

النائب
ياسين ياسين



الجمهورية اللبنانية
مجلس النواب

دولة رئيس مجلس النواب

الأستاذ نبيه بري المحترم

الموضوع: سؤال موجه للحكومة حول معالجة
مشكلة الازدحام المروري وتطبيق قانون السير

عملاً بأحكام المادة 124 من النظام الداخلي لمجلس النواب، نتوجه للحكومة بشخص رئيسها وبشخص
وزير الداخلية والبلديات والأشغال العامة والنقل والمديرية العامة لقوى الأمن الداخلي، بالسؤال الآتي حول
موضوع الازدحام المروري وتطبيق قانون السير.

آملين من دولتكم إجراء المقتضى القانوني، لكي تعتمد الحكومة للإجابة على سؤالنا في المهلة الزمنية
المحددة بمقتضى المادة 124 من النظام الداخلي.

وتفضلوا بقبول الاحترام والتقدير

بيروت في 2025/6/18

النائب

ياسين ياسين



دولة رئيس مجلس الوزراء
الدكتور نواف سلام المحترم

الموضوع: سؤال موجه للحكومة حول معالجة
مشكلة الازدحام المروري وتطبيق قانون السير

بالإشارة إلى الموضوع أعلاه،

وعملاً بأحكام المادة 124 من النظام الداخلي لمجلس النواب، نتوجه إلى الحكومة بشخص رئيسها الدكتور
نواف سلام وبشخص وزير الداخلية والبلديات والأشغال العامة والنقل والمديرية العامة لقوى الأمن الداخلي،
بالسؤال الآتي حول موضوع معالجة مشكلة الازدحام المروري وتطبيق قانون السير.

أولاً: في المعطيات

- 1- يتحضر لبنان لصيفٍ واعدٍ سياحياً، ولاستقبال أعداد كبيرة من اللبنانيين المغتربين ومن السواح
العرب والأجانب. وتعول الدولة والقطاعات الاقتصادية وكل اللبنانيين على هذه الفرصة لتحريك
عجلة الاقتصاد وضح الأموال في السوق، بما ينعكس إيجاباً على اللبنانيين بشكلٍ عام.
- 2- يشكل توفر البنى التحتية، وفي طبيعتها البنى المتعلقة بقطاع النقل، عاملاً أساسياً في تشجيع
السياحة، وتحفيز الزائرين من لبنانيين وعرب وأجانب على التنقل بسهولة ويسر، وزيارة الأماكن
السياحية المنتشرة في مختلف المناطق اللبنانية.
- 3- تفقر الطرقات اللبنانية، منذ وقتٍ طويل، للحد الأدنى من متطلبات التنقل الآمن والسلس، لا سيما



في العاصمة والمدن الرئيسية وبعض قرى الإصطيفاء. وعلى مداخل بيروت الشمالية والجنوبية

ومن جهة البقاع. وقد فاقم من هذه الأزمة استشراف الفوضى والتسيب على الطرقات، وظاهرة التعديات على حرم الطرقات الرئيسية، بشكل بات يعيق حركة المرور ويتسبب بإزدحام كبير، لا سيما في أوقات الذروة، على الطرق الرئيسية وعلى مداخل العاصمة وفي شوارعها الداخلية.

4- تعاني معظم طرقات لبنان من وجود الحفر وغياب اللافتات المرورية وتعطل الإشارات الضوئية. ومن عدم وجود جدران الحماية، لا سيما على الطرقات الخطرة. الأمر الذي يتسبب بحوادث سير قاتلة. كما تشكو معظم الطرقات العامة من غياب لشرطة السير، المولجة القيام بتنظيم حركة السير وتسطير محاضر الضبط بحق المخالفين. فضلاً عن غياب رادارات السرعة، لا سيما على الطرق الرئيسية، والتي أثبتت التجربة السابقة فعاليتها في الحد من السرعة الزائدة وفي التقليل من حوادث السير.

5- تشهد الطرقات والشوارع اللبنانية من إنتشار فوضى استعمال الدراجات النارية ومركبات الـ "توك توك" التي تقتصر إلى أدنى مقومات السلامة. وقد بلغ الأمر حد استعمال هذه المركبات للقيام بممارسة مهنة نقل الركاب دون أي مسوغ قانوني. مما يزيد من خطر التثقل على الطرقات ويرفع نسبة حوادث السير.

6- على الرغم من صدور قانون السير في العام 2012، والذي شكّل نقلة نوعية نحو الحداثة، وفتح الباب للحلول الجذرية، التي من شأنها تأمين السلامة المرورية والتخفيف من الفوضى ومن الازدحام على الطرقات. إلا ان تطبيق نصوص القانون أتى إنتقائياً، ما ترك اللبنانيين بحالٍ من الفوضى، تودي بعشرات القتلى والجرحى نتيجة حوادث السير القاتلة. الأمر الذي يوجب التحرك السريع لمعالجة الثقل القائم، وضبط المخالفات على الطرقات، بدءاً من الطرق الدولية والرئيسية ومداخل العاصمة وشوارعها الأساسية.

7- تضمن قانون السير نصوصاً عصرية تكفل المعالجة الدائمة لمشاكل السير والتنقل. حيث نصت المادة 355 منه على إنشاء مجلس وطني للسلامة المرورية برئاسة رئيس مجلس الوزراء أو نائبه



في حال تعذر حضوره، وعضوية وزراء الداخلية والبلديات والأشغال العامة والنقل والعدل والتربية

الوطنية والتعليم العالي. وأولت المادة 356 من القانون المجلس المذكور صلاحيات واسعة منها رسم السياسة العامة للسلامة المرورية والسير على تطبيقها، والمراقبة والإشراف على المؤسسات والإدارات العامة والخاصة التي تُعنى بشؤون السير، وإصدار تقرير سنوي عن أنجازاته وما تمّ تحقيقه على صعيد السلامة المرورية ونشره في وسائل الإعلام. وعلى الرغم من هذه الصلاحيات الواسعة، فقد امتنع رؤساء الحكومات المتعاقبة عن تفعيل عمل ودور المجلس الوطني، الأمر الذي عطل الاستفادة من دوره لتحسين وضع النقل والسلامة المرورية وتطبيق قانون السير. وذلك على الرغم من أن القانون أوجب إجتماعه مرة كل ثلاثة أشهر على الأقل، وعندما تدعو الحاجة.

8- نصت المادة 359 من القانون رقم 243 الصادر بتاريخ 2012/10/22 وتعديلاته "قانون السير الجديد" على إنشاء لجنة وطنية للسلامة المرورية يرأسها وزير الداخلية، وتضم في عدادها ممثلين عن الوزارات والإدارات والجهات المعنية بموضوع السير والنقل. ومنحها مهاماً واسعة، كما أوجب إجتماعها مرة كل شهر على الأقل. وأنشأ أمانة سرّ للمجلس للقيام بالخطوات اللوجستية والتنفيذية. وعلى الرغم من ذلك فقد تمتّع معظم وزراء الداخلية المتعاقبين عن دعوة اللجنة لاجتماعات دورية، (باستثناء الوزيرة السابقة الدكتورة ريا الحسن)، مما أدى عملياً إلى تعطيل عمل هذه اللجنة.

9- نصت المادة 414 من القانون رقم 243 الصادر بتاريخ 2012/10/22 وتعديلاته "قانون السير الجديد" على إنشاء وحدة مرور في قوى الأمن الداخلي تُعنى بشؤون ضابطة السير وتأمين السلامة العامة وتنظيم حركة المرور، وتطبيق قانون السير على الطرقات العامة. وعلى الرغم من مرور أكثر من عقد على صدور القانون لم يُصر إلى إنشاء الوحدة المذكورة التي أولاهها القانون مهاماً محدّدة ومتخصصة، تماشياً مع ما هو مطبّق في البلدان المتقدمة.

10- نصت المادة 159 من القانون رقم 243 الصادر بتاريخ 2012/10/22 وتعديلاته "قانون السير الجديد" على وجوب خضوع سيارات السياحة الخصوصية والسيارات العمومية والشاحنات والدراجات الآلية ومركبات الـ ATV والمركبات العاملة على الديزل وسواها من المركبات والآليات للمعينة الميكانيكية الدورية، للتأكد من توافر المواصفات والشروط الفنية والقانونية فيها، وذلك



بحسب جداول خاصة تصدر عن وزارة الداخلية والبلديات. وحيث أنه بعد إنتهاء مدة العقد مع شركة

فال المشغلة للمرفق، وبسبب تعثر إجراء مناقصة لتلزم شركة مشغلة جديدة، عمدت الحكومة إلى التمديد للشركة المشغلة والطلب إلى وزارة الداخلية والبلديات إعداد دفتر شروط لإطلاق مناقصة مفتوحة للشركات المحلية والعالمية. وبسبب الظروف وإبطال المناقصة من قبل مجلس شورى الدولة، استمر المشغل بتشغيل المرفق حتى شهر أيار من العام ٢٠٢٢ حين اتخذ وزير الداخلية والبلديات قراراً بإلغاء المعاينة الميكانيكية حتى إشعار آخر، وطلب الى هيئة إدارة السير والآليات والمركبات، استيفاء رسوم السير السنوية المتوجبة دون الحاجة إلى إبراز إفادة صادرة عن الشركة المولجة بالمعاينة الميكانيكية، تثبت أن السيارة قد خضعت للمعاينة أو الكشف الميكانيكي الدوري. كما أحال وزير الداخلية والبلديات الشركة المشغلة لمراكز المعاينة الميكانيكية إلى النيابة العامة التمييزية لتقاضيتها مبلغ 120 ألف ليرة لبنانية لقاء كل معاينة دون أي مسوغ شرعي.

11- أدى تعطيل العمل في هيئة إدارة السير والمركبات والآليات، بسبب الملاحقات القضائية والتوقيفات التي طالت العديد من الموظفين، إلى عرقلة معاملات المواطنين، وإلى صعوبة الحصول على رخص سوق أو تجديد للرخص القائمة، كما تعطلت معاملات تسجيل السيارات والمركبات. وعلى الرغم من مرور سنوات عدة، لا يزال المرفق المذكور معطلاً إلى حد كبير، وما زال المواطن ينتظر ساعات طوال لإتمام معاملاته، من دون أن يُصار إلى القيام بإجراءات جذرية لتأمين سير العمل في هذا المرفق الحيوي الذي يؤمن مداخل كبيرة للدولة اللبنانية. كما تسبب ذلك في قيام العديد من المواطنين بقيادة سياراتهم من دون الحصول على رخصة سوق أو برخصة منتهية الصلاحية، وما يتركه ذلك من إشكالات قانونية مع شركات التأمين، بالإضافة إلى الخطر على السلامة العامة.



ثانياً: في السؤال

حيث أن تنظيم النقل وتخفيف الازدحام المروري وضبط حركة السير على الطرقات، وقمع المخالفات لقانون السير، هي من مسؤولية الحكومة والوزارات والجهات المعنية، لا سيما وزارة الداخلية والبلديات ووزارة الأشغال وقوى الأمن الداخلي،

وحيث أن القيام بهذه المهمة من شأنه التخفيف من الكلفة الكبيرة التي تتكبدها الدولة والمواطن، ويحدّ من النزف البشري جراء حوادث السير ومن المشاكل التي تحدث بسبب الفوضى على الطرقات اللبنانية،

وحيث أن قانون السير الصادر في العام 2012 أمّن الأرضية القانونية واللوجيستية لتطوير قطاع النقل وتنظيم تنقّل المواطنين على الطرقات، وحيث أن الإمتناع عن إصدار المراسيم التطبيقية لهذا القانون، وعن القيام بتطبيق نصوصه، حرم المواطنين من الاستفادة من النتائج التي يمكن تحقيقها جراء تطبيقه،

وحيث أن إطلاق عجلة السياحة وتنشيط الإقتصاد يعتمد بشكل أساسي على توفير البنية التحتية الضرورية، والتي يأتي في مقدمها قطاع النقل،

وحيث أننا على أبواب موسم سياحي ينتظره اللبنانيون منذ أمد، مما يوجب إتخاذ الإجراءات السريعة لتطبيق القانون وحلّ معضلة الازدحام المروري، بدءاً من الطرقات الرئيسية ومن مداخل العاصمة وضمن شوارعها،

وحيث أن إنتظام عمل الدولة والمؤسسات يستلزم تطبيق القوانين، ومنها قانون السير، كما يتطلب إنتظام المؤسسات وتفعيل دورها، لا سيما دور المجلس الوطني للسلامة المرورية واللجنة الوطنية للسلامة المرورية،

لذلك نتوجه إلى الحكومة مجتمعةً وإلى وزراء الأشغال العامة والنقل والداخلية والبلديات وقوى الأمن الداخلي بالأسئلة التالية:



أولاً: ما هي الخطط والتدابير التي تتوي الوزارات والإدارات المعنية بالسير والنقل المباشرة فيها للتخفيف من مشكلة الإزدحام المروري على أبواب موسم الصيف؟ وهل من خطوات فورية تعمل وزارة الداخلية وقوى الأمن الداخلي على تنفيذها في القريب العاجل؟

ثانياً: ما هي خطة وزارة الداخلية لمعالجة معضلة الدراجات النارية ومركبات التوك توك؟ لا سيما في ظل عدم وجود مسوّغ قانوني يسمح بتقلّ التوك توك وبالأخص اعتماده وسيلة لممارسة للنقل العام للركاب؟ وكذلك في ظل مخالفة سائقي الدراجات النارية لأبسط الشروط والقواعد القانونية في سيرهم وتنقلهم على الطرقات؟

ثالثاً: ما هي العوائق التي تحول دون قمع المخالفات والتصدي لظاهرة التعديات على حرم الأتوسترادات والطرق الأساسية، لا سيما عند مداخل العاصمة؟ أكانت من قبل أشخاص أو مراكز تجارية أو بائعين....؟

رابعاً: ما هي المعوقات التي تمنع إعادة تشغيل الإشارات الضوئية في العاصمة والمدن الكبرى وعلى الطرقات الرئيسية؟ ومن تركيب اللافتات الطرقية، لا سيما على الأتوسترادات والطرق الخطرة؟ وكذلك من تشغيل أجهزة رادار ثابتة ومتحركة بدءاً من مداخل العاصمة والمدن الأساسية؟ نظراً لأهميتها في الحدّ من السرعة الزائدة ومن الحوادث المميتة التي تتسبّب بها.

خامساً: هل من توجه لدى رئيس الحكومة أو نائبه، لتفعيل تطبيق المادة 355 من قانون السير؟ وبالتالي الدعوة بشكل منتظم لانعقاد المجلس الأعلى للسلامة المرورية، ووضع الخطط وتنفيذها. بما يعيد هيبة الدولة على الطرقات اللبنانية؟

سادساً: لماذا يمتنع وزير الداخلية عن دعوة اللجنة الوطنية للسلامة المرورية إلى الإجتماع مرة كل شهر على الأقل، وفق ما نص قانون السير؟ سيما أن دور هذه اللجنة أساسي وفعال، بسبب مشاركة كل المعنيين في القطاع ضمن عدادها.



سابعاً: ما هو توجه الحكومة ووزارة الداخلية في ملف المعاينة الميكانيكية؟ خاصةً ان قرار الوزير السابق بوقفها مخالف لقانون السير، ويشكل خطراً على السلامة العامة، ويتسبب برفع نسب

الحوادث الناتجة عن وجود سيارات ومركبات تشكو من عيوب وبالتالي تشكل خطراً على السلامة المرورية.

ثامناً: إلى متى سوف يستمر تعطيل مرفق هيئة إدارة السير والمركبات والآليات، الذي يرتبط بمصالح الناس ويؤمن موارد كبيرة لخزينة الدولة؟ وماذا تنوي الحكومة ووزارة الداخلية والبلديات القيام به لحل هذه المعضلة؟ وما هي الوسيلة التي سوف تعتمد عليها الدولة لتشغيل مصلحة تسجيل السيارات، مع وجود أعداد كبيرة من موظفي المصلحة قيد التوقيف أو الملاحقة أمام القضاء بتهم الفساد والرشوة والإثراء غير المشروع، ومع تعثر الحلول البديلة التي جرى اعتمادها؟

تاسعاً: لماذا لا تلجأ وزارة الداخلية والبلديات وهيئة إدارة السير إلى اعتماد المكننة الشاملة لكافة الأعمال التي تقوم بها، بما في ذلك تقاضي الرسوم إلكترونياً؟ الأمر الذي يخفف من الازدحام على أبواب مكاتب مصلحة تسجيل السيارات والمركبات ويسهل على المواطنين إتمام معاملاتهم.

عاشراً: لماذا تمتنع قوى الأمن الداخلي ووزارة الداخلية عن تنفيذ المادة 414 من قانون السير، لجهة إنشاء وحدة متخصصة للمرور في قوى الأمن الداخلي؟ على الرغم من مرور أكثر من عقد على صدور القانون.

حادي عشر: ما هو مصير التحقيقات في ملف المعاينة الميكانيكية الذي أحاله وزير الداخلية والبلديات إلى النيابة العامة التمييزية؟ وهل تمت هذه الملاحقة؟ وإلى أين وصلت؟

ثاني عشر: ما هو مصير الموظفين والعاملين في مصلحة تسجيل السيارات، الذين جرت ملاحقتهم وتوقيف بعضهم؟ وهل من نية لدى الوزير والحكومة بإعادة من تم تبرأتهم أو كف الملاحقات عنهم إلى عملهم المعتاد؟ سيما أن هؤلاء يملكون خبرة طويلة تحتاجها الإدارة لإعادة إنتظام عملها.

أملين الإجابة على هذا السؤال ضمن المهلة القانونية.

Yassine

بيروت في 2025/6/18

السَّائِبُ
يَاكِينِي (أحمد ياكِينِي)



الجمهورية اللبنانية
مجلس النواب