فقد أشار تقرير لديوان الرقابة المالية والإدارية حول الموضوع إلى أن 190 مركبة تم تسجيلها وترخيصها دون استيفاء الرسوم من خلال عمليات تزوير للأختام الخاصة بدائرة الجمارك وشبهات بالتواطؤ أو الإهمال من بعض المسؤولين في هذه الدائرة ودوائر التراخيص، مما أضعف على الخزينة العامة ملايين الشواكل.³³

ويمكن إجمال ابرز الأسباب التي أدت إلى وقوع هذا التلاعب والتجاوزات بما يلي:

- **عدم الالتزام بالأدلة الخاصة بإجراءات العمل:** يشير دليل إجراءات فاحص المركبات إلى طريقة فحص المركبات، وتسجيل وترخيص المركبات الجديدة التي لها وكيل فلسطيني، وتسجيل وترخيص المركبات المستعملة المستوردة من الخارج بموجب بروتوكول باريس، وتسجيل المركبات المشتراه من إسرائيل، وبالرغم من تحديد الدليل الوثائق والإجراءات المتعلقة بفحص المركبات المستعملة والمستوردة من الخارج والمتمثلة بوجود شهادة عدم ممانعة بترخيص المركبة من دائرة الجمارك، وكتاب المبيعة من المستورد الفلسطيني المعتمد إلى المشتري، ونموذج طلب الاستيراد الأصلي، وصورة رخصة المركبة المستوردة، وفحص للمركبة لدى محطات فحص المركبات الديناموميتر التي تتولى تشخيص رقم الشاصي والمحرك إلى غير ذلك من الأمور الفنية، وضرورة قيام فاحص المركبة في دائرة التراخيص بالتدقيق في الأوراق والمستندات المطلوبة وفحص المركبة من التزوير والقص أو التلاعب في رقم الشاصي والمحرك ومقارنة بيانات المركبة والمستندات مع الواقع الفني للمركبة ومن ثم يجري التسجيل الأولي للمركبة³⁴ بالرغم من كل هذه الإجراءات إلا أن عملية التلاعب قد تمت مما يؤكد على عدم التزام بالتعليمات التي يتضمنها الدليل أو التغاضي وعدم التدقيق في الإجراءات المطلوبة .
- **عدم فهم الإجراءات وقلة التدريب:** وفقاً لاتحاد مستوردي المركبات والمعدات الثقيلة فإن الإجراءات المتضمنة في دليل إجراءات فاحص المركبات وبالرغم من كونها واضحة إلى حد كبير إلا أن المشكلة التي قد تظهر في بعض الأحيان تتمثل في سوء فهم موظفي الوزارة لهذه الإجراءات وتطبيق نصوص القانون وهو ما يتطلب تدريب الموظفين على إجراءات العمل.³⁵ فبالرغم من كل الإجراءات السابقة والتي تعتبر من وجهة نظر اتحاد مستوردي المركبات المستعملة إجراءات

طويلة وغير محددة،³⁶ إلا أن ذلك لم يحل دون وقوع تجاوزات وعمليات تزوير كبيرة في تسجيل وترخيص مختلف أنواع المركبات وآليات الفحص والتدقيق فيها.

- **عدم التزام الوزارة بالإجراءات القانونية:** وذلك نتيجة للخلل في الإجراءات القانونية والرسومية في التعامل وزارة النقل والمواصلات مع بعض شركات استيراد المركبات التي سبق وان وقعت في مخالفات للقانون وفي عمليات تزوير للوثائق في عام 2009 كونها لم تقم بتبليغ الجانب الإسرائيلي رسمياً بسحب التراخيص من هذه الشركات في حينه مما أتاح لها الاستمرار في عملها وكالمعتاد في استيراد المركبات المستعملة وبيعها في السوق الفلسطينية بالباطن عبر شركات فلسطينية أخرى.³⁷

- **عدم وجود ربط إلكتروني بين كل من برنامج ترخيص المركبات في وزارة النقل والمواصلات وبرنامج تواصل الخاص بالجمارك في وزارة المالية** ساعد على وجود ثغرات في النظام، ومكن من تزوير شهادات عدم الممانعة التي تفيد بأن المركبة مستوفية كافة الجمارك المستحقة عليها قبل منحها الترخيص، مما ترتب عليه ضياع مبالغ مالية كبيرة لحساب الخزينة العامة.

- **ساعد عدم وجود مطابقتات شهرية أو ضمن فترات زمنية محددة بين كشوف وبيانات وزارة المالية ووزارة النقل والمواصلات في صعوبة اكتشاف عدم المطابقة في بيانات بعض المركبات خاصة رقم الشاصي لفترة طويلة.**

- **عدم التدقيق في الوثائق المطلوبة:** أن دوائر التراخيص وفي العديد من المحافظات التي جرى ترخيص المركبات المزورة وثائقها فيها لم تقم بعملية التدقيق أو التحقق من سلامة هذه الوثائق، خاصة وان شهادات عدم الممانعة المزورة تضمنت اختلافات من حيث الشكل والخلفية المدرجة عليها مما يطرح بوجود شبهات بالتواطؤ أو سوء الإدارة على اقل تقدير لدى الإدارات المختصة³⁸. فقد تمت عمليات ترخيص هذه المركبات في دوائر التراخيص في محافظات نابلس وجنين وطوباس وطولكرم وأريحا والخليل ورام الله وبيت لحم، الأمر الذي يثير الشبهات حول عدم اكتشاف هذه الحالات في جميع دوائر التراخيص رغم وجود ما يدعو لذلك.

- **عمل موظفين غير مختصين أو مكلفين:** ومن الثغرات التي تدلل على ضعف عمليات الرقابة في وزارة النقل والمواصلات في هذا الشأن انه يجري التوقيع على الشهادات والوثائق المتعلقة بتسجيل وترخيص المركبات من قبل موظفين آخرين غير الموظف المختص.

وعليه فإن ضعف الإجراءات المتعلقة بالرقابة والمساءلة في الإدارة العامة للتراخيص وفي دوائر التراخيص في المحافظات إضافة إلى دائرة الجمارك في وزارة المالية أدى إلى خلق بيئة ملائمة لبروز مظاهر الفساد وتكرار عمليات التزوير والتحايل التي أدت إلى هدر المال العام، ووجود علاقات مصالح قد تكون نشأت بين الأطراف المختلفة في هذا المجال، الأمر الذي يستدعي اعتماد نظام لمنع تضارب المصالح ومدونات السلوك التي تتضمن ضوابط واضحة بحدود العلاقة بين الموظفين من جهة ومتلقي الخدمة من جهة أخرى خاصة شركات استيراد السيارات وغيرها من شركات القطاع الخاص.

31 مقابلة شخصية مع إيمان طه، دائرة الإحصاء في وزارة النقل والمواصلات بتاريخ 19/10/2014.

32 جريدة القدس، القدس الاقتصادي، العدد الحادي والعشرين، تشرين ثاني 2014.

33 تقرير حول التزوير في الوثائق الخاصة بجمارك بعض السيارات المرخصة، ديوان الرقابة المالية والإدارية، رام الله كانون اول 2013.

34 الدليل التشغيلي لإجراءات العمل، دليل إجراءات فاحص المركبات، وزارة النقل والمواصلات، 2011، ص 2-3

35 مقابلة مع السيد ماهر نمر رئيس اتحاد مستوردي السيارات والمعدات الثقيلة، الخميس 18/12/2014.

36 مقابلة مع السيد أكرم العواودة، مدير اتحاد مستوردي المركبات المستعملة، الخميس 13/11/2014.

37 الملحق الاقتصادي لجريدة الحياة، العدد 6486.

38 تقرير حول التزوير في الوثائق الخاصة بجمارك بعض السيارات المرخصة، مرجع سابق ص 8-10

• الاستخلاصات:

1. بيئة النزاهة والشفافية والمساءلة في عمل أدراتي النقل الحكومي والتراخيص

- لا يوجد مدونة سلوك خاصة بالإدارة العامة للنقل الحكومي أو الإدارة العامة للتراخيص، كما أن مدونة السلوك وأخلاقيات الوظيفة العامة الصادرة بقرار مجلس الوزراء في عام 2012 لم توضع موضع التطبيق في الإدارتين، فلم يجر إعداد برامج تدريبية وتوعوية لموظفيها حول المدونة المذكورة، كما لم يجر تعميم المدونة على الموظفين.
- لا يوجد تحفيز أو توعية لموظفي وزارة النقل والمواصلات وخاصة موظفي الإدارات التي تقدم الخدمات للجمهور بأهمية التبليغ عن مظاهر الفساد التي من الممكن الاطلاع عليها أثناء أدائهم لوظائفهم .
- غياب الأنظمة والتعليمات الخاصة بمنع الوقوع في تضارب المصالح والتعليمات الخاصة بتنظيم قبول الهدايا والتصرف بها في الإدارة العامة للنقل الحكومي أو الإدارة العامة للتراخيص، باستثناء ما ورد من ضوابط وإشارات في قانون الخدمة المدنية أو في مدونة السلوك وأخلاقيات الوظيفة العامة.
- جرى تقديم إقرارات الذمة المالية من قبل المكلفين من موظفي الإدارة العامة للنقل الحكومي والإدارة العامة للتراخيص فقد تم الالتزام بتعبئة نماذج إقرارات الذمة المالية للمكلفين الموزعة من قبل هيئة مكافحة الفساد منذ 3 سنوات.
- أنه وبالرغم من قيام الإدارات المعنية بإعداد التقارير الدورية عن سير العمل وتقديمها للجهات المعنية إلا أن هذه التقارير لا يتم متابعتها بالشكل المطلوب.
- يوجد وحدة خاصة للشكاوى في وزارة النقل والمواصلات تتبع مباشرة للوزير، وتتولى تحويل ومتابعة الشكاوى مع الإدارات المختلفة، إلا أنه من غير المؤكد القيام بإجراء استخلاصات من الشكاوى للإشكاليات المتكررة وإجراء معالجات جذرية لها.
- بالرغم من وجود صفحة الكترونية لوزارة النقل والمواصلات، تتضمن معلومات حول معظم الإدارات العامة في وزارة النقل والمواصلات من حيث طرق التواصل معها ووصفها الوظيفي والمهام التي تناط بها والأنظمة والتعليمات التي تعتمد عليها في عملها إلا أن دائرة النقل الحكومي ليس لها موقع على هذه الصفحة وليس منشورا أية معلومات تتعلق بمهامها وآليات عملها وطرق التواصل معها على هذه الصفحة.

2. التجاوزات في استخدام المركبات الحكومية

- على الرغم قيام مجلس الوزراء بالمصادقة على بإصدار نظام جديد للنقل الحكومي الذي يتضمن آليات عمل هذه المركبات والمصاريف المتعلقة بها من الوقود والتأمين والصيانة، ويحدد العقوبات واجبة التطبيق في حال وقوع التجاوزات له، إلا أن مجلس الوزراء لم يقم حتى تاريخه بإصدار ونشر هذا النظام ولم يتخذ إجراءات فعلية على الأرض لضبط التجاوزات القائمة في استخدام المركبات الحكومية.

- شاب تنفيذ قرار مجلس الوزراء في عام 2010 الخاص بتنظيم استخدام المركبات الحكومية، العديد من التجاوزات والمخالفات، فقد تم بيع موظفين يعملون بنظام العقود المؤقتة وموظفين موقوفين عن العمل، وموظفين لم تكن في عهدهم مركبات عند صدور القرار، أو قيام موظفين بشراء مركبات مخصصة للحركة، والاستمرار في صرف بدل المحروقات والصيانة لعدد من المركبات حتى بعد صدور القرار بسحبها أو بيعها.

- أن عدد المركبات الحكومية في زيادة مستمرة رغم قرار سحب المركبات في العام 2010 وان ما تم شراؤه من المركبات الحكومية من قبل الموظفين يجري تعويضه بابتعاك مركبات جديدة بدلاً عنها.
- أن ظاهرة إساءة استخدام المركبات الحكومية لا زالت قائمة، فلا زالت المركبات الحكومية خاصة المركبات المخصصة للحركة تسير على الطرقات خارج أوقات الدوام الرسمي وفي أيام العطل والأعياد الرسمية وتستخدم من قبل من هي في عهدهم للتنقل بها من مكان السكن إلى مكان العمل وبالعكس رغم تقاضيهم بدل المواصلات، وان العديد من المسؤولين يلتفون على قرار سحب السيارات باستغلال سيارات الحركة عبر اذونات حركة موقعة ومختومة مسبقاً لاستخدامها وقت الحاجة.
- على الرغم من أن قرار مجلس الوزراء في عام 2012 بإنهاء عقود استئجار المركبات من قبل المؤسسات العامة إلا أن ظاهرة استئجار مركبات لغايات الحركة وتسليمها لبعض الموظفين خاصة ذوي الدرجات العليا لا زالت قائمة في بعض الوزارات.

3. إجراءات الرقابة والمساءلة في الإدارة العامة للتراخيص

- ضعف الإجراءات وقلة الطواقم الخاصة بالرقابة في وزارة النقل والمواصلات حد من دورها في الرقابة على مدى الالتزام بالقانون والإجراءات المتعلقة بالخدمات التي تقدمها من تراخيص وتسجيل مركبات... الخ، ومما يؤكد ذلك أن معظم المصالح التي تتطلب الحصول على تراخيص من الوزارة تعمل دون ترخيص، كما أن نسبة كبيرة من المركبات المسجلة (38%) غير مرخصة إضافة إلى تفشي ظاهرة الواسطة والمحسوبية والرشوة في هذا الجانب مما ينتج عنه ترخيص مركبات دون مرورها بالإجراءات الرسمية المقررة في بعض مراكز الفحص.
- مكن ضعف الرقابة من قبل وزارة النقل والمواصلات ووزارة المالية، وعدم إتباع الإجراءات القانونية والرسمية في التعامل مع بعض شركات استيراد المركبات، وعدم وجود ربط الكتروني بين وزارة النقل والمواصلات ووزارة المالية، وعدم وجود مطابقات ضمن فترات زمنية محددة بين كشوف وبيانات الوزارتين، وعدم قيام مديريات الترخيص بعملية التدقيق أو التحقق من سلامة الوثائق المتعلقة بالمركبات المستوردة قبل تسجيلها وترخيصها، ووجود شبهات بالتواطؤ أو سوء الإدارة على أقل تقدير لدى الإدارات المختصة، كل ذلك أدى إلى إدخال عشرات المركبات المستعملة من الخارج وتسجيلها وترخيصها بأوراق مزورة مما حرم الخزينة العامة ملايين الشواقل كرسوم وجمارك على هذه المركبات.

مصادر ومراجع التقرير

- قانون المرور رقم 5 لسنة 2000.
- قرار مجلس الوزراء رقم 393 لسنة 2005 باللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم 5 لسنة 2000، رام الله، 13/9/2005.
- قرار مجلس الوزراء رقم 43 لسنة 2005 بشأن النظام المالي للوزارات والمؤسسات العامة، بتاريخ 22/6/2005.
- قرار مجلس الوزراء رقم 01/63/13 م.و.س.ف لعام 2010 بشأن تنظيم استخدام المركبات الحكومية في القطاع المدني بتاريخ 23/8/2010.
- قرار مجلس الوزراء (م.و.س.ف) بتاريخ 8/2/2011
- القرار (م.و.س.ف) بتاريخ 14/2/2012.
- قرار مجلس الوزراء رقم 16/32/13 م.و.ر.ج) رام الله بتاريخ 20/5/2014
- ديوان الرقابة المالية والإدارية، التقرير ربع السنوي الأول حول المركبات الحكومية، رام الله 2011.
- ديوان الرقابة المالية والإدارية، تقرير حول التزوير في الوثائق الخاصة بجمارك بعض السيارات المرخصة، رام الله كانون أول 2013.
- ديوان الرقابة المالية والإدارية، تقرير حول نتائج متابعة شكاوى بخصوص استخدام سيارات الحركة في وزارة المالية كانون الثاني 2014.
- الدليل التشغيلي لإجراءات العمل، دليل إجراءات فحص المركبات، وزارة النقل والمواصلات، 2011 .
- وحدة الرقابة الداخلية في وزارة النقل والمواصلات، الصفحة الالكترونية للوزارة www.mot.gov.ps.
- وحدة الشكاوى في وزارة النقل والمواصلات، الصفحة الالكترونية www.mot.gov.ps.
- التقرير الإحصائي السنوي للنقل 2013، وزارة النقل والمواصلات، الإدارة العامة للتخطيط والدراسات، 2013.
- وزارة النقل والمواصلات / الصفحة الالكترونية www.mot.gov.ps.
- الائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة أمان، تقرير الفساد 2013، رام الله 2014.
- الائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة أمان، تقرير الفساد 2012، رام الله 2013.
- مقابلة شخصية مع السيد محمد الحلاق مدير عام الإدارة العامة للنقل الحكومي بتاريخ 9/10/2014 وبتاريخ 15/10/2014.
- مقابلة شخصية مع المهندس إبراهيم العتر مكلف بإعمال نائب مدير عام التراخيص، بتاريخ 19/7/2014.
- مقابلة مع السيد يوسف درواشة نائب مراقب المرور العام بتاريخ 19/10/2014.
- مقابلة شخصية مع دعاء طه، دائرة الإحصاء في وزارة النقل والمواصلات بتاريخ 19/10/2014.
- مقابلة مع السيد أكرم العواودة، مدير اتحاد مستوردي المركبات المستعملة، الخميس 13/11/2014.
- مقابلة مع السيد ماهر نمر رئيس اتحاد مستوردي السيارات والمعدات الثقيلة، الخميس 18/12/2014.

- أهمية قيام وزير النقل والمواصلات باصدار تعليماته لوضع مدونة سلوك الوظيفة العمومية الصادرة بقرار مجلس الوزراء في عام 2012 موضع التطبيق.
- ضرورة قيام مجلس الوزراء باصدار النظام الخاص بمنع تضارب المصالح.
- ضرورة قيام قيادة الوزارة متابعة التقارير الدورية عن سير العمل الصادرة عن الإدارات الخدمائية المعنية في وزارة النقل والمواصلات ومعالجة الثغرات التي تشير إليها.
- مطالبة مسؤولي الإدارة العامة للنقل الحكومي والتراخيص بوضع المعلومات الخاصة بعمل الإدارتين وإجراءات الحصول على خدماتهما على الصفحة الالكترونية للوزارة.
- مطالبة مجلس الوزراء بإصدار النظام الجديد للنقل الحكومي ونشره ووضع موضع التطبيق لوقف التجاوزات القائمة في استخدام المركبات الحكومية
- مطالبة ديوان الرقابة المالية والإدارية بمراجعة كيفية تنفيذ قرار مجلس الوزراء لعام 2010 بشأن تمليك المركبات الحكومية واعداد التوصيات لمجلس الوزراء والوزارة. وضرورة الالتزام بتطبيق قرار مجلس الوزراء بشأن تقنين استخدام المركبات الحكومية وتقنين شراء المركبات الحكومية.
- مطالبة مجلس الوزراء اصدار تعليماته بتشديد العقوبات على كل موظف يخالف تعليمات استخدام المركبات الحكومية المخصصة للحركة
- ضرورة قيام وزارة النقل والمواصلات بتعزيز الرقابة الداخلية على إجراءات العمل ومدى الالتزام بتطبيقها خاصة في دوائر الترخيص في المحافظات.
- متابعة الربط الالكتروني لوزارة النقل والمواصلات مع الاطراف الرسمية ذات العلاقة.
- مطالبة رئيس الوزراء بمتابعة وتنفيذ توصيات ديوان الرقابة المالية والإدارية حول الثغرات المتعلقة بإجراءات تراخيص المركبات المستعملة المستوردة من الخارج.

- حياة وسوق، السنة الأولى العدد 29، ملف جريدة الحياة، الأحد 20 تشرين الثاني السبت 26 تشرين ثاني 2011.
- منتصر حمدان، أرواح المواطنين رهينة ضعف الرقابة الرسمية وتجاوزات ترخيص المركبات، تحقيق صحفي، جريدة الحياة الجديدة، 12/2/2013.
- جريدة القدس، القدس الاقتصادي، العدد الحادي والعشرين، تشرين ثاني 2014.
- الملحق الاقتصادي لجريدة الحياة، العدد 6486.