الجمهورية اللبنانية
رئاسة مجلس الوزراء
ديوان المحاسبة

تقرير خاص ١/٢٠٢٠
عملاً باحكام المادة ٥٢ من قانون تنظيم ديوان المحاسبة
الصادر بالمرسوم الاشتراعي رقم ٨٣/٨٢ تاريخ ١٩٨٣/٩/١٦ وتعديلاته
-:-

رقـم الأسـاس : ٢٠٢٠/٦٦ إدارية - مؤخرة

المـوضـــوع : تنفيذ خطة النقل الحضري في بيروت الكبرى على ضوء اتفاقيات القرض واتفاقيات المشروع الممولة من البنك الدولي .

× × ×

الهيئـــة الخاصة :

الرئيـــــــس : محمد بدران
المستشـــــار : رانية اللقيس
المستشـــــار : روزي بوهدير

× × ×

المقدمة :

بعد توقف نظام التحكم باشارات المرور في نطاق بيروت الكبرى والانظمة المرتبطة به من مراقبة تلفزيونية ولوحات الكترونية ارشادية ونظام احصاء المركبات والبرامج العائدة لها ونظام التطبيق الهاتفي ورد ديوان المحاسبة كتاب وزارة المالية في اطار طلب الرأي الاستشاري حول التمديد الاخير لعقود الصيانة والتشغيل بين هيئة ادارة السير والمركبات وشركة NEAD الذي انتهت مدته بتاريخ ٢٠٢٠/٤/١٠.

ويعتبر هذا المشروع من المشاريع الهامة التي لها بالغ الاثر على السلامة المرورية وحسن سير الحركة على الطرقات العامة الامر الذي قد يشكل تهديداً للسلامة العامة .

وان ديوان المحاسبة قرر بموجب الرأي الاستشاري رقم ٢٠٢٠/٥٤ تاريخ ٢٠٢٠/١١/١٠ احالة الملف الى الغرفة القضائية المختصة بالرقابة على هيئة ادارة السير والمركبات والنيابة العامة لديه ، الا انه ونظراً لأهمية المشروع وحرصاً من ديوان المحاسبة على الاموال العمومية رأى القيام بتقدير هذا المشروع ونتائجه العامة من حين البدء به الى حين الانتهاء من تنفيذه ووضعه قيد التشغيل وذلك عملاً بالمادة ٤٥ من قانون تنظيمه .

ولهذا أعد تقريراً خاصاً أبدى من خلاله ملاحظاته ومآخذه على خطة النقل الحضري المذكورة ونتائجها وقدّم الاقتراحات الملائمة لها .

القسم الأول – الاتفاقيات الدولية والنصوص والاحكام المتعلقة بالنقل الحضري :

أ- انه بموجب قرار مجلس الوزراء رقم ٢٧ تاريخ ٢٠٠١/٤/١٢ تم السماح لمجلس الانماء والاعمار ببدء المفاوضات مع البنك الدولي بشأن اتفاقيتين : اتفاقية القرض واتفاقية المشروع العائدتين لتطوير النقل الحضري في لبنان .

ب- بموجب قرار مجلس الوزراء رقم ٢٦ تاريخ ٢٠٠٢/٨/٢٩ تمت الموافقة على كتاب مجلس الانماء والاعمار رقم ١/٤٦٢٧ تاريخ ٢٠٠٢/٧/٢٩ المتعلق بمشروع تنفيذ خطة النقل الحضري عن طريق تحسين كفاءة التشغيل والاداء الاقتصادي لنظام النقل من خلال ادارة السير وفصل المستويات وموضوع وقوف السيارات .

ج- وعليه ، صدر القانون رقم ٢٠٠٣/٥٠٥ تاريخ ٢٠٠٣/٧/١٦ الذي اجاز للحكومة ابرام اتفاقيتي القرض ، والمشروع ، بقيمة /٦٥/ مليون دولار اميركي لمدة ١٣ سنة بما فيها فترة سماح لمدة ٧ سنوات على ان يسدد القرض بموجب ١٢ قسطاً نصف سنوي ثابت مع الفوائد المتوجبة عنه.

د- وانه بتاريخ ٢٠١٠/٣/٦ وبموجب القانونين ٢٠١٠/٩٧ و ٢٠١٠/٩٨ تم اقرار تعديل على كل من اتفاقية القرض واتفاقية المشروع باضافة قرض ثانٍ بلغ /69.700.00/$ اميركي لتحقيق الاهداف نفسها من ضمن الشروط ذاتها.

هـ- وانه بتاريخ ٢٠٢٠/٧/٨ صدر كتاب وزير المالية رقم ٦٦٠/ص١ بخصوص طلب تخصيص مساهمة اضافية من وزارة المالية بقيمة /٤/ مليار ل.ل، لهيئة ادارة السير والآليات والمركبات وقد جاء فيه :

" أولاً : طلبت هيئة ادارة السير والآليات والمركبات بكتابها المذكور انفاً الاطلاع وبيان الرأي بتخصيص مساهمة بقيمة /٤/ مليار ل.ل. تجنباً لوقف العمل بتشغيل مشروع تركيب وصيانة وتشغيل وبرمجة نظام التحكم باشارات السير الضوئية ونظام المراقبة التلفزيونية CCTV - نظام اللوحات الارشادية – نظام مخالفات الاشارات الحمراء - نظام التطبيق الهاتفي - والموقع الالكتروني ضمن مشروع تطوير النقل الحضري لمدينة بيروت.

ثانياً : تطرح الهيئة اعتماد حل من اثنين :

الطرح الاول : في حال الاصرار على انتقال كامل ايردات الوقوف الى البلديات ، اي حرمان الهيئة من ايرادات عدادات الوقوف المدفوع وعدم

امكانية اقتطاع مصاريف صيانة وتشغيل بقية اقسام المشروع لاسيما صيانة وتشغيل اشارات السير الضوئية وغرفة التحكم المروري ، يبقى الحل الوحيد تأمين مساهمة اضافية من وزارة المالية حيث يستوجب موافقة وزارة المالية على زيادة المساهمة السنوية لهيئة ادارة السير والآليات والمركبات بقيمة اجمالية تقدر بـ /٤/ مليار ليرة لبنانية لتغذية نفقات مشروع تطوير النقل الحضري لمدينة بيروت الكبرى المتعلقة بنفقات صيانة وتشغيل وبرمجة الاشارات الضوئية ، نفقات الاستشاري لتشغيل غرفة التحكم المروري نفقات تشغيل صيانة وتنظيف مبنى هيئة ادارة السير في كورنيش النهر وذلك لكي تتمكن الادارة من استمرار تشغيل المرفق العام المرتبط بمشروع تطوير النقل الحضري لمدينة بيروت .

الطرح الثاني : في حال عدم موافقة وزارة المالية على زيادة المساهمة السنوية للهيئة بقيمة /٤/ مليار ل.ل. لتشغيل غرف التحكم المروري ، ففي هذه الحالة لا يمكن حرمان الهيئة من ايرادات عدادات الوقوف المدفوعة لعدم وجود اي بديل اتخاذ الاجراءات اللازمة لتعزيز ايرادات المشروع .

ثالثاً : افادت الهيئة بكتابها رقم ٢٠١٩/٣١٥٣١ تاريخ ٢٠١٩/١٢/١٠ ان تحصيل الاموال لصالح البلديات من ايرادات عدادات الوقوف دون تأمين موارد مالية اخرى بديلة سوف يؤدي حتماً الى توقف غرفة التحكم المروري ما لم يتم تغطيتها من قبل البلديات اذ ليس للهيئة اية موارد مالية تمكنها من تمويل نفقات تشغيل غرفة التحكم المروري بكامل اجهزتها .

رابعاً : ان قرار مجلس شورى الدولة رقم ٢٠١٩/٤٥٤ – ٢٠٢٠ تاريخ ٢٠٢٠/٥/١٩ قضى برد الاعتراض المقدم من قبل بلدية بيروت في الاساس والذي تطلب بموجبه قبول الاعتراض شكلاً واساساً والرجوع عن القرار رقم ٢٠١٨/١٥٣ -٢٠١٩ الصادر عن قاضي العجلة بتاريخ ٢٠١٩/١٢/٩ واتخاذ القرار باعلان صلاحية رئيس مجلس شورى الدولة باتخاذ التدابير اللازمة لرفع الضرر عن الملك البلدي العام من خلال الزام هيئة ادارة السير والآليات والمركبات بالتوقف عن استثمار عدادات الوقوف مقابل بدل في الاملاك العامة العائدة لبلدية بيروت وبتسليم كافة العدادات المثبتة على الطريق والمتعلقة باستيفاء بدل الوقوف وخرائط انتشارها وادوات واجهزة تشغيلها الى بلدية بيروت فوراً .

خامساً: ان كل من مشروع عدادت الوقوف ومشروع الاشارات الضوئية واللوحات الالكترونية الارشادية وغرفة التحكم قد ورد في مشروع تطوير النقل الحضري ، مما يؤدي الى اعتبار هذه المشاريع ضمن مشروع متكامل لا يحتمل التجزئة هذا مع الاشارة

الى ضرورة الوقوف على مال القرض الذي تحملته الحكومة اللبنانية بهذا الخصوص ."

و- أنه ورد ديوان المحاسبة كتاب وزير المالية عدد ١٦/٨١٨ بتاريخ ٢٠٢٠/٨/١٢ لابداء الرأي بخصوصه ، ومما ورد في الكتاب :

" ولما كان مجلس ادارة هيئة ادارة السير والاليات والمركبات قد اتخذ القرار رقم ٢٠٢٠/٦٧ تاريخ ٢٠٢٠/١/١٣ القاضي بالموافقة على تمديد عقد العمل لمدة ثلاثة أشهر لمرة واحدة وأخيرة تنتهي بتاريخ ٢٠٢٠/٤/١٠ تسييراً للمرفق العام ، بين الهيئة وشركة " نير إيست اتوماتيد ديستربيوترز ش.م.ل (NEAD) " لتقديم ، تركيب وصيانة وبرمجة نظام التحكم بإشارات المرور - نظام المراقبة التلفزيونية CCTV – نظام اللوحات الالكترونية الارشادية VMS – ضبط مخالفات الإشارة الحمراء RLS – نظام إحصاء عدد المركبات والبرامج العائدة لها – نظام التطبيق الهاتفي والموقع الإلكتروني Mobile Application & Website ضمن مشروع تطوير النقل الحصري لمدينة بيروت بقيمة :/٢,٨١٧,٣٤٦,٠٠٠/ل.ل.× ١٢/٣=/٧٠٤,٣٣٦,٥٠٠/ل.ل.(فقط سبعمئة وأربعة ملايين وثلاثمئة وستة وثلاثون الف وخمسماية ليرة لبنانية) وذلك بعد اعتماد نفس الاسعار الافرادية المعتمدة في العقد الحالي .

اعتبرت الهيئة انها استندت في القرار الانف الذكر على :

- المادة /٢٨/ من النظام المالي لدى الهيئة التي نصت على ما يلي : " لا تُعقد أية نفقة في الموازنة على حساب سنة مالية قبل بدئها ، غير أنه يمكن اعتباراً من أول تشرين الاول من كل سنة ، أن تعقد على حساب السنة المقبلة النفقات الدائمة التي تقضي المصلحة العامة باستمرارها ، وذلك ضمن حدود الاعتمادات المرصدة لها في موازنة السنة الجارية ، كما يمكن خلال الفترة التي تسبق تصديق الموازنة ان تعقد هذه النفقات بعد بدء السنة الجديدة وذلك ضمن حدود الاعتمادات المرصدة لها في موازنة السنة السابقة ".

- كتاب معالي وزير الداخلية والبلديات عدد ٥٢٥ تاريخ ٢٠٢٠/١/١٠ والقاضي بالموافقة على تمديد عقد الالتزام مع شركة NEAD لمدة ثلاثة أشهر، على أن يصار فورا الى المباشرة في متابعة إجراءات المناقصة العمومية بهذا الخصوص.

كما اعتبرت أن وقف العمل بالإشارات الضوئية يؤدي إلى توقف مرفق عام ومع ما لهذا القطاع من أثر حيوي على السلامة المرورية وحسن سير الحركة على الطرقات العامة الأمر الذي قد يشكل تهديدا للانتظام العام.

ز- وانه بتاريخ ٢٠٢٠/١٠/٢٢ ورد جواب وزارة المالية الى ديوان المحاسبة وقد افادت وزارة المالية انه بالنسبة للقرضين رقم LE – 7642 ورقم LE – 7123 : بلغت قيمتهما /134.700.000/$ وان المبلغ المتبقي للتسديد يبلغ /53.506.137/$ وذلك في كتابها رقم ٣٧١١/ص/٢٠٢٠ التالي نصه: "

" ان مجلس الانماء والاعمار هو الجهة المفوضة تنفيذ المشروع ، تفيدكم وزارة المالية بالوضع الحالي للقرضين وفقاً لنظام DMFAS كما يلي :

المبالغ بالدولار الاميركي	القرض الاول	القرض الثاني	المجموع
	رقم القرض – LB 7123	رقم القرض LB – 7642	
المبلغ الاساسي	65,000,000.00	69,700,000.00	134,700,000.00
المبلغ الملغى	1,306,049.24	14,967,009.63	14,967,009.63
المبلغ المتبقي	**63,693,950.76**	**54,732,990.37**	**119,732,990.37**
المبالغ المسحوبة	**63,693,950.76**	**54,732,990.37**	**119,732,990.37**
مجموع الفائدة المتراكمة على الاصل	5,939,900.01	13,770,800.59	19,710,700.60
مجموع المستحقات (الاصل + الفائدة)	**69,633,850.77**	**68,503,790.96**	**138,137,641.37**
الأصل المدفوع	63,693,950.76	6,132,923,021	69,826,873.97
الفوائد المدفوعة	5,939,900.01	8,864,729.87	14,804,629.88
الفوائد غير المدفوعة	0.00	**4,906,070.72**	**4,906,070.72**
الأصل غير المدفوع	0.00	**48,600,067.16**	**48,600,067.16**
المبلغ المتبقي للدفع	0.00	**53,506,137.88**	**53,506,137.88**

كما تجدر الاشارة الى ان قيمة الفائدة قد انخفضت من حوالي /١١,٧٩٢,٥٧٣,٥٥/دولار اميركي الى حوالي /٤,٩٠٦,٠٧٠,٧٢/دولار اميركي بسبب تخفيض معدل الفائدة من قبل البنك الدولي من ٢,٦٢% الى ١,٠٩% (من المحتمل ان تتغير في المستقبل) ".

ح- وانه بالعودة الى مسألة تحديد اهداف الاتفاقيات المشار اليها آنفاً ، وكيفية صرف المبالغ المقررة اعلاه، فقد تعهد مجلس الانماء والاعمار بتأمين تنفيذ الاجزاء (أ- ب- ج – و هـ) من المشروع [١] وفق برنامج تنفيذ نعرضه في الجدول أدناه .

١- لتحقيق الجزء دال من المشروع تم تخصيص المديرية العامة للنقل البري والبحري بمبلغ /3.25/مليون دولار أميركي لتعزيز قدراتها وتأمين تخطيط عمليات النقل ودراسة نوعية الهواء والجدوى الاقتصادية وتعيين استشاريين وتأمين سيارتين للمديرية ، وهذا الجزء هو على عاتق وزارة الاشغال العامة والنقل .

/ وصف المشروع / الاجزاء أ- ب- ج-هـ			
جزء أ برنامج إدارة المرور	**جزء ب** تحسين اماكن انتظار السيارات في الشوارع	**جزء ج** تحسين محاور الشوارع الرئيسية	**جزء هـ** ادارة المشروع
١- تشييد مبنى لمركز ادارة المرور وتأمين التجهيزات اللازمة . ٢- تعزيز قدرات هيئة ادارة السير واستخدام تكنولوجيات انظمة النقل الذكية. ٣- توفير خدمات الاستشاريين والتدريب. ٤- تركيب اشارات المرور عند ٢٠٠ تقاطع طرق جديدة وتغيير اشارات قديمة عند ١٤ تقاطع طرق . ٥- اعتماد اجهزة عرض خاصة بنظام مراقبة المرور ٥٥ كاميرا . ٦- تزويد شرطة المرور بـ : ١٠ شاحنات صغيرة/ ٥ شاحنات متوسطة الحجم لسحب السيارات/ ١٢٥ دراجة نارية /٦٠ سيارة/ ١٢٥ جهاز اتصال / ملابس للسلامة العامة. ٧- تحسين مهارات شرطة المرور.	١- لحظت الاتفاقية تركيب ٥٨٠ عداداً للوقوف في ٦٥٠٠ مكان انتظار انما بموجب تعديلات مقررة من قبل مجلس الانماء والاعمار وبطلب من بلدية بيروت وبالاتفاق مع بلديات بيروت الكبرى بلغ عدد العدادات المركبة فعلياً ٩٣٧+١٢٥. ان كتب هيئة ادارة السير والمركبات الموجهة الى وزارة الداخلية بالموضوع اشارت الى صيانة وتشغيل ٩٣٧ عداداً فقط الامر الذي يستدعي التساؤل حول مصير الصيانة وتشغيل ١٢٥ عداد اضافي كما ان كلفة العدادات الاضافية تناولها المدقق اول في تقريره المرفق . ٩٣٧عداداً +١٢٥=1,062 ٢- نص الملحق (٥) من اتفاقية القرض في الفقرة (١٠) منه (والجدول يـ - أ- ٧ من قانون ٢٠١٠/٩٨) " بمقتضى اتفاقيات امتياز طويلة الأمد مع بلديات بيروت الكبرى تخول هيئة ادارة السير حقوقاً مقتصرة عليها لتشغيل برامج البلديات الخاصة باماكن انتظار السيارات مقابل رسوم بموجب احكام وشروط تكفي للتأكد من سلامة اعمال هيئة ادارة المرور على المدى الطويل ". ٣- تأمين معدات حبس السيارات /حملات توعية / استشاريين وتدريب	- انفاق وجسور في ١٩ تقاطع - استملاكات - خطة فرعية Rap Resettlement Action plan	١- ان وحدة ادارة المشروع هي المسؤولة عن متابعة برنامج التنفيذ وقد نصت الاتفاقية في الملحق ٥ على ان يلتزم المقترض في كافة الاوقات بوجود وحدة ادارية في مجلس الانماء والاعمار تتألف من: - مهندس مرور . - مهندس طرق سريعة - اخصائي اماكن انتظار في الشوارع - اخصائي شؤون توريدات وتشييد - اخصائي محاسبة وادارة مالية ٢- تناط المسؤولية الشاملة عن ادارة وتنسيق انشطة المشروع بوحدة ادارة المشروع . ٣- انشئت اللجنة بموجب قرار مجلس الانماء والاعمار رقم ٢١٩ تاريخ ٢٠٠٠/٦/٩ .

وبحسب الاتفاقيات المذكورة آنفاً، توزعت تكاليف المشروع وفق الجدول الآتي :

كلفة المشروع (الاجزاء أ - ب - ج - د- هـ)				
الاشغال المدنية		السلع	التدريب والاستشاريين	تكاليف اضافية
جزأ (أ) و(ب)		اجزاء (أ) (ب) (ج)(هـ)	جزأ (أ) (ب)	
- القرض الاول	1,750,000	22,623,000	5,354,000	117,000
- القرض الثاني	7,788,690	12,679,870	1,836,560	مصروفات يتحملها مجلس الانماء والاعمار تكاليف تشغيل وصيانة ومعدات وموظفين ومساندة
المجموع	9,538,690	35,302,870	7,190,560	
	جزأ (ج)	جزأ (د)	جزأ (ج)	
- القرض الاول	25,067,000	43,000	3,080,000	
- القرض الثاني	47,843,630			
المجموع	72,910,630	توضيح المجاميع والنتائج		

يدفع رسم مقدم للبنك الدولي :	
القرض الأول	650,000 (البند ٢-٤ من اتفاقية القرض)
القرض الثاني	174,250
علاوات وفوائد	6,308,000 (البند ٢-٩-ج)

القسم الثاني – في تدقيق الحسابات ونتائجها :

أ- تم تكليف المدقق اول لدى ديوان المحاسبة السيد علي زيدان التدقيق محلياً بحسابات الهيئة بسبب عدم ايداعها الديوان الحسابات وقد وضع تقريراً بالشأن اورد فيه التالي:

"ان عدادت الوقوف هي جزء من مشروع تطوير النقل الحضري لمدينة بيروت والذي يشمل:
١- تركيب ٩٣٧ عداد وقوف .
٢- تركيب حوالي ١٠٠٠ اشارة ضوئية على ١٩٩ تقاطع طرق .
٣- تركيب ٥٠ كاميرا لمراقبة المرور .
٤- انشاء جسور وانفاق على ١٩ تقاطع .

ان المشروع المشار اليه اعلاه قد تم تمويله من :

البنك الدولي	١٣٤,٧
صندوق ابو ظبي	٨,٠٠
البنك الاسلامي للتنمية	١٥,٥٠
الصندوق الكويتي	٧,٠٠
الصندوق العربي	٤٠,٠٠
تمويل محلي (الحكومة اللبنانية ما عدا الاستملاكات)	٤٤,٣٠
	٢٤٩,٥٠

وان توزيع هذه القروض قد تم كالتالي :

- برنامج تحسين المحاور الرئيسية ٧٠%
- برنامج ادارة السير وتنظيم الوقوف على جانب الطرقات ٢٧%.
- وحدة تنفيذ المشروع ودعم تقني للمديرية العامة للنقل البري والبحري ودعم المديرية العامة لقوى الامن الداخلي ٣%.

تم التطرق خلال دراسة هذا الملف للقرض الممنوح من البنك الدولي ولم يتم التطرق الى القروض الممنوحة من الجهات الاخرى .

وتبين ان حصة برنامج ادارة السير تتعلق بتنظيم الوقوف على جوانب الطريق بالاضافة الى الاشارات الضوئية ، غرفة التحكم المروري ، عدادات الوقوف .

تتركز الدراسة بدايةً حول عدادات الوقوف والتي تم تركيبها عام ٢٠٠٥ بموجب مناقصة عالمية اجراها مجلس الانماء والاعمار وفازت بها شركة Duncan – nead وهي عبارة عن تحالف شركتين :

الاميركية Duncan
اللبنانية NEAD

وان ما ورد في كتاب مجلس الانماء والاعمار الى هيئة ادارة السير والمسجل بتاريخ ٢٠٠٥/٥/٢٧ يُشير الى ان المناقصة فيما خص تركيب عدادات الوقوف قد رست على الشركة المذكورة وان العروض المتعلقة بالصيانة والتشغيل كانت بهدف استقصاء الاسعار ولم تدخل ضمن تقييم العروض .

- عدد العدادات التي تم تركيبها :

أ- المرحلة ١-٢

٧٣٠ عداد

سعر العداد الواحد	٧٩٤٥	دولار
كلفة الـ ٧٣٠ عداد	٥,٧٩٩,٨٥٠	دولار

ب- المرحلة الـ ٣
تركيب ٢٠٧ عداد
كلفة العداد الواحد ٧٩٤٥
وبالتالي فإن كلفة الـ ٩٣٧ عداد تبلغ
٧,٤٤٤,٤٦٥ دولار

تجدر الاشارة إلى ان ٩٣٧ عداد قد تم تركيبها في بيروت الادارية ٧٣٠+ بيروت الكبرى ٢٠٧ .

وتبين انه بتاريخ ٢٠١٣/٨/٢٩ وافق المجلس البلدي لمدينة بيروت : - بقراره رقم ٨٥٣ والمصدق عليه من وزارة الداخلية والبلديات بتاريخ ٢٠١٤/١/١٨ بتكليف هيئة ادارة السير والمركبات تلزيم توريد وتركيب ١٢٥ عداداً لصالح بلدية بيروت وتمويلها من عائدات مشروع تشغيل العدادات وقد وافقت هيئة ادارة السير بموجب القرار رقم ٢٠١٤/٩ وقد تمت الموافقة من قبل وزارة المالية بموجب كتابها رقم ٨٨٣/ص١٦ تاريخ ٢٠١٤/١٢/١٧ على فتح الاعتمادات اللازمة.

وقد تم تركيب هذه العدادات الـ ١٢٥ على ٣مراحل :

- **المرحلة الاولى ٣٩ عداد :**

٢٥ عداد بفاتورة 15 - 125 p 001 ٤١١٧٥٣ دولار
١٤ عداد بفاتورة 15 - 125 p 002 ٢٣٠٥٨١ دولار

- **المرحلة الثانية ٤٦ عداد :**

٤٦ عداد بفاتورة 15- 125 p 003 ٧٥٧٦٢٥ دولار

- **المرحلة الثالثة ٤٠عداد :**

٤٠ عداد بفاتورة 15- 125 p 004 ٦٥٨٨٠٥ دولار
٢,٠٥٨٧٦٤ دولار

وبكلفة ١٦٤٧٠ دولار للعداد الواحد .

وعليه فإن الفرق في سعر العدادات	
٩٣٧ عداداً	كلفة افرادية ٧٩٤٥$
١٢٥ عداداً	كلفة افرادية ١٦٤٧٠$
١٦٤٧٠- ٧٩٤٥ عداداً كلفة افرادية ٨٥٢٥$ الفرق الاجمالي ١٢٥×٨٥٢٥=١٠,٦٥٦,٦٢٥$	

- **أولاً - في ايرادات العدادات :**

لهيئة ادارة السير :

١- موازنة ادارية تُغذى من مساهمة الدولة ومن تغذية مشروع رخص السوق المعقود مع شركة (inkript) والبالغ ١٧٥ مليون دولار على سبع سنوات بمعدل ٢٥ مليون دولار سنوياً .

٢- موازنة مُلحقة عبارة عن ايرادات ناتجة عن ايرادات عدادات الوقوف ونفقات هي عبارة عن ٥ عقود مبرمة مع هيئة ادارة السير من اجل :

- صيانة وتشغيل عدادات الوقوف .
- صيانة مبنى التحكم المروري .
- عقد تنظيفات .
- عقد استشاري التحكم المروري .
- صيانة الاشارات الضوئية .

تقسم ايرادات عدادات الوقوف إلى :

A- بدل الوقوف العادي (الوقوف المدفوع سلفاً)
٢٥٠ ليرة لكل ربع ساعة .
٥٠٠ ليرة لكل النصف ساعة .
١٠٠٠ ليرة لكل ساعة .

B- بدل الوقوف الاضافي :

وهي ناتجة عن بدل وقوف السيارات بعد انتهاء المدة المحددة للوقوف وهي عبارة عن غرامة بقيمة ١٠ الاف ليرة على ان تُسدد خلال مدة اقصاها ١٥ يوماً من تاريخ الوقوف غير المدفوع وفي حال عدم الدفع خلال الفترة المذكورة تصبح القيمة المتوجبة للدفع ٢٠ الف ليرة بعد ان كانت ٤٠ الف ليرة (قرار لوزير الداخلية السيد مروان شربل عام ٢٠١٣ بتخفيضها من ٤٠ الف الى ٢٠ الف) .

C- ايراد ناتج عن تكبيل السيارة نتيجة تكرار المخالفة بعدم دفع بدل الوقوف .

أ- في نوع الايرادات :

١- قطع معدنية
٢- بطاقات مدفوعة مسبقاً
٣- عبر رسالة sms (خدمة التلفون الخليوي) .

ب – في طريقة توريد الايرادات :

تقوم الشركة المشغلة للعدادات بفتحها واستخراج الصناديق التي تحتوي على العملات المعدنية المُحصلة لقاء بدلات الوقوف العادي وتُنقل هذه الصناديق إلى مبنى هيئة ادارة السير الكائن في محلة كورنيش النهر ، وعادة ما يكون كل صندوق بمفتاحين ، مفتاح لدى الشركة المشغلة ومفتاح لدى موظف من هيئة إدارة السير (لايتم فتح الصندوق إلا بوضع المفتاحين) ويتم عد النقود المعدنية واصدار كشف بالبدلات المدفوعة بواسطة استخدام البطاقات المدفوعة مسبقاً ليتطابق الرصيد الموجود مع النشرة التي يُصدرها العداد بوقت فتحه ، ويتم تنظيم محضر بالمبالغ ويحول المعدني منها إلى مصرف لبنان، وتدفع بالمقابل شكات صادرة من حساب الشركة المُشغلة إلى حساب (امر) ادارة هيئة السير والمركبات التي بدورها تقوم بايداعها في حسابها المفتوح لدى مصرف لبنان .

ج – في قيمة الايرادات السنوية :

تبين من خلال الاطلاع على القيود المحاسبية ان الايرادات السنوية ظهرت كالتالي:

سنة ٢٠٠٧	١٨,١٤٤,١٥٠	بداية عمل المشروع
سنة ٢٠٠٨	٦٨٨,٤٨٧,٩٥٠	
سنة ٢٠٠٩	٣,٩٧٣,١٧٣,٢٥٠	
سنة ٢٠١٠	٨,٥٦٩,٤٠٣,١٥٠	
سنة ٢٠١١	٩,٩٤١,١٠٣,٨٠٠	
سنة ٢٠١٢	٩,٨٢٦,٩١٨,٠٠٠	
سنة ٢٠١٣	٧,٩١٥,٠٨٩,٧٠٠	
سنة ٢٠١٤	٨,٩٣٠,٨٣٠,٤١٢	
سنة ٢٠١٥	٩,٤٢٠,٥١٩,٩١٥	تركيب ١٢٥
سنة ٢٠١٦	٨,٥٧٤,٣٠١,١٩٥	
سنة ٢٠١٧	١,٢٥١,٦٩٥,٨٠٠	
سنة ٢٠١٨	١,٣٤٠,٤٣١,٣٥٠	
سنة ٢٠١٩	٦,٤٩٢,٨٦١,١٥٠	
عدد السنوات ١٣		
المجموع العام	٩٤,٩٤٢,٩٥٩,٨٢٢	

المعدل السنوي بعد استبعاد : ٢٠٠٧- ٢٠٠٨- ٢٠٠٩ = ٩,٤٩٤,٢٩٥,٩٨٢ ليرة سنوياً

مع الاشارة الى انه يدخل ضمن هذه الايرادات ما ترسله البلديات كحصة لهيئة ادارة السير من اجمالي ايرادات العدادات في نطاق هذه البلدية بموجب عقد اتفاق بين هيئة ادارة السير والبلدية بنسبة ٩٠% للبلدية و ١٠% لهيئة السير كما هو الحال بالنسبة لبلديات : جونيه – النبطية – جبيل .... و ١٥% لهيئة السير : بلدية زغرتا ...

اما فيما خص الاتفاق مع بلدية بيروت فانه نص على ما مضمونه :

تقوم هيئة ادارة السير بجمع بدلات الوقوف المحصلة من خلال العدادات والاشارات الضوئية وتودع الباقي في الخزينة اللبنانية لسداد المبالغ المستحقة من قيمة القرض ، وبعد سداد قيمة القرض ، يقوم الفريق الثاني وبعد استيفاء مصاريف التشغيل والصيانة (العدادات والاشارات الضوئية ، وتطوير هذه العدادات بايداع الاموال الباقية لحساب صندوق بلدية بيروت .

- في النفقات المدفوعة من قبل هيئة ادارة السير تبين من خلال الاطلاع على القيود المحاسبية والبيانات المالية التالي :

سنة ٢٠٠٧	_____
سنة ٢٠٠٨	٦٥٠,٦١٣,٠٠٠
سنة ٢٠٠٩	٣,٩٤٠,٠٣٨,٦٠٠
سنة ٢٠١٠	٥,٦٦١,٣٤٧,٠٠٠
سنة ٢٠١١	٥,٧٥٤,١٦٥,٠٠٠
سنة ٢٠١٢	٥,٨١٣,١٤٠,٠٠٠
سنة ٢٠١٣	٦,٧١٣,٤٤٧,٠٠٠
سنة ٢٠١٤	١٠,١٧١,٤٦٧,٠٠٠
سنة ٢٠١٥	١٢,٨٣٧,٩٧٥,٠٠٠
سنة ٢٠١٦	٩,٨١٠,٥٤٠,٠٠٠
سنة ٢٠١٧	٩,٦٦١,٢٩٥,٠٠٠
سنة ٢٠١٨	١٢,٠٤٨,٣٦٠،٠٠٠
سنة ٢٠١٩	٩,٠٣١,٥٦٢,٠٠٠

النفقات الاجمالية منذ بدء العمل بالمشروع ٩٢,٠٩٤,٢٩٧,٠٠٠ ليرة لبنانية وبالتالي ان الوفر المحقق منذ بداية العمل بالمشروع .

اجمالي الايرادات
اجمالي النفقات
الوفر لغاية ٢٠١٩/١٢/٣١

نسبة النفقات الاجمالية الى الايرادات الاجمالية
٩٤٩٤٢٩٥٩٨٢٨٠ /٩٢,٠٩٤,٢٩٧,٠٠٠ =
٢,٨٤٨,٦٢٢,٨٢٢

ثانياً - النفقات السنوية :

ومن خلاله يتم مقارنة الايرادات لسنة ما مع نفقات نفس السنة مع تبيان طريقة توزيع هذه النفقات .

سنة ٢٠١٢

الرصيد ٢٠١١/١٢/٣١	الإيرادات	النفقات	النسبة المئوية
الوفر ٧,١٨٣,٨٠١,٠٠٠	٩,٨٢٦,٩١٨,٠٠٠	دانكن نيد ٥,٦١٨,٢٥٥,٠٠٠ Park meter	%٥٨
		AtoZ ٩٧,٩٨٨,٠٠٠	% ١
		Buteck ٩٦,٨٩٧,٠٠٠	% ١
		المجموع ٥,٨١٣,١١٠,٠٠٠	

نسبة النفقات الى الايرادات ← ٦٠% دون صيانة الاشارات الضوئية واستشاري غرفة تحكم مروري.

سنة ٢٠١٣

الرصيد ٢٠١٢/١٢/٣١	الإيرادات	النفقات	النسبة المئوية
الوفر ١١,١٩٧,٥٧٩,٣٠٠	٧,٩١٥,٠٨٩,٧٠٠	دانكن نيد ٥,٢٨٠,٥٣٠,٠٠٠	%٦٧
		AtoZ ٩٨,٥٦٨,٠٠٠	
		Buteck ٥٠,٨٢٨,٠٠٠	
		M.A contract ٩٦٣,٧٠٢,٠٠٠	%٨,٢٢
		صيانة Security ٨٨,٧٤٣,٠٠٠	
		٢٣١,٠٥٦,٠٠٠	
		المجموع ٦,٩٤٤,٥٠٣,٠٠٠	

نسبة النفقات الى الايرادات ← ٨٨%

لوحظ انه رغم انخفاض الايرادات عام ٢٠١٣ الا ان نسبة العقود مع دانكن نيد ارتفعت من ٥٨% الى ٦٧%.

سنة ٢٠١٤

الرصيد ٢٠١٣/١٢/٣١	الإيرادات	النفقات	النسبة المئوية
الوفر ١٢,٣٩٩,٢٢٢,٠٠٠	٨,٩٣٠,٨٣٠,٤١٢	صيانة العدادات ٤,٩١١,٨٤١,٠٠٠	%٥٥
		اشارات سير ٣,٩٣٣,٤٩٨,٠٠٠	%٤٤
		تنظيفات ٩٨,٥٦٨,٠٠٠	%١٢
		استشاري ١,٠١٢,١١٢,٠٠٠	%٨,٢٢
		صيانة ٢١٥,٤٤٨,٠٠٠	
		المجموع ١٠,١٧١,٤٦٧,٠٠٠	

نسبة النفقات الى الايرادات ← ١١٤%

سنة ٢٠١٥

الرصيد ٢٠١٤/١٢/٣١	الإيرادات	النفقات		النسبة المئوية
الوفر ١١,١٥٨,٥٨٥,٤١٢	٩,٤٢٠,٥١٩,٩١٥	صيانة العدادات	٥,٤٢٢,١٧٦,٠٠٠	%٥٨
		استشاري	١,٠٠٤,٥٧٨,٠٠٠	%١١
		صيانة اشارات	٢,٩٨٠,١٠٤,٠٠٠	%٣٢
		عقود اخرى	٣٣٧,٨٦٧,٠٠٠	%١,٠٤
			٩,٧٤٤,٧٢٥,٠٠٠	
		(نفقات استثمارية)	٣,٠٩٣,٢٥٠,٠٠٠	
		المجموع	**١٢,٨٣٧,٩٧٥,٠٠٠**	
		١٢٥ تركيب عداد		
نسبة النفقات الى الايرادات ← ١٣٥%				

سنة ٢٠١٦

الرصيد ٢٠١٥/١٢/٣١	الإيرادات	النفقات		النسبة المئوية
الوفر ٧,٧٤١,١٣٠,٣٢٧	٨,٥٧٤,٣٠١,١٩٥	صيانة العدادات	٥,٦٩٨,٦٤٧,٠٠٠	%٦٧
		اشارات السير	٢,٨٧٦,٧٩٨,٠٠٠	%٣٤
		استشاري	٩٣٩,٢٩١,٠٠٠	%١١
		صيانة المبنى	١٩٧,٢٢٣,٠٠٠	
		تنظيفات	٩٨,٥٨١,٠٠٠	
		المجموع	**٩,٨١٠,٥٤٠,٠٠٠**	
نسبة النفقات الى الايرادات ← ١١٥%				

سنة ٢٠١٧

الرصيد ٢٠١٦/١٢/٣١	الإيرادات	النفقات		النسبة المئوية
الوفر ٦,٥٠٤,٨٩١,٥٢٠	١٠,٢٥١,٦٩٥,٨٠٠	صيانة العدادات	٥,٩٦٠,٧٦٧,٠٠٠	%٥٩
		اشارات	٢,٧٨٨,٣٣٧,٠٠٠	%٢٨
		استشاري	٦١٦,٢٥٨,٠٠٠	%٦
		صيانة	١٩٧,٣٧٦,٠٠٠	
		تنظيفات	٩٨,٥٥٧,٠٠٠	
		المجموع	**٩,٦٦١,٢٩٥,٠٠٠**	
نسبة النفقات الى الايرادات ← ٩٥%				

سنة ٢٠١٨

الرصيد ٢٠١٧/١٢/٣١	الإيرادات	النفقات		النسبة المئوية
الوفر ٧,٠٩٥,٢٩٢,٣٢٢	١٠,٣٤٠,٨٨١,٦٥٠	صيانة العدادات	٨,٥٧٣,٩١١,٠٠٠	%٨٣
		اشارات	٢,٦١٠,٢٨٢,٠٠٠	%٢٦
		استشاري	٥٧٨,٢٢٦,٠٠٠	%٦
		صيانة	١٩٤,٢٩٦,٠٠٠	
		تنظيفات	٩١,٦٤٥,٠٠٠	
		المجموع	**١٢,٠٤٨,٣٦٠,٠٠٠/ل.ل.**	
نسبة النفقات الى الايرادات ← ١١٧%				

سنة ٢٠١٩

الرصيد ٢٠١٨/١٢/٣١	الإيرادات	النفقات		النسبة المئوية
الوفر ٥,٣٨٧,٣٦٣,٦٧١	٦,٤٩٢,٨٦١,٢٥٠	صيانة العدادات	٥,٦٠٧,١٢٣,٠٠٠	%٨٧
		اشارات	٢,٤٤١,٥٧٦,٠٠٠	%٣٨
		استشاري	٦,٩٥٣,٧٩٩,٠٠٠	%١١
		تنظيفات	٨٧٥٤٨,٠٠٠	% ٢
		صيانة المبنى	١٩٩,٩٣٦,٠٠٠	%٣
		المجموع	**٩,٠٣١,٥٦٢,٠٠٠/ل.ل.**	
نسبة النفقات الى الايرادات ← ١٣٩%				

٢٠١٩/١٢/٣١ رصيد الوفر ٢,٨٤٨,٦٦٢,٨٢٢ /ل.ل. .

ب- اودع مجلس الانماء والاعمار ديوان المحاسبة تقرير مكتب الحسابات الخاص Grant Thornton حول المشروع لغاية ٢٠١٥/١٢/٣١ .

وقد تمت مطابقة الارقام الواردة في متن التقرير المذكور مع الارقام المدققة من قبل المدقق لدى ديوان المحاسبة وقد جاء فيه :

Traffic Management Organization
Park Meters Operations and Maintenance Project
Financial Statements
31 December 2015

4

STATEMENT OF SPECIAL ACCOUNT

	Note	USD	Equivalent (LBP)
Balance -- January 1, 2015		7,946,114	11,919,170,412
Add:			
Receipts	4	6,183,681	9,275,522,215
Deduct:			
Payments	5	(8,478,613)	(12,717,920,000)
Balance -- December 31, 2015		**5,651,182**	**8,476,772,627**

See accompanying notes to the financial statements.

STATEMENT OF PROJECT PROFIT & LOSS

Year 2015	Note	Gross (USD)	Stamps (USD)	Net Payments/ Receipts (USD)
Revenues	4	6,280,347	-	6,280,347
Expenditures	5	(8,584,501)	25,849	(8,558,652)
Profit/(Loss)		**(2,304,154)**	**25,849**	**(2,278,305)**

See accompanying notes to the financial statements.

Notes to the Financial Statements

1. PROJECT BACKGROUND:

Based on the Urban Transport Development Project (loan# 7123 & 7642), the Traffic Management Organization (TMO) which is the public entity established to operate and maintain the traffic and parking management system, contracted its operations and maintenance to Joint Venture - Duncan-Nead (contract# 3550).

Joint Venture - Duncan-Nead is responsible of performing the following:

- Monthly depositing the collected money from the park meters in a special account of the Traffic Management Organization (TMO) in Banque Du Liban (BDL)-Beirut branch.
- Issuing monthly reports that show the revenues collected from park meter coins, pre-paid cards, and penalties.
- Maintaining adequate control regarding the project operations
- Insuring the availability of proper equipment's for the sake of the project success
- Insuring the availability of human resources responsible for the project implementation

The Traffic Management Organization (TMO) will provide adequate level of administrative and financial autonomy to effectively carry out its functions, and to collect its parking revenues.

The Traffic Management Organization (TMO) will pay Joint Venture - Duncan-Nead, on monthly basis, the operating expenses according to the list of prices proposed in the initial contract agreement.

A contract agreement was signed between the Traffic Management Organization (TMO) and Joint Venture – Duncan-Nead for the operation and maintenance of the Park Meter project financed by the World Bank - loan #7123 & 7642-Urban Transport Development Project - (#3550 dated 30/06/2014). This agreement was based on the initial contract #2871 signed between the Council for Development and Reconstruction (CDR) and Joint Venture – Duncan-Nead dated 06/12/2005.

The list of prices proposed by Joint Venture-Duncan Nead is stated below:

Item	Description	Quantity	Unit	Unit Cost	Total Cost
7001b	Preventive Scheduled Maintenance	282,000	M-D	$ 1.8	$ 507,600
7002b	Response Maintenance incidence	490	Each	$ 100	$ 49,000
7005	Assurance in System Operation and Management (Total no. of PAD machine<=100	50,000	M-D	$ 7.5	$ 375,000
7005a	Collection of money	90,000	M-D	$ 0.5	$ 45,000
7005b	Ticketing	2,160	Hundred Tickets	$ 160	$ 345,600
7005c	Booting	10,800	Each	$ 6	$ 64,800
7005d	Towing	5,400	Each	$ 16	$ 86,400
7005e	Office Processing and Management	50,000	M-D	$ 2	$ 100,000
7006	Assistance in System Operation and Management (Total no. of P&D machine>100)	300,000	M-D	$ 3.1667	$ 950,000
7006a	Collection of money	300,000	M-D	$ 0.6	$ 180,000

Item	Description	Quantity	Unit	Unit Cost	Total Cost
7006b	Ticketing	5,300	Hundred Tickets	$ 120	$ 756,000
7006c	Booting	31,500	Each	$ 5	$ 157,500
7006d	Towing	15,750	Each	$ 16	$ 252,000
7006e	Office processing	300,000	M-D	$ 0.75	$ 225,000
7007b	Preprinted thermal paper rolls for pay & Display units for remainder of contract	16,000	1000 tickets	$ 30	$ 480,000
7008b	Plastified preprinted citation paper rolls for portable printers for remaining of contract	3,000	100 tickets	$ 5	$ 15,000
7009b	Preprinted 3-color Pay One decrementing chip card to be used on Pay & Display units for remaining program	5	Lots of 10,000	$ 7,000	$ 35,000
7010b	Training for Pay & Display machine for remainder of program	1	L.S.	$ 5,000	$ 5,000
7011b	Training for Handheld units for remainder of program	1	L.S.	$ 2,000	$ 2,000
7012b	GPRS Communication line subscription for remainder of program	630	Each	$ 12	$ 7,560

*In 2012, the Contractor Duncan-Nead requested an adjustment in the price list shown above.

Several additional contacts were signed by the Traffic Management Organization and subcontractors

- In November 2010, TMO management accepted the offer proposed by "A TO Z services" to perform cleaning services in the head office building for the amount of $65,912 (LBP 98,868,000).
- In July 2011, TMO management accepted the offer proposed by "Futech" to perform maintenance services in the head office building for the amount of $64,800 (LBP 97,200,000), yearly renewable contract. Their contract was not renewed upon its expiry in October 2013.
- In March 2013, TMO management accepted the offer proposed by "Security Engineering S.A.L" to engage a consultant to prepare needed specified documents for permit initiation concerning installation, supervision and maintenance of the Traffic Lighting Control System, Closed-circuit television (CCTV), and Park meter control system for the amount of $59,340 (LBP 89,010,000).
- In September 2013, TMO management accepted the offer proposed by "Nazih Al-Breidy foundation for engineering and Mounir Abo Azzi foundation for trading and contracting" to furnish maintenance services for Traffic Lighting Control System, and Closed-circuit television (CCTV) for the amount of $2,890,986.67 (LBP 4,336,480,000).
- In October 2014, TMO management accepted the offer proposed by "Butec S.A.L" to engage a consultant for the operations implementation and supervision Traffic Lighting Control System, and Closed-circuit television (CCTV) for the amount of $681,779 (LBP 1,022,668,000).
- In October 2014, TMO management accepted the offer proposed by "NEAD S.A.L" to engage a consultant for the operations implementation and supervision Traffic Lighting Control System, and Closed-circuit television (CCTV) for the amount of $1,979,935 (LBP 2,989,701,000).
- In December 2014, TMO management accepted the offer proposed by "TECTRA S.A.R.L" to engage a consultant for maintenance service of Traffic Lighting Control System, and Closed-circuit television (CCTV) for the amount of $131,126 (LBP 197,999,610).

2. BUDGETED PROFIT & LOSS STATEMENT

The budgeted Profit & Loss Statement is prepared on an annual basis in accordance with local public sector requirements.

The official budgeted Profit & Loss statement for the year 2015 is listed below:

Year	2015 (USD)
Revenues – Operations	**7,066,667**
less:	
Part 1 - Parkmeter Expenses	
Preventative Maintenance	437,139
Responsive Maintenance	42,316
Maintenance Services	100,000
Operation & Management	818,138
Collection of Money	155,014
Ticketing	535,702
Booting	135,636
Towing	-
Office Processing & Management	193,767
Cleaning Services	66,667
Training on Electronic Timers	-
Training on Laptops	-
Pre-printed Paper	1,139,007
Plastified Paper	22,955
Pre-paid Tickets	361,374
Communication Line - GPRS	-
Monthly GPRS Subscription	159,805
Signs Insurance & Maintenance	27,647
Painting & Maintenance	58,129
Parkmeters Insurance	26,601
Generator Fuel Expenses	66,667
Budget Reserve	44,967
Total Part 1 Expenses	**4,391,533**

Part 2 - Traffic Lights Expenses	
Security Engineering	-
Maintenance of Traffic Lights (labor - works)	770,289
Maintenance of Traffic Lights (Parts)	668,552
Civil Works Maintenance	454,633
Program Maintenance	99,660
Operation of Traffic Management (Control Room)	682,000
Total Part 2 Expenses	**2,675,134**

Budgeted Expenses	**7,066,667**
Budgeted Net Income	**-**

3. SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

Overall Consideration:

The accompanying statement of account special transactions and statement of P&L are prepared on the cash basis of accounting, in which revenues are recognized when received and expenses are recognized when paid rather than when incurred.

Foreign currency exchange rate:

Although financial records of TMO and the annual budget are prepared in Lebanese pounds, the financial statements are prepared in US Dollars. Transactions in US Dollars are translated at a fixed exchange rate of L.L. 1,500 although exchange rate prevailing at closing date was 1,507.5.

4. DETAILS OF REVENUES / RECEIPTS

Revenues Collected during the year 2015 are detailed as follows:

Actual and Budgeted Revenues	Actual Cashed Revenues - SA	Actual Earned Revenues- P&L	Budgeted	Variance (Budgeted vs Earned)
	(USD)	(USD)	(USD)	(USD)
Park Meters Coins	2,227,342	2,227,342	4,400,000	2,172,658
Prepaid Cards	3,033,934	3,033,934	1,166,667	(1,867,267)
Other Revenues	682,947	1,019,070	1,500,000	480,930
Total	5,944,223	6,280,347	7,066,667	786,320

The difference between P&L financial figures and the Statement of Special Account figures is due to the following:

Checks collected and recorded by TMO in December 2015 and 2015 but cashed in early January 2015 along during 2016 respectively.

5. DETAILS OF EXPENDITURES / PAYMENTS

Expenditures paid during the year 2015 are detailed as follows:

Expense type (USD)	Actual Paid -SA	Actual Due-P&L	Budgeted	Variance (Budgeted vs Actual)
Parkmeter Expenses				
Preventative Maintenance	417,309	419,409	437,139	17,731
Responsive Maintenance	40,411	40,593	42,316	1,723
Maintenance Services	155,135	160,008	100,000	(60,008)
Operation & Management	781,425	784,954	818,138	33,184
Collection of Money	148,055	148,723	155,014	6,291
Ticketing	395,256	393,404	535,702	142,298
Booting	74,729	73,691	135,636	61,945
Towing	-	-	-	-
Office Processing & Management	185,068	185,904	193,767	7,863
Cleaning Services	65,919	65,919	66,667	747
Training on Electronic Timers	-	-	-	-
Training on Laptops	-	-	-	-
Pre-printed Paper	1,126,851	1,123,847	1,139,007	15,161
Plastified Paper	20,811	22,647	22,955	308
Pre-paid Tickets	125,144	155,494	361,374	205,880
Communication Line - GPRS	-	-	-	-
Monthly GPRS Subscription	134,797	135,910	159,805	23,895
Signs Insurance & Maintenance	26,401	26,521	27,647	1,127
Painting & Maintenance	55,517	55,768	58,129	2,361
Parkmeters Insurance	25,403	25,518	26,601	1,083
Generator Fuel Expenses	31,773	33,323	66,667	33,343
Budget Reserve	-	-	44,967	44,967
Total Gross Parkmeter Expenses	**3,810,006**	**3,851,633**	**4,391,533**	**539,900**
Traffic Lights Expenses				
Security Engineering	-	-	-	-
Maintenance of Traffic Lights (labor - works)	765,749	759,657	770,289	10,631
Maintenance of Traffic Lights (Parts)	665,970	637,491	668,552	31,061
Civil Works Maintenance	501,878	496,577	454,633	(41,943)
Program Maintenance	74,250	99,000	99,660	660
Operation of Traffic Management (Control Room)	617,960	671,773	682,000	10,227
Purchase and installation of park meters	2,068,373	2,068,373	2,069,060	687
Total Gross Traffic Lights Expenses	**4,694,180**	**4,732,871**	**4,744,194**	**11,323**
Total Gross Expenses	**8,504,186**	**8,584,503**	**9,135,727**	**551,223**
Less: stamps	25,571	25,851	27,470	1,618
Total Net Expenses	**8,478,615**	**8,558,652**	**9,108,257**	**549,605**

The difference between P&L financial figures and the Statement of Special Account figures is due to the following:

Checks issued by TMO and received by the Contractors by the end of December 2014 and 2015 however they were withdrawn/ collected from BDL special in early January 2015 and 2016 respectively.

6. CUMULATIVE STATEMENT OF SPECIAL ACCOUNT

The cumulative receipts and payments made through this account since inception up to December 31, 2015 are detailed as follows:

	USD	Equivalent (LBP)
Balance -- January 1, 2008	12,096	18,144,000
Add:		
Receipts	39,413,687	59,120,531,127
Deduct:		
Payments	(33,774,601)	(50,661,902,500)
Balance -- December 31, 2015	**5,651,182**	**8,476,772,627**

7. CUMULATIVE STATEMENT OF PROJECT PROFIT & LOSS

The Project cumulative Revenues and Expenditures (matured and due) since inception up to December 31, 2015 are detailed as follows:

Cumulative P&L up to December 31, 2015	Gross (USD)	Stamps (USD)	Net Revenues/ Expenditures (USD)
Revenue	39,666,203	-	39,666,203
Expenditures	(34,454,053)	103,758	(34,350,295)
Profit/(Loss)	**5,212,150**	**103,758**	**5,315,908**

ج- وان ديوان المحاسبة غرفته الاولى المختصة بالرقابة على هيئة ادارة السير والمركبات قد أصدر في القضية ذات الصلة ، القرار القضائي المؤقت رقم ٧٣/ر.ق./مؤقت تاريخ ٢٠٢٠/٢/١٢ الذي جاء فيه:

" بما ان القيمة الاساسية لعقد التشغيل والصيانة الموّقع بين الهيئة والمجموعة المندمجة Duncan Nead الذي حمل الرقم ٢٠٠٦/٣/٩٨١٢ ، تاريخ ٢٠٠٧/٢/٢٦ ، بلغت /٣،١١٠،٨٣٥/ دأ لصيانة وتشغيل ما يقارب الـ ٧٣٠ عداداً.

وبما أنه ومع زيادة عدد العدّادات تباعاً لتصل الى ٩٣٧ عداد حالياً، باتت كلفة الصيانة والتشغيل تصل الى حدود الـ /٦،٤٥٠،٠٠٠،٠٠٠/ ل.ل. تقريباً ، وذلك كما تبين من المستندات المرفقة بالملف ومن مضمون إفادة رئيس مصلحة تسجيل السيّارات والآليات في الجلسة الأستيضاحية المعقودة معه.

وبما انه تبين بأن الأسعار الأفرادية الأساسية لكافة البنود التي تشتمل عليها نفقات الصيانة والتشغيل (صيانة دوريةووقائية، تشغيل للشبكة، تحصيل نقود...) انما تقدمت بها الشركة المندمجة Duncan Nead لمجلس الأنماء والاعمار بهدف إستقصاء الأسعار من قبل هذا الأخير كما أفاد هو بذاته في كتابه الموجه الى هيئة إدارة السير والآليات والمركبات، ولم تكن بالأسعار النهائية.

وبما أنه وعلى الرغم من تجديد العقد مرّات متتالية من قبل الهيئة منذ توقيع اول اتفاقية رضائية بين الفريقين بتاريخ ٢٠٠٧/٢/٢٦. كان آخرها التمديد الحاصل لثلاثة أشهر إعتباراً من ٢٠٢٠/٢/٢ لغاية ٢٠٢٠/٥/٢، وعلى الرغم من الزيادة في عدد العدّادات المنوي تشغيلها وصيانتها لتصل الى حدود الـ ٩٣٧ عداداً، فان الهيئة لم تعمد الى مفاوضة الشركة في سبيل اعادة احتساب اسعارها على أسس جديدة آخذة بعين الأعتبار طول مدة التلزيم (وصلت الى حدود الـ ١٣ عاماً).

وبما ان هيئة ادارة السير والآليات والمركبات، وفي سبيل اعادة احتساب الأسعار، أغفلت بعض الوقائع المؤثرة وهي:

١- أن شركة Duncan Nead هي من فازت بالألتزام الأساسي لتوريد وتركيب عدادات الوقوف، وبلغت قيمة الاتفاقية الأساسية الموقعة مع مجلس الأنماء والأعمار/٨،٠٤١،٠٣١/دأ لتوريد وتركيب ٧٣٠ عداداً يضاف اليها فيما بعد قيمة العدّادات الأضافية وهي ٢٠٧ + ١٢٥ عداداً، فيكون مجموع ما تقاضته الشركة

نتيجة توريد وتركيب حوالي الـ ٩٣٧ عداداً هو /١٥،٠٠٠،٠٠٠،٠٠٠/ ل.ل. .

٢- ان العائدات الناتجة عن إستعمال المواطنين للعدّادات انما تلحظ في موازنة ملحقة لهيئة ادارة السير والآليات والمركبات وتستعمل تلك العائدات لتغطية نفقات مشروع تطوير النقل الحضري وهذه النفقات تتوزع على :

أ- نفقات تشغيل وصيانة العدّادات التي يغطيها عقد الصيانة والتشغيل مع نفس الشركة Duncan Nead وقد باتت كلفتها تصل حالياً كما اسلفنا الى حدود الـ /٦،٥٠٠،٠٠٠،٠٠٠/ ل.ل. ، فيكون مجموع ما تقاضته الشركة من الهيئة على مدى الـ ١٣ عاماً وهي المدة التي شملها عقد الصيانة والتشغيل لغاية تاريخه هو حوالي الـ ٧٥ مليار ل.ل.

ب- نفقات تشغيل وصيانة نظام التحكم باشارات المرور – نظام المراقبة التلفزيونية التي يغطيها العقد الموقع مع نفس الشركة ايضاً بكلفة سنوية تبلغ/٢،٩٨٩،٧٠١،٠٠٠/ ل.ل. منذ تاريخ ٢٠١٤/١١/٣ وحيث تقوم الهيئة بتمديد هذا العقد مع الشركة ايضاً لغاية تاريخه، ويكون مجموع ما تقاضته منذ تاريخه حوالي الـ ١٧ مليار ليرة لبنانية.

ان شركة Duncan Nead تتولى ادارة وتشغيل العدّادات الواقعة ضمن نطاق عدد كبير جداً من البلديات نتيجة توقيع اتفاقيات ثنائية ما بين الشركة وهذه البلديات وتتقاضى حصة من العائدات الناتجة عن استعمال هذه العدادات يجري تحديد نسبتها بموجب هذه الأتفاقيات.

وبما انه يتبين ان شركة Duncan Nead ، وبنتيجة كونها الفريق الثاني في مجمل الأتفاقيات التي أتينا على ذكرها، والتي تشكل نواة مشروع تطوير النقل الحضري لمدينة بيروت، باتت تحصل على مجمل الأعتمادات التي خصصت والتي نجمت فيما بعد عن تشغيل وصيانة العدّادات الواقعة ضمن نطاق المشروع والتي قد تصل لغاية تاريخه الى حدود الـ مئة مليار ليرة لبنانية، مقارنة مع البلديات التي تم تركيب العدّادات ضمن نطاق املاكها العامة، كبلدية بيروت، بلدية برج حمّود، بلدية سن الفيل وغيرها من البلديات التي لم تتقاضَ منذ تاريخ البدء بالمشروع أية عائدات تذكر على الرغم من النص عليها في الاتفاقيات الثنائية الموقعة مع هيئة ادارة السير والآليات والمركبات، وذلك بحجة تخصيصها لتغطية نفقات المشروع.

وبما أن عدم الأخذ بتلك الوقائع من قبل هيئة ادارة السير منذ البداية ولغاية تاريخه من اجل اعادة احتساب أسعار الأتفاقيات الرضائية

الموقعة مع الشركة، قد اكسب الشركة ومن دون أدنى شك ربحاً غير مشروع وجعل تلك الاسعار غير معتدلة، الأمر الذي يشكل مخالفة تقع تحت طائلة احكام الفقرتين السابعة والعاشرة من المادة ٦٠ من قانون تنظيم ديوان المحاسبة، كما تقع تحت طائلة احكام المادة ٦١ ذات القانون كونها الحقت الضرر الأكيد بالأموال العمومية."

بناءً عليه

القسم الثالث ـ الملاحظات والاقتراحات :
بما انه وانطلاقاً مما تقدم ، نبدي الملاحظات التالية :

أ- ملاحظات عامة حول اتفاقيات القرض واتفاقيات المشروع :

١- وجود فرق في الارقام بين اتفاقية المشروع واتفاقية القرض :
لجهة مضمون الاتفاقيات المعقودة مع البنك الدولي [١] نشيرالى الفرق في الارقام بين اتفاقية المشروع واتفاقية القرض لجهة قيمة المبلغ المقترض ، اذ اشارت مقدمة اتفاقية المشروع الى ان المبلغ المقترض بلغ /60.850.000$ على ان يوضع في تصرف المجلس جزء من حصيلة القرض المتفق عليه بمثابة منحة (مقدمة اتفاقية المشروع فقرة (أ) وفقرة (ب)) .
بينما حدد المبلغ في اتفاقية القرض بـ /65 مليون/$ (المادة ٢ البند ١/٢).

٢- اهداف الاتفاقية غير واضحة وتحتمل التأويل :
ان المادة ٢ من اتفاقية المشروع في البند ٢- ١- ب منها أشارت الى ان مجلس الانماء والاعمار يلتزم بالاضافة الى تنفيذ اجزاء المشروع تنفيذ " خطة ادارة الشؤون البيئية وخطة العمل الخاصة **"باعادة التوطين"** بطريقة مقبولة لدى البنك".

كما اضافت المادة ٢ من اتفاقية المشروع في البند ٢-٦ بان المجلس يلتزم بان يتأكد من استملاك المواقع المشار اليها في الجزء جيم من المشروع وفقاً لاحكام القسم ١ من الملحق ٢ من الاتفاقية وخطة ادارة الشؤون البيئية وخطة العمل الخاصة باعادة التوطين وفقاً لجدول مواعيد وطريقة مقبولة لدى البنك (ان نفقات الاستملاك غير مشمولة بالقرضين موضوع هذه المعاملة) .

١- ان المشروع قد تم تمويله بالاضافة الى قروض البنك الدولي بقروض من الصندوق الكويتي والصندوق العربي والبنك الاسلامي للتنمية وصندوق ابو ظبي اضافة الى التمويل المحلي .

وكذلك اشارت المادة الاولى من اتفاقية القرض في البند (١-٢- ي) ان اختصار Resttlement Action plan RAP يعني خطة العمل الخاصة "باعادة التوطين" التي اعدها المقترض بتاريخ ١٤ تموز ٢٠٠٠ وكانت مرضية للبنك.
وقد تمت الاشارة الى هذه الاهداف باعتبارها فرعية عنها الأمر الذي يجعل من عملية التدقيق غير مكتملة وواضحة .

٣- كلفة الاستشاريين والتدريب :
ان كلفة الاستشاريين والتدريب بلغت في الجداول الملحقة بالاتفاقيات الدولية حوالي 8% وهي نسبة مرتفعة بعد حسم الفوائد بالنسبة لاجمالي القرض.
اما بالنسبة للجزئين (أ) و (ب) تحديداً فقد بلغت النسبة التقريبية اذا ما تم دمج الاجزاء الاربعة بالنسبة للسلع حوالي 16% وهي نسب غير مألوفة اذ ان اجتهاد ديوان المحاسبة استقر على عدم الموافقة على منح الاستشاري أي بدل يتجاوز ٣% من قيمة المشروع بشكل عام.

٤- الجهة المكلفة تسديد القرض :
ان اتفاقية القرض وضعت التزام التسديد على عاتق الدولة اللبنانية في حين ان وزارة المالية لم تكن الجهة المعنية بشكل مباشر بهذا الموضوع لكي تسأل عن كيفية تحويل العائدات وتأمين الاعتمادات اللازمة .
وان الاتفاق مع بلدية بيروت نص صراحة على ان تقوم هيئة ادارة السير بايداع الخزينة الاموال الناجمة عن جمع بدلات الوقوف المحصلة لسداد المبالغ المستحقة من قيمة الفرض .

٥- شراء آليات لصالح شرطة المرور :
لم يتم التثبت من شراء الآليات والمركبات والدراجات لصالح شرطة المرور خلافاً لاحكام الاتفاقيات الدولية المعنية التي لحظت تزويد شرطة المرور بعشرة شاحنات صغيرة وخمسة متوسطة الحجم و ١٢٥ دراجة نارية وستين سيارة.

ب- ملاحظات حول خصائص تنفيذ العقد وتمديده لحين وقف العمل به

١- عدم ايداع الحسابات ضمن المهل القانونية :
ان عدم ايداع هيئة ادارة السير والمركبات حساباتها ديوان المحاسبة ضمن المهل النظامية يشكل مخالفة مالية تقع تحت طائلة احكام المادة ٦٠ ، فقرة ٩ ، من قانون تنظيم ديوان المحاسبة .

٢- التحفظ على الحسابات السابقة :
ان الجزء الخاص بتنفيذ الاتفاقيات الدولية لصالح هيئة ادارة السير والمركبات وبواسطتها قد خصص بموازنة ملحقة وقد اشار مكتب التدقيق الخاص الى تحفظه على الحسابات السابقة لعام ٢٠١٦ لعدم لحظ النفقات والايرادات في حساب خاص

بالمشروع كما تحفظ على مخرجات الحساب لعدم اعتماد نظام تدقيق رقمي يطابق المعايير المطلوبة لدى البنك الدولي .

٣- استنفاد عقود الصيانة معظم ايرادات المشروع :
استنفدت العقود المبرمة للقيام باعمال الصيانة والتشغيل (عدادات ، اشارات ضوئية، غرفة تحكم مروري) معظم ايردات مشروع العدادات .
علماً انه ومن الاساس فإن العروض المتعلقة بالصيانة والتشغيل كانت بهدف استقصاء الأسعار ولم تدخل ضمن تقييم العروض بحسب كتاب مجلس الانماء والاعمار تاريخ ٢٠٠٥/٥/٢٧ .

٤- استفادة الشركة المشغلة من اعفاء غير مباشر على اعباء تشغيلية:
تشغل شركة Duncan nead قسماً من مبنى التحكم المروري في محلة كورنيش النهر وقسماً صغيراً في مبنى مصلحة تسجيل السيارات في الدكوانة ويتم تنظيف المبنى وصيانته من ايرادات المشروع ، فتكون الشركة المشغلة تستفيد من اعفاء غير مباشر على اعباء تشغيلية لم تظهر عند احتسابها لاسعارها .

٥- عدم تحديد بنود الصيانة بشكل دقيق وواضح :
أن فاتورة "دانكن نيد" تتضمن /٢١/ بند نفقات - الامر الذي يؤدي إلى إمكانية رفع كلفة كل بند على حدة وبالتالي إرتفاع قيمة الفاتورة الإجمالية خصوصاً لجهة بنود الصيانة .
Maintenance Services, Preventative Maintenance, Responsive Maintenance.

٦- عدم التناسب بين الايرادات وعدد العدادات :
تجدر الإشارة إلى أن ١٢٥عداداً إضافياً دخلت الخدمة عام ٢٠١٥ و بالتالي أصبحت إيراداتها تدخل ضمن الإيرادات الإجمالية ٩٣٧ + ١٢٥ = ١٠٦٢ عداد.
علماً ان المشروع الاساسي لحظ ٥٨٠ عداداً فقط وكانت بحسب الدراسة الأولية كافية لتأمين استمرارية المشروع وكفاءته .
إلا إن نفقات صيانة و تشغيل الـ ١٢٥ عداداً لا تدخل ضمن المبلغ الإجمالي بحيث ترسل شركة دانكن نيد فواتير الصيانة والتشغيل عن ٩٣٧ عداداً وترسل فواتير الصيانة والتشغيل عن ١٢٥ عداداً بشكل مستقل و تحتفظ هيئة إدارة السير بهذه الفواتير بدون أن تدفعها منذ تركيبها و البدء بتشغيلها الأمر الذي قد يؤدي إلى إبرام عقد مصالحة ستدفع بموجبه الدولة اللبنانية هذه النفقات منذ عام ٢٠١٥ و لغاية تاريخه [1].

١- - **تبلغ صيانة و تشغيل العدادات (park meter)**
عام ٢٠١٧ ٥،٩٠٦،٧٦٧،٠٠٠ ٩٣٧ $٤٢٠٠
عام ٢٠١٨ ٥،٩٠٦،٧٦٧،٠٠٠ ٩٣٧ $٤٢٠٠
- **تبلغ صيانة الإشارات الضونية (قطع غيار وأيدي عاملة)**
عام ٢٠١٧ ٢،٧٨٨،٣٣٧،٠٠٠ ل.ل.
عام ٢٠١٨ ٢،٦١٠،٢٨٢،٠٠٠ ل.ل.

٧- مخالفة تمديد العمل بعقود الاستثمار والصيانة والتشغيل لسنوات طويلة لأحكام الدستور :

ان تمديد العمل بالعقد الراهن لسنوات عديدة يشكل بصورة غير مباشرة نوعاً من انواع الامتياز او الاحتكار دون اتباع الاصول القانونية اللازمة (موافقة مجلس النواب او تنظيم عقد BOT ، الامر الذي يخالف المادة ٨٩ من الدستور اللبناني التي تنص على انه : " لا يجوز منح اي التزام او امتياز لاستغلال مورد من موارد ثروة البلاد الطبيعية او مصلحة من ذات المنفعة العامة ، او اي احتكار الا بموجب قانون والى زمن محدود ".

علماً ان الاتفاقية اشارت الى اقفال القرض في ٢٠٠٩/٦/٣٠ الا انه اقفل فعلياً بعد ست سنوات عند ابرام اتفاقية عام ٢٠١٠ ،واستمر العمل وفق تمديدات وتجديدات لحين التوقف القصري في ٢٠٢٠/٤/١٠.

٨- مخالفة مبدأ الشمول والشيوع:

ان ربط انظمة التحكم المروري بعدادات الوقوف Parkmeter لناحية تخصيص الايرادات الناجمة عن عمل عدادات الوقوف لتمويل صيانة وبرمجة انظمة التحكم المروري يشكل مخالفة لمبدأ شمول الواردات وتخصيص النفقات .

٩- السبب الواقعي لتوقف المشروع :

ان السبب الرئيسي لعدم استمرار العمل بالعقد بعد تاريخ ٢٠٢٠/٤/١٠ هو سبب واقعي ناجم عن التوقف عن التمويل الذاتي الاوتوماتيكي من عائدات عدادات الوقوف.

١٠- تضارب المصالح :

ان اجتماع صفة الجابي او المحصل مع صفة المستفيد - بشخص الشركة نفسها- والمشغل نفسه - يشكل تضارباً للمصالح - الامر الذي لا يجوز في ادارة وتسيير المرافق العامة .

١١- كلفة الطباعة والورق :

وجوب تفعيل خدمة SMS وتفادي المصاريف وتكاليف الطباعة والورق التي بلغت سنوياً /١,٥٢٣,٣٣٦,٠٠٠/ل.ل. (Preprinted Paper , plastified paper, prepaid tickets) .

١٢- آليات وسيارات المشروع :

فيما خص السيارات والاليات (الرافعات) والدراجات الآلية المنصوص على شرائها في العقد الاساسي ، افاد المحاسب ان هناك آلية واحدة موجودة في مستودع هيئة ادارة السير ولم يثبت في القيود المحاسبية (موازنة ملحقة) ما يُشير إلى شراء هذه الآلية من قبل هيئة ادارة السير .

١٣- كلفة صيانة العدادات :

بلغت كلفة صيانة العداد الواحد منذ تركيبه ٤٢٠٠$ ، فتكون كلفة الصيانة السنوية باهظة وغير واقعية والمعادلة غير منطقية سواء احتسبت كلفة الصيانة نسبة لسعر شراء العداد المحدد بداية بـ ٧٩٥٤$ او نسبة لسعر العدادات المايا وخمسة وعشرين المضافة لاحقا بسعر ١٦,٤٧٠$ للعداد الواحد.

ج- في المسؤوليات وفي الاقتراحات :

أولا – في المسؤوليات :

١- مسؤولية وحدة ادارة المشروع :

ان مسؤولية هذا التعثر وهذه المخالفات والمعوقات تقع على عاتق وحدة ادارة المشروع في مجلس الانماء والاعمار (الملحق ٥ من الاتفاقية) وهي المسؤولة مباشرة عن متابعة برنامج التنفيذ وادارة وتنسيق أنشطة المشروع .

وقد انشئت هذه اللجنة بموجب قرار مجلس الانماء والاعمار رقم ٢١٩ تاريخ ٢٠٠٠/٦/٩.

٢- مسؤولية مجلس الانماء والاعمار :

مسؤولية مجلس الانماء والاعمار بالنسبة لاعداد خطة متكاملة لتشغيل المشروع في المستقبل استناداً الى ارشادات مقبولة لدى البنك على ان يقدمها في موعد لا يتجاوز ٦ أشهر من تاريخ الاقفال او اي تاريخ لاحق قد يتفق عليه لهذا الغرض (المادة ٣ بند ¾ من اتفاقية القرض) [1].

ان مجلس الانماء والاعمار تعهد في متن الاتفاقيات بتأمين تنفيذ البنود المتعلقة بحسن سير المشروع وتشغيل الاجزاء أ- ب- ج وهـ وتأمين صيانتها (القسم ٩-٨).

٣- مسؤولية اللجنة التوجيهية:

تناط مسؤولية الاشراف على أنشطة المشروع وتنسيق ومتابعة تنفيذ المشروع باللجنة التوجيهية التي يرأسها وزير المالية وتضم في عضويتها:

- وزير الاشغال العامة
- وزير الداخلية والبلديات
- رئيس مجلس الانماء والاعمار

(الملحق ٥ بند ٩ من اتفاقية القرض)
(الجدول ٢- أ – ع من القانون ٢٠١٠/٩٨).

٤- مسؤولية اللجنة المشكلة بقرار مجلس الوزراء رقم ٢٠٠١/٤٢:

مسؤولية اللجنة المشكلة بقرار مجلس الوزراء رقم ٢٠٠١/٤٢ تاريخ ٢٠٠١/٤/٧ والتي اشارت اليها الاتفاقية في البند (2) من المادة الاولى البند١-٢.

١- ان مجلس الانماء والاعمار تعهد بتنفيذ الاقسام : ٩-٤ (تأمين)
٩-٥ (سلع وخدمات) ٩-٦ (خطط وبرامج تنفيذ) ٩-٧ (سجلات وتقارير)
٩-٨ (صيانة وكل ما يلزم لتشغيل اجزاء المشروع) -٩-٩ (استملاك اراضي

ثانياً - في الاقتراحات :

١- تدني نفقات الصيانة والتشغيل في المناقصة الاخيرة التي لم توضع موضع التنفيذ :

ان كلفة الصيانة وتشغيل وبرمجة وتطوير نظام التحكم وملحقاته بالاضافة الى كلفة الاستشاري وصيانة وتنظيف مبنى هيئة ادارة السير بحسب المناقصة الاخيرة المصدقة بقرار مجلس ادارة وهيئة السير والمركبات رقم ٢٠٢٠/٣٨٥ تاريخ ٢٠٢٠/٣/٤بلغت :

آخر مناقصة	←	٨١٨,٨١٥,٠٠٠ ل.ل.
تشغيل وصيانة المبنى	←	١٩٩,٣٥٠,٠٠٠ ل.ل.
تنظيف المبنى	←	٩٨,٨٩٠,٠٠٠ ل.ل.
صيانة الاشارات	←	٢,٨١٧,٣٤٦,٠٠٠ل.ل.
		٣,٩٣٤,٤٠١

انما هذه المناقصة لم توضع موضع التنفيذ واستمرت العقود القديمة لحين توقفها في نيسان ٢٠٢٠.

وهنا تجدر الاشارة الى ان كلفة الصيانة تدنت بشكل غير مبرر علماً ان الاجهزة والكاميرات والتكنولوجيات اصبحت قديمة ومستهلكة الأمر المستغرب اذ كان من المفروض ان تتصاعد كلفة الصيانة بطريقة منطقية خوارزمية وليس بطريقة تناقصية (تراجع التقارير الحسابية المذكورة اعلاه).

٢- اعادة النظر بالاتفاقيات المعقودة مع البلديات :

ان الحق المطلق المقرر لادارة السير والمركبات بتشغيل العدادات لا يعني مطلقاً حرمان البلديات من حصتها بالرسوم الامر الذي يؤدي الى وجوب اعادة النظر بالاتفاقيات المعقودة مع البلديات .

ويجب تفسير الاتفاقية صراحة كما وردت :

ان اتفاقية القرض المبرمة بين الجمهورية اللبنانية والبنك الدولي نصت في المادة السادسة الفقرة (ج) منها على ان " تكون هيئة ادارة المرور قد ابرمت مع البلديات اتفاقية امتياز خاصة بمواقف انتظار السيارات في الشوارع مقابل رسوم ، تكون مقبولة لدى البنك " وذلك بالنسبة للجزء المتعلق باماكن انتظار السيارات.

٣- طرح استثمار عدادات الوقوف وتشغيلها وصيانتها بمزايدة عمومية :

وجوب الغاء كل العقود مع الشركات (تشغيل وصيانة وغيره...) وطرح عدادات الوقوف بمزايدة استثمار تدفع بموجبه الشركة الفائزة بنتيجتها بدل مالي سنوي للدولة اللبنانية يُساهم في سداد القروض المتوجبة على أن تقوم هذه الشركة بدفع كل نفقات الصيانة والتشغيل... أو الزام هيئة ادارة السير باجراء مناقصات جديدة على ان يكون هناك مناقصة واحدة فيما خص:

١- العدادات
٢- الاشارات
٣- الاستشاري

أو ان يُعهد الى كل بلدية باستثمار العدادات التي تقع في نطاقها البلدي على ان تقسم عائدات هذه العدادات :

أ- جزء للدولة اللبنانية يُساهم في سداد القرض .
ب- جزء لتغذية صندوق البلدية .
ج- جزء لصيانة العدادت والاشارات الضوئية في النطاق البلدي .

٤- عدم توريد الوفر الى وزارة المالية والاحتفاظ به كمؤونة :

ان الوفر المحقق في الموازنة الملحقة لادارة السير والمركبات على مدى السنوات السابقة لم يتم تحويله الى وزارة المالية وهنا نشير الى :

أ- ان هيئة ادارة السير والمركبات لم تقدم بياناتها المالية الختامية لديوان المحاسبة لغاية تاريخه ما استدعى تكليف مدقق الحسابات القيام بتدقيق المحلي.

ب- وجوب تقدير عجز موازنة الهيئة قبل البحث في امكانية منحها مساهمات جديدة .

ج- اعادة هيكلة الهيئة في ضوء الفائض المالي المتحقق لديها .

د- وجوب توحيد طرق واساليب احتساب الوفر أو العجز لجميع المؤسسات العامة دون استثناء ومنها ادارة السير والمركبات (مراجعة الاستثناءات المقررة للمؤسسات العامة التابعة لوزارة الثقافة – القانون رقم ٣٦/ تاريخ ٢٠٠٨/١٠/١٦ الذي اجاز لها في المادة ٧ منه فقرة ٢ تحويل الرصيد الفائض في موازنتها الخاصة من سنة الى سنة دون شروط سوى تلك المتفق عليها مع الجهات المانحة) وكون هيئة ادارة السير والمركبات ليست من عداد المؤسسات العامة التي اجاز القانون لها تحويل الفائض الى موازنتها الخاصة من سنة الى سنة فيتوجب تحويل الفائض الذي تظهره بياناتها المالية الى الخزينة العامة .

و- وجوب اظهار الحسابات الختامية للمؤسسات العامة المستقلة ضمن الحساب الختامي للدولة .

هـ- ان تكوين الاحتياطي يستند الى المبادئ المحاسبية العامة المكرسة صراحة في التصميم المحاسبي العام الصادر بالمرسوم ٤٦٦٥ تاريخ ١٩٨١/١٢/٢٦ لاسيما مبدأ الحيطة والحذر – المادة ٤ منه : " يقضي مبدأ الحيطة والحذر باجراء تقييم معتدل للوقائع تجنباً لمحاذير تحميل المؤسسة في المستقبل اعباء

مخاطر حالية ، وعملاً بهذا المبدأ يجب تدوين كل عبء او تدنٍ في قيمة موجودات المؤسسة بها .

٥- عدم تصديق وزارتي الداخلية والمالية على كيفية استعمال الاحتياطي :
ان استعمال الاحتياطي العام وتحديد وجهة استعمال الارباح وتغطية الخسائر في المؤسسات العامة يخضع لتصديق سلطة الوصاية ووزارة المالية عملاً باحكام المادتين ٢٢ و ٢٩ من النظام العام للمؤسسات العامة الصادر بالمرسوم ١٩٧٢/٤٥١٧.

٦- عقود المصالحات والمخالفات المالية :
ان عقود المصالحات التي اجرتها ادارة السير مع الاستشاري والشركة المشغلة قد تشكل مخالفات مالية الامر الذي يستوجب احالة الملفات الى النيابة العامة والغرفة المختصة، بخاصة انها تتعلق بدفع التعويض عن زيادة غلاء المعيشة الى موظفي ومستخدمي هذه الشركات بموجب عقود مصالحات قد تخفي في طياتها توظيفاً مقنعاً.

٧- حلول سلطة الوصاية اي وزارة الداخلية والبلديات محل هيئة ادارة السير والمركبات:
إمكانية حلول سلطة الوصاية محل هيئة ادارة السير والمركبات فتكون مسؤولية ادارة غرفة التحكم المروري على عاتق وزارة الداخلية – المديرية العامة لقوى الامن الداخلي بالاشتراك مع هيئة ادارة السير والمركبات .

وبالنسبة لحلول سلطة الوصاية نشير الى الاحكام الفقهية التالية :

- انه وإذا كانت المؤسسات العامة التي تمثل اللامركزية المرفقية كالبلديات التي تمثل اللامركزية الاقليمية هي خروج واستثناء عن مبدأ المركزية الادارية بوجهيها الحصرية واللاحصرية، فان المشترع لم يشأ فك الارتباط كلياً بين اشخاص الحق العام في كلتي الحالتين، فأوجد نوعاً من الوصاية او الرقابة تمارسها السلطة المركزية عن طريق ممثليها على قرارات واعمال الهيئات اللامركزية سواء اكانت اقليمية او مرفقية.

"… S'agissant des établissements publics et notamment ceux rattachés à l'état… le mot tutelle n'est pas devenu impropre. Il se justifie d'ailleurs en ce que la surveillance de L'Etat sur cette catégorie de personnes publiques est en général assez rigoureuse au point de faire parfois douter de la réalité de la décentralisation par services". Droit administratif– Tome 2– Vedel et Delvolvé – puf – page 401.

وبالنسبة لامكانية افتراض وجود الرقابة حتى من دون نص:

"… L'établissement public est toujours soumis à un régime de tutelle ou de contrôle. Celui-ci peut être plus ou moins rigoureux. Pour les établissements publics territoriaux, il est limité aux modalités aménagées pour les collectivités territorials, pour d'autres établissements publics, il peut s'exercer même sans texte". Droit administratif– Tome 2– Vedel et Delvolvé – puf – page 614.

وايضاً:

"ان المؤسسة العامة شخص معنوي من اشخاص القانون العام... وهي تخضع لنوع من الوصاية، وهذه الوصاية يمكن افتراضها، بينما الوصاية الادارية على الهيئات المحلية كالبلديات لا تفترض افتراضاً إذ يجب ان تبنى على نصوص صريحة و "تكون الوصاية على المؤسسات العامة غالباً أثقل من الوصاية على الهيئات المحلية". الوسيط في القانون الاداري االلبناني – جزء ثانٍ – جان باز – صفحة ٣٩١.

- انه ، وإن كان الامر كذلك بالنسبة لهيئات اللامركزية الاقليمية، فانه يختلف عندما يتعلق الامر بالرقابة على اشخاص الحق العام في اللامركزية المرفقية كالمؤسسات العامة، حيث اقر الاجتهاد بامكانية افتراض وجود هذه الرقابة افتراضاً، اي حتى دون وجود اي نص عليها، كما اقر بممارستها بشكل اضيق الى حد التشبه برقابة السلطة التسلسلية.

"Le pouvoir de substitution d'office ne peut être exercé que dans certaines conditions:

- Il ne peut être exercé que lorsque la loi impose à l'organe sous tutelle de faire un certain acte, c'est à dire en matière de compétence liée.
- Il ne peut être exercé qu'autant que l'organe décentralisé a été préalablement mis en demeure d'agir lui-même et s'est refusé à faire l'acte prescrit par la loi". Droit administratif– Tome 2– Vedel et Devolvé – puf – page 407.

- وانه ، لتطبيق مبدأ الحلول لابد من وجود نص يسمح بممارسة الوصاية في شكلها المتقدم كالحلول (المادة ١٣٥ من قانون البلديات) مثلاً او عند امتناع الهيئة اللامركزية الاقليمية أو المرفقية عن تنفيذ الاعمال المنصوص عنها في القانون او في الاتفاقيات الدولية التي تعلو القانون مرتبة ، كحالة توقف المشروع موضوع التعهد الراهن ومدى تأثيره على السلامة العامة .

الخلاصة :

في ضوء كل الملاحظات والاقتراحات المشار اليها في متن هذا التقرير لاسيّما لجهة توقف المرفق العام عن العمل وعدم تحقيق المشروع لأهدافه المتمثلة بتحسين كفاءة التشغيل والاداء الاقتصادي لنظام النقل وموضوع وقوف السيارات من خلال مجلس الانماء والاعمار .

وبما انه يتوجب على الدولة ايفاء ما تبقى من القروض الممنوحة من البنك الدولي لتنفيذ المشروع بقيمة /٥٣,٥٠٦,١٣٧/$.

وبما انه يقتضي تقديم توصية أخيرة بالعمل على تفعيل لجنة الرقابة السنوية على المؤسسات العامة المنصوص عنها في النظام العام للمؤسسات العامة ، المرسوم ٤٥١٧ تاريخ ١٩٧٢/١٢/١٣ ، في المادة ٣١ منه التي نصت على ان : " تنشأ في ديوان المحاسبة لجنة خاصة تسمى لجنة المراقبة السنوية على المؤسسات العامة تكلف التدقيق السنوي في الحسابات التي يرسلها محتسب المؤسسة الى الديوان قبل أول حزيران من كل سنة ، وتعين هذه اللجنة بمرسوم بناء على اقتراح رئيس مجلس الوزراء وتؤلف على الوجه الآتي :

- رئيس ديوان المحاسبة رئيساً

- مستشاران من ديوان المحاسبة

- المدير العام المختص في وزارة الوصاية وموظف فني من الفئة الثالثة على الاقل من الادارة ذاتها .

- رئيس مصلحة المحاسبة العامة في وزارة المالية .

وتبلغ تقارير اللجنة المتعلقة بحسابات المؤسسة العامة الى الوزير الذي يمارس الوصاية والى وزير المالية والى مدعي عام ديوان المحاسبة ...
وتتخذ هذه التقارير اساساً اما لاستصدار قرار مشترك عن الوزيرين المذكورين باقرار صحة الحسابات بصورة نهائية وبابراء ذمة القيمين على المؤسسة العامة عن ادارتهم خلال السنة المعنية واما لاعلان مسؤوليتهم وفقاً للأصول المحددة في قانون التجارة .

أما اعلان المسؤولية المالية بالنسبة لمحتسب المؤسسة العامة فلا يصدر الا عن ديوان المحاسبة .

ان تفعيل الرقابة على اداء المؤسسات العامة من خلال لجنة المراقبة السنوية – التي لم تنشأ حتى تاريخه – قد يحول دون تعطل المرافق العامة او غرقها في عجز متراكم ينعكس سلباً على المالية العامة ويحول دون الاستدانة

بهدف تنفيذ مشاريع لم يتم تحقيقها واستمرارها بسبب سوء الادارة والهدر ويبقى على الدولة تسديد اقساط الديون والفوائد الناجمة عنها.

× × ×

المستشـــار	المستشـــار	الرئيـــــس
روزي بوهدير	رانية اللقيس	محمد بدران

يحال على المراجع المختصة
بيروت في / /٢٠٢٠
رئيس ديوان المحاسبة
القاضي محمد بدران

الفهرس

الصفحة

المقدمة : ١
القسم الأول – الاتفاقيات الدولية والنصوص والاحكام المتعلقة بالنقل الحضري : ٢
أ- قرار مجلس الوزراء رقم ٢٧ تاريخ ٢٠٠١/٤/١٢ ..... ٢
ب- قرار مجلس الوزراء رقم ٢٦ تاريخ ٢٠٠٢/٨/٢٩ . ..... ٢
ج- القانون رقم ٢٠٠٣/٥٠٥ تاريخ ٢٠٠٣/٧/١٦ ..... ٢
د- القانون رقم ٩٧ /٢٠١٠ والقانون رقم ٢٠١٠/٩٨ تاريخ ٢٠١٠/٣/١ ..... ٢
هـ- كتاب وزير المالية رقم ٦٦٠/ص١ تاريخ ٢٠٢٠/٧/٨ ..... ٢
و- كتاب وزير المالية عدد ١٦/٨١٨ تاريخ ٢٠٢٠/٨/١٢ ..... ٤
ز- كتاب وزارة المالية رقم ٣٧١١/ص/٢٠٢٠ ..... ٥
ح- أهداف المشروع وخطة تنفيذه ٥
القسم الثاني – في تدقيق الحسابات ونتائجها ٧
أ- تقرير المدقق الاول لدى ديوان المحاسبة ٧
ب- تقرير مكتب التدقيق الخاص ١١
ج-القرار القضائي المؤقت رقم ٧٣/ر.ق/مؤقت تاريخ ٢٠٢٠/٢/١٢ الصادر عن ديوان المحاسبة ٢٤
القسم الثالث – الملاحظات والاقتراحات ٢٦
أ- ملاحظات عامة حول اتفاقيات القرض القرض واتفاقيات المشروع ٢٦
١- وجود فرق في الارقام بين اتفاقية المشروع واتفاقية القرض ٢٦
٢- اهداف الاتفاقية وغير واضحة وتحتمل التأويل ٢٦
٣- كلفة الاستشاريين والتدريب ٢٧
٤- الجهة المكلفة تسديد القرض ٢٧
٥- شراء آليات لصالح شرطة المرور : ٢٧
ب- ملاحظات حول خصائص تنفيذ العقد وتمديده لحين وقف العمل به ٢٧
١- عدم ايداع الحسابات ضمن المهل القانونية ٢٧
٢- التحفظ على الحسابات السابقة ٢٧
٣- استنفاد عقود الصيانة معظم ايرادات المشروع ٢٨
٤- استفادة الشركة المشغلة من اعفاء غير مباشر على اعباء تشغيلية ٢٨
٥- عدم تحديد بنود الصيانة بشكل دقيق وواضح ٢٨
٦- عدم التناسب بين الايرادات وعدد العدادات ٢٨
٧- مخالفة تمديد العمل بعقود الاستثمار والصيانة والتشغيل لسنوات طويلة لأحكام الدستور ٢٩
٨- مخالفة مبدأ الشمول والشيوع ٢٩
٩- السبب الواقعي لتوقف المشروع ٢٩
١٠- تضارب المصالح ٢٩
١١- كلفة الطباعة والورق ٢٩
١٢- آليات وسيارات المشروع ٢٩
١٣- كلفة صيانة العدادات ٢٩
ج- في المسؤوليات وفي الاقتراحات ٣٠
أولا – في المسؤوليات ٣٠
١- مسؤولية وحدة ادارة المشروع ٣٠
٢- مسؤولية مجلس الانماء والاعمار ٣٠
٣- مسؤولية اللجنة التوجيهية ٣٠
٤- مسؤولية اللجنة المشكلة بقرار مجلس الوزراء رقم ٢٠٠١/٤٢ ..... ٣٠
ثانياً - في الاقتراحات ٣١
١- -تدني نفقات الصيانة والتشغيل في المناقصة الاخيرة التي لم توضع موضع التنفيذ ٣١
٢- اعادة النظر بالاتفاقيات المعقودة مع البلديات ٣١
٣- طرح استثمار عدادات الوقوف وتشغيلها وصيانتها بمزايدة عمومية ٣١
٤- عدم توريد الوفر الى وزارة المالية والاحتفاظ به كمؤونة ٣٢
٥- عدم تصديق وزارتي الداخلية والمالية على كيفية استعمال الاحتياطي ٣٣
٦-عقود االمصالحات والمخالفات المالية ٣٣
٧- حلول سلطة الوصاية اي وزارة الداخلية والبلديات محل هيئة ادارة السير والمركبات ٣٣
الخلاصة : ٣٥

لائحة المرفقات

١- قرار مجلس الوزراء رقم ٢٦ تاريخ ٢٠٠/٨/٢٩.
٢- قانون رقم ٥٠٥ تاريخ ٢٠٠٣/٧/١٩ .
٣- كتاب وزير المالية عدد ١٦/٨١٨ تاريخ ٢٠٢٠/٨/١٣.
٤- كتاب وزير المالية رقم ٣٧١١/ص١ تاريخ ٢٠٢٠/١٠/٢٢.
٥- كتاب المراقب المالي رقم ٢٠٢٠/٤ تاريخ ٢٠٢٠/١/٢٢ .
٦- قرار ديوان المحاسبة ٧٣ /ر.ق/مؤقت تاريخ ٢٠٢٠/٢/١٢ .
٧- كتاب هيئة ادارة السير والآليات والمركبات رقم ٢٠٢٠/١٢٣١ تاريخ ٢٠٢٠/٥/١٩ .