



تقرير

لجنة المالية والتجهيزات والتخطيط والتنمية الجهوية

حول

مشروع قانون رقم 03.04 يقضي بنسخ القانون رقم 10.81
المتعلق بتنظيم صناعات تركيب العربات ذات المحرك

(كما وافق عليه مجلس النواب في 11 جمادى الأولى

1425 الموافق 29 يونيو 2004)



الولاية التشريعية 1997 - 2006
السنة التشريعية السابعة
دورة أبريل 2004

مديرية التشريع والمراقبة والعلاقات الخارجية
قسم اللجن والجلسات العامة
مصلحة اللجن الدائمة

طبع بمصلحة الطباعة والتوزيع

بسم الله الرحمن الرحيم

السيد الرئيس المترم،

السادة الوزراء المترمون،

السادة المستشارون المترمون،

يشرفني أن أعرض على أنظاركم نص التقرير الذي أعدته لجنة المالية والتجهيزات والتخطيط والتنمية الجهوية، بمناسبة دراستها لمشروع قانون رقم 03.04 يقضي بنسخ القانون رقم 10.81 المتعلق بتنظيم صناعات تركيب العربات ذات المحرك.

فبهذه المناسبة نتوجه بالشكر للسيد صلاح الدين مزوار وزير الصناعة والتجارة وتأهيل الاقتصاد على الكم الهائل من الوثائق والمعلومات الإضافية التي تزود بها اللجنة.

كما نتوجه بالشكر للسيد أحمد العمارتي رئيس اللجنة ولكافة السادة المستشارين الذين ساهموا بحضورهم المكثف ومناقشتهم الثاقبة والمركزة في إغناء أطوار المناقشة.

ففي تقديمه لنص المشروع قانون المعروض على اللجنة أبرز السيد الوزير بوضوح مختلف المراحل التاريخية والنصوص القانونية

التي أطرت لقطاع تجميع السيارات وتصنيع مركباتها ابتداء بظهير
رقم 255.58.1 لسنة 1958 مرورا بقانون 10.81 المعروف بقانون
الإدماج والمبادلة.

لكن أمام الأهمية التي أصبح يعرفها القطاع وبهدف الاستجابة
للأوفاق الدولية التي انخرط فيها المغرب، فضلا عن رفع رهان
التنافسية والتموقع بشكل أفضل في الأسواق العالمية لذلك كان لا بد
من نسخ قانون 10.81 باعتبار أن هذا التحول لا يمكن أن يكون إلا
إيجابيا ومواكبا لجميع الجهود التي تبذلها الحكومة المغربية بجعل
المغرب موطنا تنافسا لتصنيع وتصدير السيارات وأجزائها.

وعليه أمكن اختزال أهمية المشروع في أربع نقط محورية
وأساسية وهي على النحو الآتي:

أولا : التزامات المغرب على الصعيد العالمي كعضو في
المنظمة العالمية للتجارة.

ثانيا : مشاريع تركيب السيارات بالمغرب أثبتت تنافسيتها وخير
دليل على ذلك الثقة التي وضعتها مجموعة من حجم رونو الاستثمار
في المغرب في ظل الانفتاح.

ثالثا : تنافسية تصنيع أجزاء السيارات الذي يسير بخطى ثابتة لتحقيق استقلالية تظل نسبية عن صناعة تركيب السيارات، كما يتجلى من خلال المعطيات الإيجابية التي تخول له حاليا تموقعا عالميا.

رابعا : إعطاء فرصة للمغرب لاستقبال استثمارات في مجال تركيب السيارات التي تزيد قوتها الحقيقية عن 110 أخصنة تجارية الشيء الذي لا يمكن تحقيقه حاليا في ظل مقتضيات قانون 10.81.

وإجمالا تحرير القطاع من أية قيود من شأنها أن تعيق مبادرات الاستثمار الوطني والدولي.

في معرض مناقشتهم للمشروع أكد السادة المستشارون على أن القانون رقم 10.81 أدى الدور المنوط به لتحسين الاقتصاد الوطني، وتأهيل الصانع المغربي، وأن مشروع المادة الفريدة التي تبتغي نسخه تكتسي أهميتها من خلال التحديات التي يفرضها الواقع الاقتصادي المعاصر والتي تتمثل أساسا في ضرورة الانفتاح ومواجهة المنافسة العالمية .

وأشار أحد المتدخلين إلى أن دول العالم الثالث، أصبحت بمثابة مقبرة الآليات المتأكلة في الدول المتقدمة، والتي أصبحت نفايات ضارة بالنسبة لها. وألح على ضرورة إغلاق كافة المنافذ، التي من شأنها أن تجعل المغرب يعرف نفس المصير، وذلك بسن القوانين الكفيلة بتحسين بلادنا ضد هذه الآليات.

هذا، ولقد ذكر المتدخلون بالمشاركة الواعدة للمغرب في منظمة التجارة العالمية، واحتضانه لاتفاقها المبرم في مراكش سنة 1994، وأكدوا من هذا المنطلق على أهمية وفائه بالالتزامات التي تعهد بها، خاصة بعد إبرامه لاتفاقيات متعددة للتبادل الحر.

ووقع التنويه بمشاريع تركيب السيارات باعتبارها أحد أهم القطاعات التي توفر فرص شغل مهمة.

مع التأكيد على أن فتح باب المنافسة في هذا القطاع من شأنه أن يقوي من هذه الفرص، ويرفع من جودة المنتجات المصنعة.

وعلى أن الطموح يجب أن يتعدى مجرد التفكير في تركيب السيارات إلى التفكير في تصنيعها، وتصنيع مختلف قطع الغيار المتعلقة بها، خاصة وأن المغرب يتوفر على إمكانيات مهمة في هذا الإطار، وأن القيمة المضافة لهذه المنتجات، تعتبر جد مهمة، مقارنة مع القيمة الحقيقية للمادة الأولية.

ووقع الإلحاح في هذا الباب على أهمية الاهتمام بالبحث العلمي الكفيل بتطوير قدرات وكفاءات المقاولات بمختلف أحجامها من خلال الاهتمام بالتكوين المستمر لليد العاملة بمختلف مستوياتها، أطرا وتقنيين.

وفي هذا الإطار ذكر أحد المتدخلين بأن هناك الآلاف من الأطر المغربية تعمل حاليا في كندا، بعد أن تحملت الدولة تكاليف تعليمهم وتكوينهم.

ولفت المتدخلون الانتباه، إلى ضرورة الاهتمام بتصدير السيارات خاصة وأن المغرب يقع في موقع استراتيجي، يجعله في موقع متميز بالنسبة السوق الإفريقية الواسعة، وإلى أن سقف عمليات التركيب

يجب أن لا ينزل عن حد أدنى يتمثل في 120 ألف سيارة سنويا لضمان الاستمرارية من خلال الرفع من المردودية .
ونوه المتدخلون بالعمل المشرف الذي تقوم به "صوماكا" داخل القطاع وهو من شأنه أن يجعلها مؤهلة لتحويل شهادات المصادقة [La certification] للمؤسسات الأخرى العامة في نفس المجال . مع التأكيد على أن عملية المصادقة هذه أصبحت جد ملحة، حفاظا على الجودة التي تخدم مصالح المقولة كما المواطن وتؤثر من تم إيجابيا في الاقتصاد الوطني ككل.

هذا، ولقد دعا أحد المتدخلين إلى ضرورة التفكير في حالة الطرق في المغرب، باعتبارها أحد العوامل التي تتسبب في الاندثار السريع للسيارات المستعملة وطنيا، مقارنة مع مثيلاتها في الدول المتقدمة.

وإلى ضرورة اعتماد المواصفات العالمية لحماية البيئة سواء أثناء تركيب السيارات أو حين استيرادها.

ولقد ألح المتدخلون على ضرورة المشاركة جماعيا في عملية تأهيل الاقتصاد الوطني.

ونذكر أحد السادة المستشارين بأن مسؤولية المقولة في هذا

الإطار تتمثل في :

- اعتماد الشفافية في تعاملاتها.
- التتبع المستمر لما يقع في السوق الدولية.
- تأهيل العنصر البشري العامل لديها.
- تطوير آليات العمل.
- اعتماد أحدث أشكال التسويق " Le Marketing ".

في مقابل ذلك تمت الإشارة إلى أن الدولة مطالبة بمراجعة النظام الضريبي الحالي الذي يثقل كاهل المقاولات بأصناف مختلفة من الضرائب، وتمت الدعوة إلى فتح حوار مستمر بين إدارة الضرائب ومختلف الفاعلين الاقتصاديين، كما هو معمول به في عدد من الدول المتقدمة، وإلى التسريع بإصدار مدونة للضرائب، مع تقوية المراقبة الضريبية لمحاربة كافة أشكال التملص الضريبي الذي يؤدي إلى تحميل الفئات المأجورة الجزء الأكبر من العبء الضريبي.

في نفس الإطار دائما، أكد المتدخلون على أهمية تشجيع البحث العلمي، من خلال الاعتمادات الكفيلة بتحسين أدائه. معتبرين بأن تحدي تأهيل الاقتصاد يستدعي نظرة شمولية للمشاكل تشمل التكوين

المستمر، والتدبير الجيد وتتجاوز المحاولات المتقطعة والدورية للتأهيل، مع إشراك المهنيين المعنيين بالأمر في كافة الخطوات.

تدعيما لهذه الفكرة الأخيرة أكد أحد السادة المستشارين على ضرورة تفعيل الغرف المهنية ، باعتبارها إطارا للتواصل ما بين المهنيين والمسؤولين الحكوميين، وذكر بأن أداءها لهذا الدور يستدعي إعادة التفكير في طريقة انتخابها حتى لا يطغى الهاجس السياسي على الهاجس الاقتصادي الذي يجب أن يكون أول اهتماماتها.

كما وقع التأكيد على ضرورة أداء الأبنك للدور التنموي المنوط بها من خلال إنجاز مبادرات البحث العلمي.

وعلى ضرورة مواجهة ظاهرة التهريب بكل صرامة، والتي تتسبب في إضعاف تنافسية المنتج الوطني.

وفي الختام، تساءل أحد المتدخلين عن مشاريع الوزارة لتشجيع البحث العلمي، وعن سياستها لحماية فرص الشغل الحالية، مذكرا بأن الانفتاح الحالي للقطاع، وبالتنافسية القوية التي ستننتج عنه قد يكون من شأنها التقليل من فرص العمل.

في معرض جوابه أشاد السيد الوزير بتدخلات السادة المستشارين
معتبرا إياها بمثابة أدوات جديدة لتسليط الضوء على مختلف جوانب
هذا النص وأسباب نزوله.

وهكذا فارتباطا بضرورة الحفاظ على فرص التشغيل في أفق
الانفتاح الاقتصادي أكد السيد الوزير على قناعة الحكومة ككل
بضرورة إيجاد حل جذري لمعضلة التشغيل كما أن التطور الطبيعي
لبلادنا مرتبط بمدى قدرتها على خلق فرص التشغيل وتطوير الطاقة
الإنتاجية ودعمها.

وبخصوص مسألة التهريب فقد اعتبر السيد الوزير أن الأمر
يتعلق بظاهرة بنيوية تستلزم إعداد إستراتيجية قوية تشمل مختلف
المستويات، ولكن يجب عدم إغفال مسؤولية المقاولات كذلك في هذا
الإطار بحكم الحماية الجمركية التي استفادت منها لمدة طويلة.

وفي نفس الإطار شدد السيد الوزير على ضرورة احترام معايير
الجودة وتبقى أثمنة مناسبة على اعتبار أن الجودة هي وحدها الكفيلة
بتقوية القدرة التنافسية للمقاولات الوطنية سواء داخليا أو خارجيا.

وفيما يخص تأهيل الاقتصاد فقد أكد السيد الوزير على أهمية
العنصر البشري ودعم التكوين المستمر في إدخال وسائل عصرية
للإنتاج وتغيير العقلية المسيرة للمقاولة .

ومن هنا تبرز أهمية وضع استراتيجية واضحة على المستوى
الوطني تحدد الأهداف الموسومة سواء على المدى القريب أو
المتوسط والبعيد.

ووفق نفس التوجه أكد السيد الوزير على أهمية البحث العلمي
معتبرا إياه من أولويات الدولة والمقاولة المنتجة على حد سواء، كما
أشار إلى أن المغرب يتوفر على 10 مراكز للبحث العلمي كلها أجنبية
باستثناء المكتب الشريف للفوسفات

وفي الختام أعرب السيد الوزير عن استعداداته المطلق للتعاون
المستمر والدائم مع السادة المستشارين بهدف الدفع بالإنتاج الوطني
وتأهيل الاقتصاد كما دعا إلى تطوير عمل الغرف المهنية وضرورة
إشراكها في قضايا التنمية.

وختاما أشير إلى أن اللجنة قد صادقت بالإجماع على المادة
الفريدة وعلى المشروع برمته.

مقرر اللجنة

محمد أبو النواج



خطاب السيد وزير الصناعة والتجارة وتأهيل الاقتصاد
المقدم لمشروع القانون رقم 03-04 القاضي بنسخ القانون
رقم 10-81 المتعلق بتنظيم صناعات تركيب العربات ذات
المحرك أمام لجنة المالية و التجهيزات و التخطيط و التنمية
الجهوية بمجلس المستشارين

الأربعاء 23 يونيو 2004

Handwritten text inside an oval border, likely a library stamp or a collection of notes. The text is faint and mostly illegible due to fading. It appears to contain several lines of text, possibly including a date and a name.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
وصلّى الله على سيدنا محمد وآله وصحبه أجمعين

السيد الرئيس المحترم ،
السادة المستشارون المحترمون ،

يشرفني أن ألتقي بأعضاء لجنّتكم الموقرة لأول مرة بعدما حظيت بالثقة المولوية الغالية بتعييني يوم الثلاثاء 8 يونيو 2004 ، وزيرا للصناعة و التجارة و تأهيل الاقتصاد في حكومة صاحب الجلالة نصره الله ، وذلك لتقديم مشروع القانون رقم 03-04 القاضي بنسخ القانون رقم 81-10 المتعلق بتنظيم صناعات تركيب العربات ذات المحرك ، كما صادق عليه مجلس النواب .

قبل ذلك ، أريد أن أجدد التأكيد أمامكم على العزم الراسخ من أجل العمل معكم لتعزيز المكتسبات التي تحققت بهدف عصرنه أجهزة التجارة و التوزيع و الإنتاج ، و كذا تأهيل القطاعين التجاري و الصناعي حتى يتمكنوا من المساهمة بفعالية أكثر في تحقيق تنمية اقتصادية قوية و مستدامة . إن ربح الرهانات المستقبلية التي تفرزها المنافسة الحادة وظروف العولمة تجعل مسؤوليتنا كبيرة سواء على المستوى التشريعي أو التنفيذي ، وهو ما يدعونا جميعا إلى تكريس ثقافة الحوار مع كافة الفاعلين الاقتصاديين والاجتماعيين .

وترسيخا لهذه الرؤية ، يندرج مشروع القانون المعروض على أنظار لجنّتكم الموقرة الذي أتشرف اليوم بتقديمه أمامكم .

السيد الرئيس المحترم ،
السادة المستشارون المحترمون ،

مما لاشك فيه أن السادة المستشارين المحترمين يدركون تمام الإدراك كل المجهودات التي بذلتها السلطات العمومية والامكانيات التي وضعتها منذ منتصف القرن الماضي ، من أجل تطوير القطاعات الاستراتيجية ببلادنا ، حيث كانت الدولة تساهم بشكل مباشر في رؤوس الأموال والاستثمارات في القطاعات الإنتاجية وذلك بغاية تغطية حاجيات السوق وكذا النهوض في المقام الأول بكل صناعة قادرة على إحداث نشاطات صناعية أخرى ذات قيمة مضافة وكفيلة بخلق مناصب للشغل.

وفي إطار هذا التوجه ، يندرج أول قانون منظم لقطاع تجميع السيارات وتصنيع مركباتها، و هو الظهير رقم 255.58.1 لسنة 1958 الذي ينص على ضرورة الحصول على تصريح مسبق من الدولة من أجل إنشاء أو توسيع أو تحويل مقولة لتجميع السيارات بالمغرب.

في نفس الفترة ، ووفقا للإرادة التي أعلنتها الدولة آنذاك في سبيل تطوير قطاعات صناعية استراتيجية وفي إطار تفعيل القانون السالف الذكر، تم إصدار، بتاريخ 4 يوليوز 1959، الظهير المنشئ لشركة صوماكا لتجميع المركبات والأجزاء الميكانيكية وهياكل السيارات الخاصة والنفعية الخفيفة من نوع سيمكا وفيات وكذا تسويق وتوزيع هذا النوع من السيارات.

ويمكن أن نعتبر سنة 1962 بداية انطلاقة صناعة السيارات بالمغرب حيث تم تجميع 2247 سيارة من نوع سيمكا وفيات بشركة صوماكا. و كانت هذه النتيجة الأولية حافزا لإعطاء رخص جديدة لإرضاء طلبات المستهلكين عبر تنويع العرض حيث بدأ تصنيع سيارات من نوع رونو سنة 1966 وأوبيل سنة 1969.

وعلى الرغم من هذه المجهودات فإن تنويع منتوج السيارات بصوماكا من جهة و ضيق السوق المحلي من جهة أخرى لم يُمكننا معا قطاع تركيب السيارات بالمغرب من لعب دور القاطرة بالنسبة لقطاع أجزاء السيارات، وهو الأمر الذي دفع إلى إعادة النظر في القانون المنظم لهذا النشاط الصناعي و ذلك من خلال إصدار قانون أكتوبر 1970، الذي نص على ضرورة الإدماج التدريجي لأجزاء السيارات المصنعة مع منع استيرادها من الخارج. و هكذا تم في سنة 1972 تحديد نسبة الإدماج هذه في 40%.

إلا أن القانون السالف الذكر لم يحقق الهدف المتوخى منه باعتبار ضيق السوق المحلي وغياب آفاق جديدة الشيء الذي لم يمكن من تحسين تنافسية صناعة تركيب السيارات أو أجزاءها.

وفي ظل هذه المعطيات، كان الانفتاح على الأسواق الخارجية هو إحدى الركائز الأساسية التي رأت فيها السلطات العمومية حلا للوضع السالف الذكر. ومن ثم تم نسخ القوانين السابقة وتعويضها، في سنة 1982، بالقانون رقم 10-81 المعروف باسم قانون الإدماج والمبادلة الذي يتمحور إجمالا حول مبدأ تعويض مبالغ العملة الصعبة التي تغطي حاجيات الإستيراد للأجزاء المفككة للسيارات (CKD) بتصدير نسبة معينة من أجزاء السيارات المصنعة محليا.

وتجدر الإشارة إلى أن العديد من الدول التي عملت على تطوير صناعاتها المحلية للسيارات كجنوب إفريقيا وماليزيا والفلبين ومصر وروسيا وإيران قد سنت قوانين مماثلة للقانون 10-81 .

وقد نصت مقتضيات القانون 10-81 على ضرورة حصول الشركات الراغبة في إحداث مؤسسة صناعية لتركيب العربات ذات المحرك، على رخصة من الدولة تتعهد من خلالها المؤسسة المعنية بتحقيق نسبة إدماج ومبادلة لا تقل عن 50 % بالنسبة لصنف السيارات الخاصة و العربات النفعية أو الصناعية الخفيفة و 60% بالنسبة لصنف العربات النفعية أو الصناعية الثقيلة و الجرارات الفلاحية.

كما يحدد هذا القانون عدد العربات الواجب إنتاجها كل سنة والذي يتراوح ما بين 2000 عربة بالنسبة لكل نموذج من نماذج السيارات الخاصة أو العربات النفعية أو الصناعية الخفيفة و 600 عربة بالنسبة للشركات المنتجة للعربات النفعية أو الصناعية الثقيلة أو الجرارات الفلاحية.

كما يمنع هذا القانون تركيب السيارات الخاصة العادية أو العائلية التي تزيد قوتها الحقيقية على 110 أحصنة بخارية أو يفوق مجموع سعة أسطوانتها 1850 سنتيمتر مكعبا.

السيد الرئيس المحترم ،
السادة المستشارون المحترمون ،

لقد كان النظام الجمركي خلال تلك الفترة يعطي لهذه الصناعات حماية مهمة وذلك بواسطة التصريحات المسبقة للإستيراد والرسوم الجمركية المرتفعة، الشيء الذي كرس توجه صناعات معدات السيارات إلى السوق الداخلي بجودة نسبية وتنافسية ضعيفة.

كما أنه وبالنظر إلى هذه الحماية الجمركية كانت تخص جميع القطاعات المنتجة، فإن الدولة عملت على التحرير التدريجي للسوق في إطار برنامج التقويم الهيكلي منذ منتصف الثمانينات.

إلا أن هذا التحرير، إضافة إلى نظام التخفيضات المطبق على السيارات المستعملة المستوردة الذي كان يصل إلى 80 %، كان له أثر عكسي تجلى في تدفق واردات السيارات المستعملة من الخارج على السوق الداخلي بحيث وصلت هذه الواردات سنة 1994 إلى ما يقارب 90.000 سيارة، بعمر يتراوح ما بين 8 و 10 سنوات لتغطية 90 % من حاجيات السوق المحلية حينها.

وعلى الرغم من تلك الآثار السلبية السالفة الذكر فإن الوضع بشكل عام شكل مؤشرا إيجابيا للنهوض بصناعة السيارات و كذا عاملا مهما لتجديد حظيرة السوق المغربية للسيارات لإخراج المغرب من وضع مستودع للسيارات المستعملة. و من ثم انكبت الوزارة المكلفة بالصناعة منذ سنة 1993 على وضع اللبانات الأولى لمشاريع السيارات الإقتصادية والتي سطر لها هدفان أساسيان هما:

■ توفير سيارات جديدة بأثمنة معقولة تمكن أكبر عدد من المستهلكين المغربية من الحصول على سيارة،

■ تقوية التصنيع وذلك بتحديد نسبة الإدماج في 50%.

وهنا لابد أنؤكد من جديد على الدور الفعال الذي لعبه القانون 81-10 لإنجاح هذه المشاريع، إذ أنه من خلال تفاعل مقتضيات هذا القانون مع أهداف هذه المشاريع تم إعطاء دفعة قوية لصناعة السيارات خلال التسعينات و بداية القرن الحالي.

وبالموازاة مع مشروع السيارة الخاصة الاقتصادية، جاءت مشاريع السيارات النفعية الخفيفة الإقتصادية في يوليوز 1996 بهدف تدعيم وتقوية وكذا الرفع من عدد السيارات المصنعة لشركة صوماكا وكذلك بتوسيع العرض المغربي للمنتوجات الجديدة من معدات السيارات الموجهة للتصدير وتقوية الإدماج، زيادة على الرفع من القيمة المضافة ومن فرص الشغل المباشر في هذا القطاع الصناعي.

ومجمل القول فإنه يمكن أن نعتبر أن القانون 81-10 قد حقق الهدف الذي تم رسمه ، بحيث خلال الفترة مابين 1996 و 2002 عرف قطاع السيارات بالمغرب انطلاقة جديدة وتطورا ملموسا لإنتاجيته وارتفاعا ملحوظا للاستثمارات ، إذ تم إنتاج ما يفوق 150.000 سيارة اقتصادية منذ 1995، بينما انخفضت واردات المغرب من السيارات المستعملة لتصل سنة 2003 إلى حوالي 9000 بدل أكثر من 90000 سيارة سنة 1994.

كما عرف إنتاج قطاع صناعة السيارات نسبة نمو تقدر ب 70% خلال فترة 1996-2002 بحيث فاقت قيمته 10,4 مليار درهم سنة 2002.

و قد ارتفعت نسبة القيمة المضافة بحوالي 41% خلال نفس الفترة حيث بلغت 2,8 مليار درهم سنة 2002.

وسجلت استثمارات القطاع نموا مهما يقدر ب 245% بحيث فاقت قيمتها 920 مليون درهم سنة 2002.

كما فاقت صادرات القطاع سنة 2002 ما قيمته 5,5 مليار درهم مسجلة نموا بنسبة 312% بالمقارنة بقيمة الصادرات لسنة 1996.

و أمام هذا النجاح الذي حققته شركات القطاع التي يصل عددها إلى 100 وحدة، 85 منها متخصصة في أجزاء السيارات، أصبح القطاع يشكل أحد القطاعات التي تستقطب الاستثمارات خاصة الأجنبية منها، الشيء الذي عزز موقعه الاستراتيجي حيث حظي بأولوية وعناية كبرى من طرف الحكومة .

ويتمثل هذا الاهتمام في دمج قطاع مناولة صناعة السيارات ضمن القطاعات التي تستفيد من الدعم المباشر الذي يقدمه صندوق الحسن الثاني للتنمية الاقتصادية والاجتماعية (مساهمة ب 50% من تكلفة الأرض و كذا 30% من تكلفة البنايات أو 100 % من تكلفة الأرض)، الشيء الذي مكن من تعزيز الاستثمارات الوطنية والأجنبية في هذا القطاع.

و في هذا الصدد و حتى نهاية مارس من سنة 2004 ثم إبرام 19 اتفاقيات مع شركات عالمية، اختارت المغرب كقطب لإنتاج أجزاء السيارات، نذكر منها: VALEO VOLKSWAGEN, DEPHI, YAZAKI, POLYTECH, MSCOMPOSITES, SITRAMEG, TECNUM, MAROC-FAISCEAUX, ACRE, LEAR و يبلغ إجمالي هذه الاستثمارات حوالي 1,10 مليار درهم مع خلق أكثر من 7600 منصب شغل قار، علما أن مساهمة هذا الصندوق في إنجاز تلك المشاريع تصل إلى 74 مليون درهم .

ومن أجل وضع الأسس المتينة لتحقيق التنافسية اللازمة التي يتطلبها الظرف الراهن خاصة في ظل العولمة وضعت الوزارة المكلفة بالصناعة خطة عمل واضحة وجب بذل المزيد من الجهد لتحقيقها . ويمكن تلخيصها في ما يلي :

أولاً : إبرام بمبادرة من الوزارة، اتفاقية بين "الجمعية المغربية لصناعة و تجارة السيارات" و "المركز أورو-المغرب" و الذي يتم بموجبها تقديم دعم للشركات العاملة في القطاع من أجل إنجاز المواصفة الدولية ISO/TS 16949 و كذا مساعدتها لدخول الأسواق الخارجية. وقد همت هذه العملية 20 شركة حصلت فيها 6 شركات على المواصفة السابقة الذكر و 10 شركات على المواصفة ISO 9001 نسخة 2000 .

ثانياً : خلق مشروع المركز التقني لمركبات العربات في إطار برنامج ميذا 2 و الذي سيقدم الدعم التقني لشركات القطاع.

ثالثاً : المساهمة و المشاركة في أهم المعارض و الندوات الدولية من أجل التعريف بمؤهلات المغرب و حث المستثمرين الأجانب للاستثمار في المغرب.

رابعاً : إنجاز دراسة حول مؤهلات القطاع بتمويل الحكومة الألمانية (GTZ)، تعطي نظرة مستقبلية واستراتيجية لتطوير القطاع.

خامساً : إنجاز دراسة حول الصيانة الميكانيكية للعربات و توزيع قطاع الغيار بتمويل من "المركز أورو-المغرب".

سادساً : الإنكباب حالياً على تنويع نشاطات القطاع ليشمل جانب البحث و التنمية و هندسة السيارات المعروف بقيمته المضافة العالية، حيث تم في هذا الصدد على غرار مركز البحث لشركة VALEO بالدار البيضاء التوقيع مؤخراً على اتفاق بين الدولة و شركة MATRA AUTOMOBILE ENGINEERING لخلق مركز البحث و التنمية في ميدان السيارات، الشيء الذي سيعطي قفزة نوعية للقطاع.

ويتضح من خلال النقط التي ذكرت أن قطاع أجزاء السيارات وكل العمليات المواكبة و العناية التي حظي بها من طرف الوزارة ، اكسبت القطاع تنافسية ذاتية تمكنه من المضي إلى الأمام و التمتع في السوق العالمية خارج حدود الحماية التي وفرها له القانون 81-10 . وقد تأكد ذلك خلال الزيارة الأخيرة التي قام بها مهنيو القطاع إلى الولايات المتحدة الأمريكية، والتي تدخل في إطار المساعدة التقنية المنصوص عليها في اتفاق التبادل الحر بين المغرب والولايات المتحدة الأمريكية الموقع أخيرا.

السيد الرئيس المحترم ،
السادة المستشارون المحترمون ،

لا يزال السادة المستشارون المحترمون يتذكرون أنه في سنة 1994، حين إنشاء المنظمة العالمية للتجارة بمدينة مراكش، التزم جميع أعضاء المنظمة بما فيهم المغرب باحترام كل اتفاقياتها ومن ضمنها الاتفاقية المتعلقة ب "حوافز الاستثمار المرتبطة بالتجارة" les mesures concernant l'investissement liées au commerce : MIC

و في هذا الصدد، أود أن أشير إلى أن المغرب منذ انضمامه إلى المنظمة العالمية للتجارة و هو مطالب بنسخ القانون 81-10، لكونه يخالف مقتضياتها . و ردا على ذلك طلب المغرب خلال مناقشة السياسة التجارية المغربية بالمنظمة لسنة 1996 تمديد العمل بهذا القانون، و ذلك لإعطاء جميع فرص النجاح لمشاريع السيارات الاقتصادية التي انطلقت في نفس السنة.

وخلال مناقشة السياسة التجارية المغربية الأخيرة، بالمنظمة العالمية للتجارة خلال شهر يونيو لسنة 2003، ونظرا لقناعاته بالمستوى الذي وصلت إليه تنافسية قطاع صناعة السيارات ببلادنا، أبدى المغرب استعداده لنسخ القانون 81-10 .

وإذا أخذنا بعين الاعتبار النمو الملحوظ الذي عرفه القطاع خلال
العشرية الأخيرة وأن شركات القطاع أصبحت قادرة على القيام بنقلة نوعية كبيرة
تجعلها في مستوى يخول لها العمل في الأسواق الخارجية، فإن نسخ قانون الإدماج
والمبادلة لن يكون له أي تأثير سلبي على نشاطها، خاصة وأن مشروع رونو
المتعلق بتركيب، ابتداء من يوليو 2005 ، سيارة عائلية موجهة إلى السوق
المحلية و الجهوية، و التي تم تقديمها في 15 يونيو 2004 بشركة صوماكا،
سيعطي لا محالة دفعة قوية للقطاع.

وكما يعلم السادة المستشارون المحترمون فإن مشروع مجموعة رونو
هذا يأتي في وقت يصل فيه نظام التفكيك الجمركي مستوى ملحوظا وذا وقع
حقيقي، مما يدل على أنه مشروع ينبني على تنافسية تشمل جميع مكوناته بما في
ذلك قطاع أجزاء السيارات.

و بما أن مشروع مجموعة رونو هو مشروع جهوي يعتمد على تفعيل
اتفاقيات التبادل الحر التي أبرمها المغرب مع مختلف شركائه، خاصة بلدان
حوض البحر الأبيض المتوسط، فإن استيفاء قواعد المنشأ ضروري لولوج هذه
الأسواق وبما أنني أتحدث عن قواعد المنشأ فإنني أعود بكم مباشرة إلى استيفاء
نسبة المنتج المحلي في السيارات التي سيتم تصديرها، و بالتالي فإن نمو
صادرات المغرب من معدات السيارات سيعرف استمرارية طبيعية في ظل
المعطيات الجديدة.

أما فيما يخص شركتي رونو وسوبريام المتعاقدتين مع الحكومة لإنجاز
السيارات الخاصة و النفعية الخفيفة الاقتصادية، فإن مقتضيات الاتفاقيات التي
تجمعانها مع الدولة ستبقى سارية المفعول أي إنجاز 100% من الإدماج
والمبادلة.

وفيما يخص قطاع تركيب العربات النفعية الثقيلة، الذي يتكون مما يناهز
10 وحدات تنتج حوالي 4500 عربة سنويا، فإن عملية إدماج معدات السيارات
المصنعة محليا كانت تعتمد على التزود التنافسي من السوق المحلية، وبالتالي
فإن نسخ قانون الإدماج والمبادلة لن يغير المقاربة الصناعية التي دأب عليها
هذا القطاع.

السيد الرئيس المحترم ،
السادة المستشارون المحترمون ،

أود قبل أن أختم كلمتي هذه أن أذكر السادة المستشارين المحترمين بالمحاور الأربع التي أعتبرها أساسية لتسليط الضوء على مشروع نسخ قانون الإدماج والمبادلة والمعرض على أنظار لجننتكم الموقرة وهي :

أولا : التزامات المغرب على الصعيد العالمي كعضو في المنظمة العالمية للتجارة،

ثانيا : مشاريع تركيب السيارات بالمغرب أثبتت تنافسيتها، وخير دليل على ذلك الثقة التي وضعتها مجموعة من حجم رونو للاستثمار في المغرب في ظل الانفتاح ،

ثالثا : تنافسية قطاع تصنيع أجزاء السيارات الذي يسير بخطى ثابتة لتحقيق استقلالية تظل نسبية عن صناعة تركيب السيارات، كما يتجلى من خلال المعطيات الإيجابية التي تخول له حاليا تموقعا عالميا،

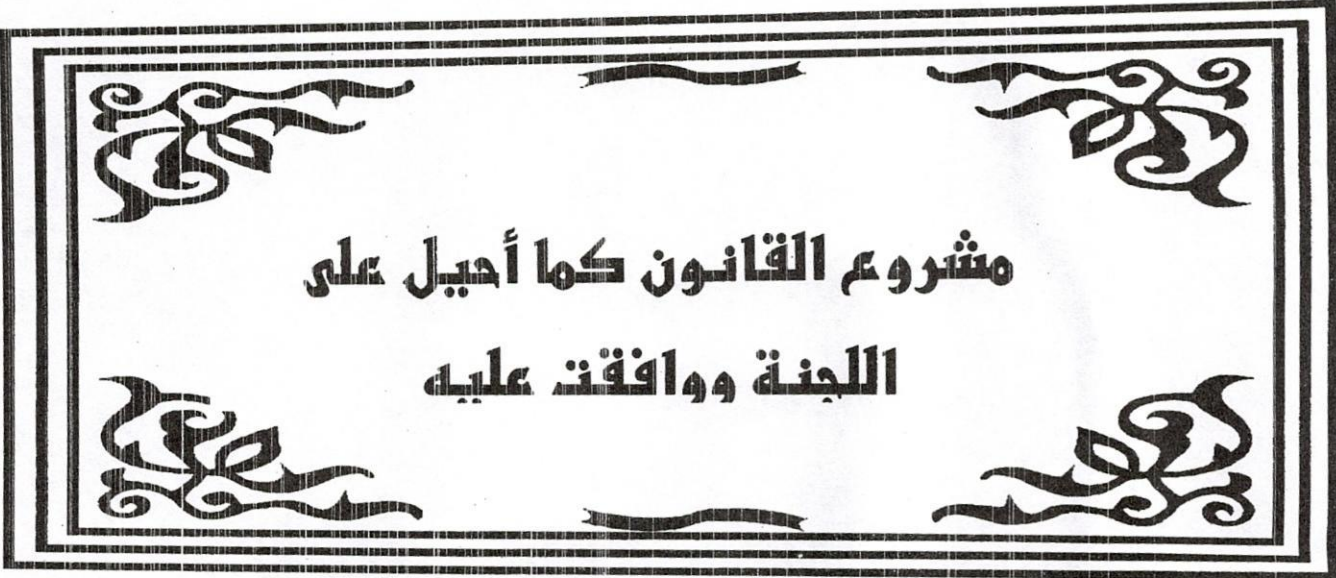
رابعا : إعطاء فرصة للمغرب لاستقبال استثمارات في مجال تركيب السيارات التي تزيد قوتها الحقيقية عن 110 أخصنة بخارية، الشيء الذي لا يمكن تحقيقه حاليا في ظل مقتضيات القانون 81-10.

وبالنظر إلى كل ما ورد يتبين جليا أن نسخ قانون 81-10 أصبح ضروريا، باعتبار أن هذا التحول لا يمكن أن يكون إلا إيجابيا وموakبا لجميع الجهود التي تبذلها الحكومة المغربية لجعل المغرب موطنا تنافسيا لتصنيع وتصدير السيارات وأجزائها.

هذه باختصار السيد الرئيس المحترم حضرات السادة المستشارين
المحترمين النقط التي وددت أن أتطرق إليها لتقديم مشروع القانون المعروض
على لجنّتكم الموقرة كما صادق عليه مجلس النواب ، وسأكون ممنونا بالإستماع
إلى آرائكم وملاحظتكم لاغناء الحوار بين الجهاز التنفيذي والتشريعي ، كما
سأظل رهن إشارتكم للإجابة على تساؤلاتكم واستفساراتكم .

وشكرا على انتباهكم .

والسلام عليكم ورحمة الله .



مشروع القانون كما أحيل على

الجنة ووافقته عليه

مشروع قانون رقم 03.04
يقضي بنسخ القانون رقم 10.81
المتعلق بتنظيم صناعات تركيب العربات ذات المحرك

مادة فريدة

ينسخ القانون رقم 10.81 المتعلق بتنظيم صناعات تركيب العربات ذات المحرك الصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1.81.306 بتاريخ 11 من رجب 1402 (6 ماي 1982) وكذا النصوص المتخذة لتطبيقه.

نسخة مطابقة لأصل النص
كما وافق عليه مجلس النواب