

قضية

بعد خمس سنوات من إطلاق مناقصة الميكانيك، لا تزال القضية أمام مجلس شورى الدولة. يُنظر من الأخير أن يبتّ طلب إعادة المحاكمة الذي قدمته هيئة إدارة السير. بعد صدور قرار إبطاله نتيجة المناقصة، وهو القرار الذي جاء متوافقاً مع موقف إدارة المناقصات التي سبق أن اعتبرت أن المناقصة غير قانونية وبحاجة إلى تشريم من مجلس النواب.

في النتيجة، بقي وضع المعاينة الميكانيكية على حاله، فلم تتمكن الدولة من إجراء مناقصة جديدة، ولا تعكّبت من تنفيذ المناقصة السابقة، ومقابل ما نتج عن ذلك من معاناة يومية للمواطنين، وحدها الشركة التي كانت تديرها ظلت مستفيدة من الأمر الواقع ولا تزال. لكنها مع ذلك لم ترض. هي تركت نفسها حق المطالبة بتعويض يقدر بـمليونَي دولار، وحثّتها عدم تنفيذ وزارة الداخلية لقرار «الشورى» الذي ابطك قرار السماح للمركبات التي خضعت للمعاينة في العام 2017 بعدم إجراء الميكانيك في العام 2018. بالتوازي مع السياف القضائي للقضية، أثرت مطالبة اتحادات النقل البري باسترداد الدولة لقطاع المعاينة الميكانيكية تحركاً من قبل وزارة الداخلية لدراس الآليات القانونية التي تسمح للهيئة بإدارة مراكز المعاينة. القرار لن يتأخر. فالوزيرة ربا الحسّنت كانت قد وعدت، بتعيد تسلّمها الوزارة، أنها ستبتّ الأمر بما يتوافق مع القانون، في غضون 3 أشهر. يبقى من المهلة نحو شهر

تموز 2015. هذا التاريخ هو نفسه تاريخ انتهاء آخر عقد رضائي وقع مع «فال»، بناءً على قرار لمجلس الوزراء، إلا أن الأخيرة كانت محظية بـ«استمرارية المرقق العام». للتذكير، فإن ملكية القطاع انتقلت عملياً إلى الدولة منذ بداية عام 2013، تاريخ انتهاء عقد شركة «فال»، تنفيذاً للمرسوم 7577 لعام 2002 الذي يشير إلى أنه «عند انتهاء مدة العقد مع الشركة المتعقّدة، تعود كل الإنشاءات والتجهيزات والمعدات لأن العقود كانت توقع مع وزارة الداخلية، حتى شركة Vivauto التي كانت مكثّفة بمراقبة أعمال شركة «فال»، انتهى دورها بعد انتهاء عقدھا وخرجوها من القطاع في 1

إيلي الفرزلي

«على البركة» تسير المعاينة الميكانيكية شركة «فال» التي تدير مراكز المعاينة، تحوّلت مع الزمن إلى أمر واقع بلا أيّ سند قانوني. أما الفصائح التي تتوالى على مواقع التواصل الإجتماعي عن سيارات تكاد تكون خردة و«تجنّج» في المعاينة، فهي بدورها أمر واقع منقّبت في سجلات هيئة إرارة السير، التي لا تحكّ أي آلية للمحاسبة، لأن العقود كانت توقع مع وزارة الداخلية، حتى شركة Vivauto التي كانت مكثّفة بمراقبة أعمال شركة «فال»، انتهى دورها بعد انتهاء عقدھا وخرجوها من القطاع في 1

هل تستردّ الدولة المعاينة الميكانيكية؟

على وجوب إجراء مناقصة عمومية، والحصول على الموافقة المسبقة لديوان المحاسبة (الوزارة هي التي وقعت العقد وليست هيئة إدارة السير). والأغرب أن العقد لم يفرض على الشركة أي ضابط يتعلق بالصيانة أو بحماية التجهيزات التي تعود ملكيتها إلى الدولة، ما يعني انتقالاً من إلزام الشركة المتعقّدة «تحديث التجهيزات وتطويرها وصيانتها بحيث تكون بحالة ممتازة وصالحة للاستعمال لدى تسليم المشروع إلى الدولة» (المادة الخامسة من المرسوم نفسه)، إلى إعطائها عقداً يجريها من أي التزام، باستثناء تخصيص نسبة من رسوم المعاينة للدولة.

كل ذلك كان يجري، ولا يزال، وسط اعتراضات كبيرة من اتحادات النقل البري التي تطالب منذ سنوات بإعادة القطاع إلى كنف الدولة، ووقف ما تسميه الخوّة التي على الشركة أي ضابط يتعلق كثيراً من الاعتصامات أمام مداخل مراكز المعاينة. كما عقدت اجتماعات عديدة مع المسؤولين المعيّنين، ولا سيما وزراء الداخلية المتعاقبين ورئاسة مجلس إدارة الشركة، وبنسبة مجلس إدارة السير هدى سلوم. ونتيجة لهذه المطالبات، أرسلت سلوم كتاباً إلى الوزير نهاد المشنوق قبيل مغادرته الوزارة بأيام، توضح فيه الإجراءات التي تحتاح لها عملية الاسترداد، بداية، لا نقاش قانونياً يتعلق بحق

الدولة باستعادة المنشآت من دون مقابل، إلا أن الإشكالية تكمن في عدم تحديد النظام الخاص بإجراء الكشف الميكانيكي على المركبات (المرسوم 7577) آتية الية تسمح للهيئة بإدارة القطاع مباشرة، فهو يخص بشكل واضح على أن تعهد هذه المهمة إلى مؤسسة خاصة بنتيجة مناقصة عمومية. أضف أن المرسوم يربط بين استيفاء الرسوم ووجود «مؤسسة معتمدة» تتعاقد معها الدولة. أما المشكلة الأبرز، فتعقلق بالية انتقال الموظفين، الذين توسع ملاك الهيئة، كما عدت إلى مراسلة وزارة المالية لتبحث معها مسألة تحديد جداول رتب ورواتب الموظفين الملحّقين بملاك الهيئة ووضع الية لاستيفاء رسوم المعاينة لصالح الدولة وتأمين الاعتمادات اللازمة لكل متطلبات الصيانة والتشغيل.

وبالرغم من عدم حماسة بعض المعيّنين لنقل القطاع إلى الدولة، انطلاقاً من أن قانون المحاسبة العمومية يفرض إجراءات

”

”

بيروقراطية قد تؤخر العمل أو تعيقه، فيما القطاع الخاص يملك مرونة أكبر في التعامل مع مسألة التوظيف أو شراء المعدات أو غيرها، فإن ثمة من طرح إمكانية الاستفادة من نموذج شركتي الخلوي، اللتين تعملان بمنطق القطاع الخاص بالرغم من أنهما مملوكتان من الدولة. هؤلاء يدعون إلى لتزيم الإدارة، فيما يبقى القطاع ملكاً للدولة، خاصة أن المناقصة، التي تسميها اتحادات النقل البري في بياناتها بالصفقة، قد ابطلها مجلس شورى الدولة (طلبت هيئة إدارة السير إعادة المحاكمة)، ما يعني أن مسألة إعادة إطلاق مناقصة جديدة قد تطول لسنوات، الأمر الذي يتطلب خطوات عملية وسريعة تُنهى المعاناة التي يعيشها اللبنانيون المخروص عليهم قانوناً إجراء المعاينة الميكانيكية، فيما مراكز المعاينة الحالية غير قادرة على تلبية حاجاتهم.

في التاسع من تموز 2018، أبطل مجلس شورى الدولة قرار مجلس إدارة هيئة إدارة السير، الصادر في 4 آب 2016، الذي وافقت فيه على نتيجة مناقصة المعاينة الميكانيكية التي أجرتها إدارة المناقصات، وفاز بنتيجتها جمع SGS. تلك المناقصة كان قد أطلقها مجلس الوزراء في 9 تشرين الأول 2014، أي منذ خمس سنوات، سنتان منها احتّاج لها التحضير للمناقصة وصولاً إلى إعلان نتائجها، ثم ثلاث سنوات احتجت لها عملية التقاضي، بعدما تقدمت مجموعة جودة - أبلوس البري التي تدعو إلى عودة القطاع إلى كنف الدولة، إلا أن الناصر أمام مجلس شورى الدولة تطلب فيها وقف تنفيذ القرار وإبطاله. علماً أن مرحلة التقاضي لم تنته، إذ تقدّمت هيئة إدارة السير، في 28 أيلول الماضي، بطلب إعادة محاكمة، لم يُبتّ به بعد.

قرار «الشورى» شكّل انتصاراً للمعترضين على المناقصة أو نتيجتها، ولا سيما منهم الشركات الخاسرة، واتحادات النقل التي التي تدعو إلى عودة القطاع إلى كنف الدولة. إلا أن الناصر الأكبر كان الشركة المنشّطة حالياً، والتي لا تزال تدير مراكز المعاينة، بالرغم من انتهاء عقدها منذ نهاية 2012، مستفيدة من أولوية تسيير المرقق العام، إن كان عبر عقود رضائية أو بحكم الأمر الواقع.

رحلة المناقصة في مجلس شورى الدولة، بدأت عملياً بعد موافقتي على طلب وقف التنفيذ المُقدّم من شركة أبلوس في نهاية آب 2016، وبالتالي، إنهاء مفاعيل قرار مباشرة العمل الذي أعطته الهيئة للشركة الفائزة في 8 آب 2016. وهو القرار الذي عاد وأكدّه، بعدما رفضت هيئة القضايا في المجلس الطلب الذي تقدمت به هيئة إدارة السير للرجوع عن القرار. انتهت حينها صلاحية قضاء العجلة وانتقلت القضية إلى أساس النزاع، أي الإبطال.

بعد نحو عام، صدر تقرير المستشار المقرر طلال بيضون (15 حزيران 2017)، الذي يعتبر فيه أن طلب الإبطال يقع في غير موقعه، طلباً، بالتالي، الرجوع عن قرار وقف التنفيذ وتثبيت نتيجة المناقصة، وهو ما أيّدته فيه مفوضة الحكومة لدى مجلس شورى الدولة فريال دلول في المطالعة التي قدّمتها في 5 تموز 2017، وإن تعليل مختلف خلصت فيه إلى أن المرشح المستبعد لا يحقّ له تقديم مراجعة إبطال بعد إبرام العقد إلا أمام قاضي العقد نفسه، نازعاً بالتالي عن الشركة المدّعية صفة صاحبة المصلحة. إلا أن مجلس القضايا الذي ضم ثلاثة رؤساء، عُرف بينهم بيضون، وثلاثة مستشارين، إضافة إلى رئيس المجلس هنري خوري، ذهب بعكس وجهة المقرر ومفوض الحكومة. معلناً قبول الطعن المقدم من مجموعة جودة - أبلوس، وبالتالي إبطال نتيجة المناقصة (9 تموز 2018).

اعتمد مجلس القضايا في قراره على نقطتين أساسيتين: -تولى مجلس الوزراء، عبر موافقته على دفتر الشروط وإطلاقه المناقصة، القيام بأعمال هي من صلاحية هيئة إدارة السير. وبالرغم من أن المجلس له صلاحية تنفيذ القوانين ووضع مشاريع القوانين والدراسيم التنظيمية والإشراف على أعمال كل أجهزة الدولة ومؤسساتها، إلا أن هذا لا يعطيه صلاحية القيام بأعمال هذه المؤسسات، ومنها صلاحية إجراء المناقصات وإقرار نتائجها والتعاقد لتسيير المرقق العام (المادة 11 من النظام العام للمؤسسات العامة). وبالتالي، فإذا أراد تغيير النصوص التنظيمية التي ترعي عمل الهيئة ومنها صلاحية إجراء المناقصات يمكنه ذلك، لكنه إلى حين تعديل أو إلغاء هذه

المناقصة المعلّقة منذ ثلاث سنوات

التصوص لا يمكنه أن يحلّ محل الإدارة المعنية. - اعتبار خدمة المعاينة الميكانيكية بمثابة امتياز لمرقق عام، كما عرّفته المادة 89 من الدستور، وبالتالي يجب إصدار قانون من المجلس اللبناني، بدل الاكتفاء بمرسوم صادر عن مجلس الوزراء. وبالرغم من أن هذا القرار هو بمثابة قرار نهائي، إلا أن المشنّع أعطى المجال لدرجة أخيرة من التقاضي، تتمثل في إعطاء المتضرر إمكانية طلب إعادة المحاكمة، شرط أن يكون طلبة متوافقاً مع المادة 98 من نظام مجلس الشورى الذي يحدد ثلاث حالات لا يُقيل الطلب إلا في حال توفر إحداها.

إذا حكم على أحد الخصوم بعدم تقديمه مستنداً حاسماً موجوداً في حوزته، فإن المحكمة لا تقبل الطلب إلا في حال توفر إحداها.

ومن النقطة الثالثة، انطلقت هيئة إدارة السير لطلب إعادة المحاكمة، وبالتالي رّ المراجعة الأساسية، مستندة إلى عدد من الإشكاليات التي تعتبر أنها تثبت أن الحكم لم يراع الأصول القانونية، ومنها: لا يجوز إثارة المجلس لمسألة مخالفة القرار للمادة 89 عفاً، إذا لم تتم إثارتها من أحد الخصوم لأنه لا يعتبر من الانتظام العام، إذا لم يراع على المادة 98 من نظام مجلس الشورى (صدر القرار المطعون فيه في 4 آب).

إن المجلس قام بتحويل الواقع، لدى اعتباره من دون أي تعليل واضح، أن مناقصة الميكانيك تستوجب إجازة تشريعية لكونها امتياز مرفق عام، بالرغم من أنه أكد أن المرقق العام هو مرقق السير الذي يتضمن أيضاً تسجيل السيارات وتأمين السهر على تطبيق قانون السير. وبالتالي، فإن الجوء، إلى إجراء عقد BOT مع القطاع الخاص يعتبر تزيماً لأشغال عامة وليس تزيماً لمرقق عام، لأنه لا يجوز اعتبار المعاينة بمثابة المرقق العام، بل هي جزء من هذا المرقق الذي تديره هيئة إدارة السير.

إن القرار المطعون فيه لم يصدر عن مجلس الوزراء، وبالتالي فإن التطرق إلى موضوع مجلس الوزراء، وإلى مدى تدخله في القرار الملعون فيه يقع في غير موقعه، خاصة أن المستدعية كانت قد عبّئت على القرار المطعون فيه أنه صادر عن سلطة لا تتمتع بالصلاحية (الهيئة)، معتبرة أن ذلك يعود إلى مجلس الوزراء أو لوزير الداخلية، وبالتالي كان يقتضى رد هذا السبب لا إبطال القرار المطعون فيه كون السلطة التي أصدرته صالحة لذلك. إن موضوع دور مجلس الوزراء هو مسألة دستورية وإن كانت تؤثّر على موضوع المراجعة، إلا أن اجتهاد «الشورى» يعتبر تفسيراً للدستور بل تعديلاً له، وليس ذلك من صلاحياته. وعليه، فإن الكرة عادت إلى ملعب «الشورى» لنتظر أن يصدر قراره النهائي. إذا وافق على إعادة المحاكمة وعاد عن قرار إبطال نتيجة المناقصة، فإن الشركة الفائزة ستعود إلى العمل بتأخير ثلاث سنوات، أما في حال أكد قرار الإبطال، فإن الهيئة لن تملك سوى إقتال ملف المناقصة نهائياً، تمهيداً لإعادة البحث عن حلول جديدة، إن كان عبر إعداد مناقصة جديدة، أو عبر إقرار الإجراءات القانونية التي تسمح بتولي «إدارة السير» مباشرة مهمة المعاينة.

إ.ف.



(مروان طحطح)

الفارق الضئيل إلى القدرة المحدودة للمراكز الأربعة للمعاينة الميكانيكة، والمعدة أصلاً لاستيعاب 600 ألف سيارة، أي أن التراجع في عام 2018 لا يُشكّل تراجعاً ملحوظاً بالنظر إلى واقع المراكز التي لا يمكن أن تتعاين كل السيارات، أضف أنه لا يشكّل خسارة كبيرة للشركة التي تتقاضى في الأساس عائدات ضخمة من دون أيّ سند قانوني منذ عام 2015، وهي تدير المعاينة انطلاقاً من مبدأ استمرارية المرقق العام، وفيما يعود جزء يسير من العائدات إلى الدولة، فإن الحصة الأكبر تتقاضاها الشركة، التي استردّت كلفها الاستثمارية مع انتهاء العقد الأساسي في عام 2012، والتي لا تقوم حالياً بأي استثمارات في القطاع، حيث تعود معداتها إلى عام 2002.

إ.ف.

بالنسبة إلى مطّلعين على الملف، فالشركة، التي انتهى عقدها الأساسي في نهاية 2012، كانت تقوم بالمعاينة منذ ذلك الحين، عبر اتفاقات رضائية مُدّت مراراً، بقرارات صادرة عن مجلس الوزراء، انتهى آخرها في الأول من تموز 2015. وهي بالتالي تعمل منذ ذلك التاريخ بدون أي صفة قانونية.

أما في المضمون، فقد تبينّ أن عدد السيارات التي خضعت للمعاينة في عام 2018، لم يختلف كثيراً عن عددها في العام الذي سبق، إذ تشير إحصاءات صادرة عن هيئة إدارة السير إلى أن عدد المعاينات المخفّفة منذ كانون الثاني إلى أيلول 2018 هو 592 ألف مركبة مختلفة، فيما كان العدد في الفترة نفسها من عام 2017 يعادل 677 ألف سيارة، أي بفارق 12 في المئة فقط. ويعود هذا

بحكم استمرارية المرقق العام، وهي بالتالي صاحبة حق الاعتراض. بصرف النظر عن الإشكاليات والملاحظات التي يسوقها مسؤول على صلة بالملف، فإن شركة «فال» ذهبت إلى أبعد من هذا النقاش. فبناءً على قرار «الشورى»، تقدّمت من وزارة الداخلية، في 4 تشرين الأول 2018، بعريضة ربط نزاع، تعتبر فيها أن قرار المشنوق حرّمها من المبالغ العائدة إليها، مطالبة بتعويض قدرته بـ10 آلاف دولار يومياً على الأقل، أي ما يعادل مليونين و530 ألف دولار عن الفترة الممتّدة من 23 نيسان 2018 وحتى نهاية العام. وحول عدم قبول مراجعتها بالشكل، قرار المشنوق، ثم إصدار «الشورى» قرار وقف تنفيذ، ومن بعده مطالبة الشركة بالتعويض، بدأ مستغرباً

مهلة الإعفاء، أي نهاية العام. ومع اقتناع مطّلعين على الملف بأن القرار يخضّم مخالفات عديدة، ومنها مخالفته المرسوم رقم 7577 الصادر عام 2002، الذي ينص في مادة التاسعة على أنه «يحظر إجراء أية معاملة استخفاف لرسوم السير المتوجّبة ما لم يبرهن مالك السيارة إفادة صادرة عن المؤسسة المعتمدة لإفادة صادرة عن المؤسسة المعتمدة وبالفعل، أصدر «الشورى»، في 7 حزيران 2018، قراراً أولياً قضى بوقف تنفيذ قرار «الداخلية»، إلى حين البتّ بمراجعة الإبطال، مستنداً إلى ما ورد في مطالبة المستدعي، خاصة أن الجهة المستدعي ضدها، أي وزارة الداخلية، لم تتقدّم بأي جواب للمجلس، حتى تاريخ صدور القرار، وفيما بدأ ذلك متعدياً من وزير الداخلية المصنّ على تنفيذ قراره، فقد أكد هذ المنحى، من خلال عدم تنفيذ قرار وقف التنفيذ، إلى حين انتهت

الشركة المهدّد لها خلافاً للقانون تطالب بتعويض!

وكيل الشركة يهيج طيارة «المخالفات القانونية والدستورية التي تبخضمها القرار، ومنها مخالفته لقانون السير وقانون المحاسبة العمومية ومبدأ المساواة بين المواطنين المكفول دستورا، إضافة إلى مساهمته في حرمان الدولة من أموال عائدة لها، خلافاً للدستور».

حزيران 2018، قراراً أولياً قضى بوقف تنفيذ قرار «الداخلية»، إلى حين البتّ بمراجعة الإبطال، مستنداً إلى ما ورد في مطالبة المستدعي، خاصة أن الجهة المستدعي ضدها، أي وزارة الداخلية، لم تتقدّم بأي جواب للمجلس، حتى تاريخ صدور القرار، وفيما بدأ ذلك متعدياً من وزير الداخلية المصنّ على تنفيذ قراره، فقد أكد هذ المنحى، من خلال عدم تنفيذ قرار وقف التنفيذ، إلى حين انتهت

”

”

المعاينة لعام 2018. لكنّ الشركة المشغّلة فوجئت بالقرار، فما كان منها إلا أن اعترضت أمام مجلس شورى الدولة، طالبة إبطاله. واعتبرت «فال» في مراجعتها أن القرار «استند إلى حجج واهية لا

منذ سنوات، والمشهد في مراكز المعاينة الميكانيكية على حاله، إشارات بالجملة يتعرّض لها المواطنون الذين يضطرون أحياناً إلى الانتظار طيلة النهار ليصل دورهم، في مراكز أعنت، عندما وقع العقد مع شركة «فال» في عام 2002، لاستقبال 600 ألف سيارة، فيما تشير الإحصاءات الحالية إلى أن نحو مليوني سيارة تسير في لبنان، سبعين في المئة منها يُفترض أن يخضع للمعاينة، أي نحو مليون و400 ألف سيارة، وهو ما يبدو مستحيلاً بالنظر إلى القدرة الحالية للمراكز.

اختصاراً لهذه الإهانة اليومية التي يتعرّض لها المواطنون، وتسهيلاً لعمل المراكز، أصدر وزير الداخلية نهاد المشنوق قراراً في 23 نيسان 2018 يعفي كل المركبات التي سبقت معاينتها في عام 2017 من موجب