

محضر الجلسة الخامسة والثلاثين بعد المائة

التاريخ: الثلاثاء 7 ربيع الآخر 1439هـ (26 ديسمبر 2017م).

الرئاسة: المستشار السيد عبد القادر سلامة، الخليفة الرابع لرئيس المجلس.
التوقيت: ثمان وعشرون دقيقة، إبتداء من الساعة الخامسة والدقيقة الرابعة والأربعين مساء.

جدول الأعمال: الدراسة والتصويت على النصوص التشريعية التالية:

- 1- مشروع قانون رقم 82.17 يتعلق بإلغاء الزيادات والغرامات والذعائر وصوائر التحصيل المتعلقة بالضرائب والرسوم والحقوق والمساهمات والأتاوى المستحقة لفائدة الجهات والعمالات والأقاليم والجماعات؛
- 2- مشروع قانون رقم 103.14 يتعلق بإحداث الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية؛
- 3- مشروع قانون رقم 82.16 يتعلق بتصفية ميزانية السنة المالية لسنة 2014.

المستشار السيد عبد القادر سلامة، رئيس الجلسة:

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على مولانا رسول الله.
أعلن عن افتتاح الجلسة التشريعية.
السادة الوزراء،

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

نخص هذه الجلسة للدراسة والتصويت على:

- أولا، مشروع قانون رقم 82.17 يتعلق بإلغاء الزيادات والغرامات والذعائر وصوائر التحصيل المتعلقة بالضرائب والرسوم والحقوق والمساهمات والأتاوى المستحقة لفائدة الجهات والعمالات والأقاليم والجماعات؛
المشروع الثاني رقم 103.14 يتعلق بإحداث الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية؛
المشروع الثالث رقم 82.16 يتعلق بتصفية ميزانية السنة المالية لسنة 2014.

وقبل الشروع في مناقشة هذه المشاريع القانونية التي بين أيدينا، أود أن أتقدم باسم المجلس بالشكر الجزيل لكل من رئيس وأعضاء لجنة الداخلية والجماعات الترابية والبنيات الأساسية، وكذلك للسيد رئيس وأعضاء لجنة الاقتصاد والمالية والتخطيط والتنمية الاقتصادية.

كما أتقدم بالشكر الجزيل لكل من السيد وزير الاقتصاد والمالية والذي ينوب عليه الآن – أعتقد – السيد وزير المكلف بالعلاقات مع البرلمان، وكذلك للسيد وزير التجهيز والنقل واللوجيستيك، وكذا السيد الوزير

المنتدب في الداخلية وكذلك للسيد كاتب الدولة المكلف بالنقل على الجهود التي بذلوها في اللجنتين لتقديم كل التفسيرات والإجابات على ملاحظات ومداخلات السادة المستشارين المحترمين.

وغادي نبداو الآن بدراسة مشروع القانون الأول، اللي هو 82.17 والذي يتعلق بإلغاء الزيادات والغرامات والذعائر وصوائر التحصيل. وللتذكير فقط فقد طلبت الحكومة الأسبقية في دراسة هذا القانون هذا المشروع، طبقا لأحكام الفصل 82 من الدستور.
الكلمة للحكومة لتقديم هذا المشروع.

السيد مصطفى الخلفي، الوزير المنتدب لدى رئيس الحكومة المكلف بالعلاقات مع البرلمان والمجتمع المدني والناطق الرسمي باسم الحكومة:
بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس،

السيدات والسادة المستشارين المحترمين،

أشرف بالنيابة عن السيد الوزير المنتدب المكلف لدى السيد وزير الداخلية لأن كلين نقاش الآن حول صندوق التجهيز الجماعي بتقديم هذا المشروع الهام الذي يحمل رقم 82.17، والذي يتشكل من مادة فريدة، ويتعلق بإلغاء الزيادات والغرامات والذعائر وصوائر التحصيل المتعلقة بالضرائب والرسوم والحقوق والمساهمات والأتاوى المستحقة لفائدة الجهات والعمالات والأقاليم والجماعات.

وهو مشروع يأتي يستهدف أولا جميع الضرائب والرسوم والحقوق والمساهمات والأتاوى المستحقة لفائدة الجماعات الترابية بدون استثناء ويفتح المجال لجميع الملزمين للاستفادة من هذا الإلغاء.

ويأتي في إطار التوازي مع ما تم اعتماده في قانون المالية ل2018 بالنسبة لضرائب والواجبات والرسوم العائدة للدولة والمنصوص عليها في مدونة العامة للضرائب، حيث بادرت الحكومة إلى اقتراح إلغاء الجزاءات المتعلقة بها، الهدف هو تشجيع الملزمين بأداء ما بذمتهم من ديون لفائدة ميزانيات الجماعات المحلية.

ثانيا، الإلغاء التلقائي للزيادات والغرامات والذعائر وصوائر التحصيل، شريطة أن تتم عملية الأداء قبل فاتح يناير 2019.

ثالثا، استفادة المدينين فقط بالغرامات والذعائر والزيادات وصوائر التحصيل الغير المستخلصة إلى غاية 31 دجنبر 2017 من إغائهما كلياً وتلقائياً.

ثم أخيرا، تعزيز مالية الجماعات الترابية.

وشكرا.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير.

لتقديم التقرير الكلمة سأعطيها للسيد مقرر لجنة المالية والتخطيط والتنمية

الاقتصادية.
إذن توزع التقرير، شكرا.
غادي نفتحوا باب المناقشة، ولكن بغيت نخبر المجلس المحترم أن اليوم في ندوة الرؤساء لقد اتفق جميع رؤساء الفرق والمجموعات اللي كانوا حاضرين على أن يقدموا مداخلاتهم كتابة، ما يتدخلوش.
إذن إذا وافق المجلس على هذا الاقتراح ديال ندوة الرؤساء يتفضلوا الإخوان باش ياخذوا المداخلات، تفضل، نقطة نظام.

المستشار السيد عبد العزيز بنعزوز:

إذا لم أكن حاضرا في ندوة الرؤساء اليوم نظرا لالتزام مع الفريق ومع المكتب السياسي ديال الحزب، فأنا متفق في بعض المشاريع غنسلمو الأوراق، ولكن فيما يتعلق بقانون التصفية لابد من الإدلاء ببعض الملاحظات، ومعدرة لزملائي الأعزاء.

السيد رئيس الجلسة:

لك ذلك السيد الرئيس.

إذن غادي نمشيو مباشرة إلى التصويت على المادة...

خذ المداخلات كاملين على رؤساء الفرق والمجموعات، إذن غادي ندوزو مباشرة للتصويت على المادة الفريدة التي يتألف هذا المشروع:

الموافقون: بالإجماع.

شكرا.

غادي نعرض القانون برمته:

الموافقون: بالإجماع.

وبذلك، يكون المجلس قد وافق على مشروع قانون رقم 82.17 والذي يتعلق بإلغاء الزيادات والغرامات والذعائر وصوائر التحصيل المتعلقة بالضرائب والرسوم والحقوق والمساهمات والأتاوى المستحقة لفائدة الجهات والعمالات والأقاليم والجماعات.

والآن غادي ننتقلو للتصويت على مشروع قانون رقم 103.14 والذي يتعلق بإحداث الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية، الكلمة للحكومة لتقديم المشروع.

السيد محمد نجيب بوليف، كاتب الدولة لدى وزير التجهيز والنقل واللوجيستيك والماء مكلفا بالنقل:

شكرا السيد الرئيس.

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين.

السيد الرئيس،

السيدات السادة المستشارين المحترمين،

أود في البداية أن أؤوه بالعمل الذي قامت به لجنة الداخلية والجماعات المحلية والترابية والبنيات الأساسية في مناقشة الموضوع الذي نعتبره من المواضيع الرئيسية المنهجة لعمل الحكومة في مجال السلامة الطرقية

المحترمين.

شكرا السيد الرئيس.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد الوزير.

أعتقد بأن التقرير موزع على جميع الفرق والمجموعات، إلى ما كندشوفوش مانع غادي نتعبرو بأنه كاين وغادي ندوزو مباشرة كذلك للتصويت، إذا لم يكن هنالك متدخل وكما اتفقنا في ندوة الرؤساء.

إذن غادي ندوز للمواد ديال هاذ المشروع، غادي ندوز للتصويت على المواد التي يتألف منها هذا المشروع.

المادة 1، كما عدلتها اللجنة:

الموافقون: بالإجماع.

المادة 2، كذلك كما عدلتها اللجنة:

الموافقون: بالإجماع.

المادة 3: بالإجماع.

المادة 4 كما عدلتها اللجنة: بالإجماع.

المادة 5 كما عدلتها اللجنة: كذلك بالإجماع.

المادة 6: بالإجماع.

المادة 7، إذن غادي نعرضها للتصويت:

الموافقون = 38؛

المعارضون للمادة السابعة: لا أحد؛

الممتنعون = 7.

إذن وافق المجلس على المادة السابعة بالأغلبية 38، ضد لا أحد، مع

7 ممتنع.

المادة 8 كما عدلتها اللجنة:

الموافقون: بالإجماع.

المادة 9:

الموافقون: بالإجماع.

المادة 10:

الموافقون: بالإجماع.

المادة 11:

الموافقون: بالإجماع.

المادة 12:

الموافقون: بالإجماع.

المادة 13:

الموافقون: بالإجماع.

المادة 14:

الموافقون: بالإجماع.

المادة 15:

الموافقون: بالإجماع.

المادة 16:

الموافقون: بالإجماع.

المادة 17:

الموافقون: بالإجماع.

المادة 18 كما عدلتها اللجنة:

الموافقون: بالإجماع.

المادة 19 وهي آخر مادة في هذا المشروع:

الموافقون: بالإجماع.

الآن غادي نصوتو على مشروع القانون برمته:

الموافقون = 42؛

المعارضون: لا أحد؛

الممتنعون = 8.

إذن، وافق المجلس بالأغلبية 42، لا أحد يعارض، 8 ممتنع، القانون

103.14 بإحداث الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية.

والآن غادي ندوزو إلى آخر مشروع للدراسة والتصويت، وهو

مشروع قانون رقم 82.16 يتعلق بتصفية ميزانية السنة المالية 2014،

الكلمة للحكومة لتقديم مشروع القانون. الحكومة قالت لنا ذاك الشي اللي

داز في اللجنة هو هذاك.

المقرر كذلك.

التقارير كما اتفقنا ما عدا الرئيس ديال الأصالة والمعاصرة اللي بغى يدخل

إذن..

الكلمة كاينة غادي نعطيوها فقط لرئيس الأصالة، تفضل لك الكلمة في حدود راه كنا اتفقنا على واحد الزمن، اللي بغى يتدخل، كنا اتفقنا في ندوة الرؤساء كنا اتفقنا على 5 دقائق، ولكن المجلس غادي يصبر معك.

المستشار السيد عبد العزيز بنعزوز:

شكرا السيد الرئيس المحترم،

السيدان الوزيران،

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

أستسمحكم مضطر للتدخل في هاذ الموضوع لأنه خذينا قرار بالتصويت ضده، وبالتالي لا بد من تفسير التصويت، علاش احنا ضد قانون التصفية ديال 2014؟

فياسم فريق الأصالة والمعاصرة فيما يتعلق بهاذ مشروع القانون هو كنعنبروه على درجة كبيرة من الأهمية لأن قانون التصفية يشكل أداة سياسية رئيسية لمراقبة مدى التزام الحكومة بالترخيص البرلمان أثناء تنفيذها للقانون المالي ومدى التحقق من النتائج المالية لكل سنة ومراقبة حصيلة تنفيذ الميزانية ومقارنتها مع التقديرات المرخص بها في القانون المالي بما يسمح للبرلمان بالإطلاع على الحصيلة العامة لمجموع عمليات تنفيذ القانون المالي، وبما يمكن البرلمان من ممارسة وظيفته الدستورية في الرقابة اللاحقة على النشاط المالي للحكومة ومدى قدرتها على الوفاء بالالتزامات التي تعهدت بها في الميدان الجبائي ومجالات التسيير والاستثمار.

إذن من هنا تتجى الأهمية السياسية والدستورية للمراقبة البعدية، يعني اللاحقة لتنفيذ القانون المالي، علاش؟ باش نعرفو الحكومة واش نفذت ما التزمت به أمامنا أم أن كان هناك تغييرات وتعديلات إبان تنفيذ القانون المالي.

يتضح جليا أن كانت هناك العديد - أقول العديد - من التعديلات اللي من حق الحكومة قانونيا من طبيعة الحال أنها تعدل بمرسوم، ولكن من باب تقدير الدور ديال الرقابة البرلمانية والمؤسسة البرلمانية نعتبر على أنه كان من الأجدر من الحكومة أن تأتي أمامنا لتأخذ الترخيص بتلك التعديلات التي مست القانون المالي إبان تنفيذه في العديد من الأرقام - أقول - ونعطي بعض النماذج في هذا الباب:

مثلا هاذ الشي قلته في لجنة المالية وغزيرد نوكد عليه اليوم، حيث وقتها للسيد وزير المالية المحترم حينئذ على أنه لم أقتنع بالإجابات وبالتبريرات التي أتت بها الحكومة.

فحين نتحدث عن مبالغ مالية رصدت في فصل من الفصول للطوارئ ثم تصرف في ميزانية التسيير، فنحن نعتقد على أنه التسيير لا يندرج ضمن الطوارئ، الطوارئ قد تكون كوارث طبيعية أو اجتماعية أو شي من هذا القبيل، ويتعلق الأمر بمبلغ محترم جدا اللي هو أعتقد 2 المليار ديال الدرهم و660 مليون، 2.66 مليار درهم، ما غنضرش على الكثير من الأرقام،

الموافقون: نفس العدد، إذن كذلك نفس العدد.

المادة 3: نفس العدد.

المادة 4: نفس العدد.

المادة 5: نفس العدد.

المادة 6: نفس العدد.

المادة 7: نفس العدد.

المادة 8: نفس العدد.

المادة 9: نفس العدد.

المادة 10: نفس العدد.

الآن غادي نصوتو على المشروع برمته، نفس العدد؟ يلاه، نفس العدد.

إذن وافق المجلس بالأغلبية على مشروع قانون رقم 82.16 والذي يتعلق بتصفية ميزانية السنة المالية 2014.

إيوا بلاتي، مازال ما رفعاش كاع الجلسة، إيوا السيد الوزير.. على الأقل لأن هاذ الشي كيتسجل في الجريدة الرسمية.

إذن، وافق 22 موافق مع القانون، ضد 10، وممتنع 19.

شكرا للجميع.

ورفعت الجلسة.

الملحق: المداخلات المكتوبة المسلمة لرئاسة الجلسة.

أولاً: مشروع قانون رقم 82.17 يتعلق بإلغاء الزيادات والغرامات والذعائر وصوائر التحصيل المتعلقة بالضرائب والرسوم والحقوق والمساهمات والأتاوى المستحقة لفائدة الجهات والجماعات والأقاليم والجماعات

1- مداخلة الفريق الاستقلالي للوحدة والتعادلية:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس،

السيدات والسادة الوزراء المحترمون،

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

يشرفني أن أتدخل باسم الفريق الاستقلالي للوحدة والتعادلية في مناقشة مشروع القانون رقم 82.12 يتعلق بإلغاء الزيادات والغرامات والذعائر وصوائر التحصيل المتعلقة بالضرائب والرسوم والحقوق والمساهمات والأتاوى المستحقة لفائدة الجهات والجماعات والأقاليم والجماعات، والذي نعتبره، كما عبرنا على ذلك خلال مناقشة مشروع قانون المالية 2018، سيساهم لا محالة في تحقيق مجموعة من الأهداف من قبيل تشجيع الملتزمين بالإسراع إلى أداء ما بذمتهم للمستحقين مما سيساهم في الرفع من مالية

يعني غير باش نقول بعض الأرقام الي عندها دلالة في تقديرنا كبيرة بزاف. مثلاً كذلك في صرف بعض الصناديق، وغنتذاكر لأنه جبدو السيد رئيس الحكومة المحترم في مناقشته للفوارق المجالية، حين تحدث عن صندوق التنمية الفلاحية، رصدت له 500 مليون وصرف واحد الرقم 6 أضعاف، الدوبل 6 المرات بدون ترخيص من البرلمان، دائماً بدون ترخيص من البرلمان، بالتالي نعتبر على أن القانون الي رخصناه ماشي هو الي تنفذ في أرض الواقع.

فيما يتعلق مثلاً، مثال آخر، فيما يتعلق بخدمة الدين، خدمة الدين العمومي، خدمة الدين العمومي تزدت عليها على الرقم الي جا في القانون المالي كهضر دائماً 2014، القانون المالي ديال 2014 تزدت 9.3 مليار ديال الدرهم، رقم هائل، ماشي رقم بسيط، بدون أن تلجأ أو تعود على الأصح، بدون أن تعود الحكومة إلى البرلمان، مشات خذات قرار زادت 9.3 ديال المليار ديال الدرهم، ناهيكم على أنه تزد واحد الرقم لأنه أعتقد - وإذا ما خانتنيش الذاكرة - 86 مليار درهم تزدت عليه 9.3 مليار، زائد الدين القصير الأمد وصلاتو حتى ل 114 مليار، حتى ل 114 مليار. عندنا تحفظ في هذا الباب.

عندنا تحفظ كذلك فيما يتعلق بالرصيد ديال الصناديق الخصوصية، كترصدو موارد لهاته الصناديق بالملايير، أعتقد رصدنا في 2014، 96 مليار درهم، تصرفت 53 مليار درهم والباقي بقى تراكم، ولينا اليوم في 2017 أزيد من 120 مليار درهم، ونحن نعيش خصاصاً في جميع القطاعات وبدون استثناء، في التعليم، في الصحة، في الطرقات، في كل ما يتعلق بالقطاعات الي عندها أهمية كبيرة بزاف في المستوى المعيشي ديال الساكنة.

إذن فنحن في تقديرنا أن الحكومة أو هاذ القانون الذي صادق عليه البرلمان ليس هو القانون الذي نفذ، وبالتالي فنحن نصوت ضد هاذ المشروع القانون ديال التصفية ديال 2014.

شكرا على حسن إصغائكم.

السيد رئيس الجلسة:

شكرا السيد رئيس الفريق، شكرا، شكرا.

إذا لم يكن هنالك متدخل آخر، غادي ندوزو مباشرة إلى التصويت على المواد التي يتألف منها هاذ المشروع. إذن مكأينش، غادي ندوز للتصويت.

المادة 1:

الموافقون = 22؛

المعارضون = 10؛

الممتنعون = 19.

إذن وافق المجلس على المادة الأولى بالأغلبية 22، ضد 10، ممتنع 19.

المادة 2:

السيد الرئيس،

إن العجز الذي يصيب ميزانية الجماعة بسبب عدم تحصيل المداخل ينفقها غالبا إلى التخلي عن تحقيق العديد من المشاريع المقررة برسم السنة المالية المعينة، إضافة إلى أنه يؤدي إلى عرقلة أو توقف الجماعة الترابية عن القيام ببعض النفقات الإجبارية، كأجور الموظفين والتعويضات المستحقة فيما يتعلق بالترقية... وغيرها، ويؤثر كذلك على النفقات المتعلقة بالتدبير اليومي للجماعة، فيما يخص أداء نفقات استهلاك الماء والكهرباء والهاتف والأكرية... إلخ.

إن مشكل الباقي استخلاصه إضافة إلى أنه ينخر مالية الجماعات الترابية، فإنه أيضا يعكس سلبيا على مصداقية الجماعة مع الساكنة المحلية، التي تظل تنتظر أن تتحقق المشاريع التي وعد بها المنتخبون المحليون في برامجهم الانتخابية، والتي تصبح مقررة برسم السنة المالية.

السيد الرئيس،

ما يمكن أن نلاحظه إن ألقينا إطلاعا بسيطة على مالية بعض الجماعات الترابية، هو أن حجم الباقي استخلاصه، يفوق قدره في بعض الحالات ثلاث أضعاف ما هو مستخلص.

وحتى تتجاوز الجماعات الترابية إشكالية الباقي استخلاصه، فإن الحكومة أضحت ملزمة بوضع حل جذري وشامل لهذا الإشكال، عبر مراجعة المنظومة القانونية المرتبطة بمالية الجماعات الترابية، وإحداث مدونة خاصة بالجبايات المحلية.

وفي انتظار ذلك، فإننا في فريق الأصالة والمعاصرة، نتعاطى إيجابا مع مضامين مشروع القانون رقم 82.17، المتعلق بإلغاء الزيادات والغرامات والذعائر وصوائر التحصيل المتعلقة بالضرائب والرسوم والحقوق والمساهمات والأقاليم والمساهمات والأقاليم المستحقة لفائدة الجهات والعمالات والأقاليم والجماعات، كإجراء مؤقت وحل جزئي لمعضلة الباقي استخلاصه.

3- مداخلة الفريق الحركي:

السيد الرئيس المحترم

السادة الوزراء المحترمون

السيدات والسادة المستشارين المحترمون

يشرفني أن أقدم باسم الفريق الحركي للمساهمة في مناقشة مشروع قانون 82.17 والذي يتعلق بإلغاء الزيادات والغرامات والذعائر وصوائر التحصيل المتعلقة بالضرائب والرسوم والحقوق والمساهمات والأقاليم المستحقة لفائدة الجهات والعمالات والأقاليم والجماعات.

وفي البداية فإننا في الفريق الحركي نثمن هذا المشروع الهام الذي جاء من أجل تشجيع المزمين على أداء ما بذمتهم من ديون لفائدة ميزانيات الجماعات الترابية والصادر في شأنها أمر بالتحصيل قبل فاتح يناير 2018، وكذا الإلغاء التلقائي للزيادات والغرامات والذعائر وصوائر التحصيل المتعلقة

الجماعات المحلية، ومن تحصيل مواردها الجبائية المستحقة لفائدتها، وسيؤدي كنتيجة لذلك إلى تقليص الباقي استخلاصه، الموضوع الذي يؤرق مالية الجماعات الترابية في انتظار إصلاح شامل للإدارة الجبائية المحلية، لتساير التطوع الحاصل في ارتفاع عدد المزمين ويحقق أحد أهم توصيات المناظرة الوطنية للضرائب والمتمثل في تحقيق العدالة الجبائية.

السيد الرئيس،

السيدات والسادة الوزراء المحترمون،

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

إننا في الفريق الاستقلالي لا يسعنا إلا أن نصوت بالإيجاب على هذا القانون لما فيه من تحقيق للغايات والمدارك المشار إليها أعلاه، وإيماننا منا بدوره في تحقيق العدالة الجبائية والرفع من المداخل الجبائية وتقليص الباقي استخلاصه.

والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

2- مداخلة فريق الأصالة والمعاصرة:

السيد الرئيس،

السيد الوزير،

السيدات والسادة المستشارين،

يشرفني أن أتناول الكلمة باسم فريق الأصالة والمعاصرة لمناقشة مشروع القانون رقم 82.17 المتعلق بإلغاء الزيادات والغرامات والذعائر وصوائر التحصيل المتعلقة بالضرائب والرسوم والحقوق والمساهمات والأقاليم المستحقة لفائدة الجهات والعمالات والأقاليم والجماعات، والذي يأتي في إطار الملاءمة مع مشروع قانون المالية لسنة 2018 بخصوص جبايات الدولة، ويرمي إلى تحفيز المزمين على أداء ما بذمتهم من ديون لفائدة ميزانيات الجماعات الترابية والصادر في شأنها أمر بالتحصيل قبل يناير 2016، وذلك عبر الإلغاء التلقائي للزيادات والغرامات والذعائر وصوائر التحصيل المتعلقة بالضرائب والرسوم والحقوق والمساهمات والأقاليم المستحقة لفائدة الجماعات الترابية قبل يناير 2018.

كما يرمي مشروع القانون هذا إلى الإجابة ولو جزئيا على إشكالية الباقي استخلاصه، والتي تعتبر ظاهرة تعاني منها مختلف الجماعات الترابية، وتزداد استفحالا وارتفاعا مضطربا من سنة إلى أخرى، دون اتخاذ الحكومة إجراءات حاسمة، وكفيلة بالقضاء على هذا الإشكال الذي ألم بالميزانيات المحلية، والذي يعتبر عقبة تعترض عجلة التنمية بالجماعات الترابية، ومعضلة مالية مركبة تتقاطع فيها الاعتبارات السياسية والإدارية والاجتماعية والاقتصادية، فضلا عما لها من انعكاسات سلبية على الوضعية المالية للجماعة الترابية، على اعتبار أنها تحد من مسؤولية الجماعة الترابية في مجال التنمية، وتؤثر كذلك على التقديرات السنوية التي تبقى مرهونة بتحصيل أو عدم تحصيل المداخل.

فلا يمكننا في فريق الاتحاد العام لمقاوات المغرب، إلا أن نصوت بالإيجاب على مشروع هذا القانون.
والسلام.

ثانياً: مشروع قانون رقم 103.14 المتعلق بإحداث الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية:

1- مداخلة الفريق الاستقلالي للوحدة والتعادلية:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس،

السيدات والسادة الوزراء المحترمون،

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

يشرفني أن أتدخل باسم الفريق الاستقلالي للمساهمة في مناقشة مشروع قانون رقم 103.14 والمتعلق بإحداث الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية، هذا المشروع المهم الذي أتى بعد تجارب مهمة ومتعددة في هذا المضمار، وذلك منذ أول استراتيجية وطنية للسلامة الطرقية ببلادنا منذ سنة 2003 مروراً بالمخططات الاستعجالية المندمجة إلى حدود 2013 وذلك بغاية ترسيخ سلوك طريقي يرمي إلى احترام قوانين السير وذلك تفادياً للضحايا الذين يكونون عن عدم التطبيق السليم لقوانين السير.

السيد الرئيس،

السيدات والسادة الوزراء المحترمون،

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

إننا في الفريق الاستقلالي نثمن هذا المشروع الذي يتوخى في مجمله الرفع من مستوى أداء المؤسسات والقطاعات الحكومية المشغلة بمجال السلامة الطرقية والاستجابة لتوصيات الإستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية 2017 2026

السيد الرئيس،

السيدات والسادة الوزراء المحترمون،

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

ولكي يحقق هذا المشروع أهميته المرجوة منه ندعو إلى ضرورة تأهيل البنيات التحتية وتجديد حظيرة النقل الطريقي ومواكبة أرباب وأصحاب الشاحنات ودعم معلمي السياقة.

وفي الأخير وبالنظر إلى أهمية هذا الموضوع نصوت بالإيجاب متمين التوفيق للجميع.

والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

2- فريق الأصالة والمعاصرة:

السيد الرئيس،

السادة الوزراء،

بالضرائب والرسوم والحقوق والمساهمات والأتاوى، المستحقة لفائدة الجماعات الترابية قبل فاتح يناير 2018، شريطة أن يقوموا بتسديد أصل هذه الضرائب والرسوم والحقوق والمساهمات والأتاوى قبل فاتح يناير 2019، هذا إضافة إلى استفادة المدنيين فقط بالغرامات والذعائر والزيادات وصوائر التحصيل غير المستخلصة إلى غاية 31 دجنبر 2017، من إلغائها كلياً وتلقائياً.

وفي نفس السياق، فإننا نوه بهذا المشروع لكونه جاء لتعزيز مالية الجماعات الترابية وذلك بمكينها من تحصيل الموارد الجبائية المستحقة لفائدتها، بالإضافة إلى تقليص حجم الباقي استخلاصه الذي تطالب هذه الجماعات الترابية بإيجاد الحلول المناسبة له.
وانطلاقاً من أهمية هذا المشروع وأهدافه فإننا نصوت عليه بالإيجاب.

والسلام عليكم ورحمة الله

4- مداخلة فريق الاتحاد العام لمقاوات المغرب:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس المحترم،

السيد وزير الداخلية المحترم،

السيدات والسادة المستشارين المحترمين،

السيد الرئيس المحترم،

أشرف اليوم بأن أتناول الكلمة، أمام أظنار الجلسة العامة، باسم فريق الاتحاد العام لمقاوات المغرب، بمناسبة مناقشة مشروع قانون رقم 82.17 يتعلق بإلغاء الزيادات والغرامات والذعائر وصوائر التحصيل المتعلقة بالضرائب والرسوم والحقوق والمساهمات والأتاوى المستحقة لفائدة الجهات والعمالات والأقاليم والجماعات، والتي تندرج ضمن اختصاص لجنة المالية والتخطيط والتنمية الاقتصادية.

السيد الرئيس،

يأتي مشروع قانون رقم 82.17 قيد المصادقة، في سياق تشجيع الملمزمين بأداء ما بذمتهم من ديون لفائدة ميزانيات الجماعات الترابية، والصادر في شأنها أمر بالتحصيل قبل فاتح يناير 2016 والتي لم يتم استخلاصها قبل فاتح يناير 2018.

كما أن مشروع القانون قيد المصادقة سيترتب عنه الإلغاء التلقائي للزيادات والغرامات والذعائر وصوائر التحصيل المتعلقة بالضرائب والرسوم والحقوق والمساهمات والأتاوى المستحقة لفائدة الجهات والعمالات والأقاليم والجماعات قبل فاتح يناير 2018، شريطة أن يقوموا بتسديدها قبل فاتح يناير 2019.

السيد الرئيس،

بما أن مشروع القانون رقم 82.17، يرمي إلى تحسين علاقة الإدارة الجبائية بالملمزمين، والانسجام مع مقتضيات القانون المالي للسنة 2018،

السلامة الطرقية وسيعزز من مستوى الحكامة والاتقائية والانسجام بين مختلف المتدخلين.

السيد الرئيس،

إيماناً منا في فريق الأصالة والمعاصرة بأهمية هذا المشروع قانون وحرصاً منا كعارضة مسؤولة على التعاطي الإيجابي مع المبادرات التي تروم تعزيز السلامة الطرقية والحد من حوادث السير، فإننا نصوت بالإيجاب على هذا المشروع قانون مع التأكيد على ضرورة اتخاذ كافة التدابير لمواكبة وتعزيز العمل الذي من المنتظر أن تقوم به الوكالة، عبر التحسيس بأهمية السلامة الطرقية والتركيز على تعزيز المراقبة والزجر والعمل على تغيير السلوك البشري وتوفير بنية تحتية ملائمة قادرة على الاستجابة للتطور الذي يعرفه عدد العربات ومواجهة النقط السوداء، في أفق التخفيف من حدة حوادث السير وحماية أرواح وممتلكات المواطنين.

والسلام عليكم.

3- مداخلة فريق العدالة والتنمية:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس المحترم،

السيد الوزير المحترم،

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

يشرفني أن أتناول الكلمة باسم فريق العدالة والتنمية بمجلس المستشارين في إطار الجلسة التشريعية المخصصة للمناقشة والتصويت على مشروع القانون رقم 103.14 المتعلق بإحداث الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية.

وهي مناسبة لتسليط الضوء على آفة حوادث السير ببلادنا، إذ تعتبر من الأسباب الرئيسية التي تخلف عددا كبيرا من الضحايا، فرغم ما بذل من مجهودات، لاسيما اعتماد الإستراتيجية الوطنية للوقاية من حوادث السير 2004-2013، لازالت بلادنا تسجل يوميا حوالي 10 قتلى و120 جريحا.

لقد أظهرت الإحصائيات الرسمية أن حوادث السير ببلادنا تسببت السنة الماضية في مقتل 3593 شخصا، مقابل 3565 قتيلاً سنة 2015، مسجلة ارتفاعاً يقدر بـ 0.79%. كما أظهرت ذات الإحصائيات ارتفاعاً بـ 3.36% في عدد القتلى الذي وصل إلى 984 شخصا في المجال الحضري، مقابل انخفاض بـ 0.15% (2609 شخصا) خارج المجال الحضري.

وهي حصيلة محيضة تجعل بلادنا في مرتبة متقدمة ضمن الدول العربية التي تعرف حوادث سير مميتة وضمن العشر دول الأولى على مستوى العالم، مما يستدعي تعبئة جاعية ودائمة من أجل السلامة الطرقية، وليس تعبئة مناسباتية، حيث أضحى اليوم الوطني للسلامة الطرقية، الذي يصادف 18 فبراير من كل سنة، مناسبة لتعبئة مختلف المتدخلين في مجال السلامة الطرقية والتحسيس بخطورة حوادث السير.

إخواني المستشارين،

يشرفني أن أتناول الكلمة باسم فريق الأصالة والمعاصرة في إطار مناقشة مشروع قانون رقم 103.14 يتعلق بالوكالة الوطنية للسلامة الطرقية، لإبراز وجهة نظر فريقنا حول هذا المشروع قانون.

لا بد في البداية أن نتقدم للسيد الوزير، بالشكر الجزيل على العرض الذي قدمه والذي مكنا في الفريق من تكوين صورة واضحة حول أهم السوافع التي ساهمت في عرض هذا المشروع على المصادقة، وكذا أبرز المستجدات التي جاء بها.

السيد الرئيس،

يعتبر ارتفاع حوادث السير ببلادنا من الظواهر التي تشكل قلقاً حقيقياً وهاجساً كبيراً لدى جميع المغاربة بسبب نتائجها الكارثية، إذ يتم تسجيل حوالي 10 قتلى و120 مصاباً بجروح بليغة يوميا، إلى جانب كلفتها الاقتصادية الباهظة، التي تمثل 1,6 مليار دولار وهو ما يعادل 2,5% من الناتج الداخلي الخام.

وعلى الرغم من تبني المغرب للعديد من الاستراتيجيات والتدابير، إلا أن الحكومات المتعاقبة عجزت عن محاصرة هذه الظاهرة التي لا زالت للأسف تحصد المزيد من الأرواح.

وفي هذا الصدد، دعت الجمعية العمومية للأمم المتحدة في مارس 2010 في توصية لها إلى اعتبار 2011-2020 عشرية للعمل لفائدة السلامة الطرقية عبر اتخاذ مجموعة من التدابير أبرزها تعيين وكالة حكومية رائدة لتوجيه الجهود الوطنية المبذولة في مجال سلامة المرور الطريقي.

لقد بدا واضحاً، السيد الرئيس، أن مجال السلامة الطرقية والحد من حوادث السير يعرف العديد من المشاكل والإكراهات ساهمت مجتمعة في عدم القدرة على مواجهة النتائج الكارثية لحرب الطرق، ومن بين هذه الإكراهات تعدد المتدخلين في مجال السلامة الطرقية، قطاعات وزارية كثيرة، مهنيين ومجتمع مدني. مما نتج عنه غموض في تحديد المسؤوليات وتشتت وتداخل المجهودات، وضعف التنسيق والتقائية البرامج الموجهة للتخفيف من حوادث السير.

فضلا عن ذلك، تبرز محدودية النتائج المحققة من طرف اللجنة الوطنية للوقاية من حوادث السير، وذلك بسبب عدة عوامل تأتي في مقدمتها قلة الموارد البشرية وغياب تمثيلات جمهوية ومحلية للجنة، إضافة إلى ضعف الموارد المالية وضعف الحكامة.

السيد الرئيس،

نأمل أن يساهم هذا المشروع في توفير البيئة الملائمة لتجاوز مختلف الإشكالات والإكراهات التي تحول دون تحقيق نتائج ملموسة في مجال السلامة الطرقية ومواجهة حوادث السير، خاصة وأن إحداث وكالة خاصة من أجل تنفيذ الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية سيؤدي في نظر فريقنا إلى الرفع من مستوى أداء القطاعات الحكومية المشغلة في مجال

- الحرص على تفعيل القانون الذي يمنع الرعي بجانب الطرقات واتخاذ تدابير وقائية لمنع ولوج البهائم للطريق السيار؛
- وضع أجل محدد لاستكمال ورش تجديد حظيرة سيارة الأجرة واتخاذ تدابير محفزة لتجديد مركبات نقل البضائع، حيث يصل عمر أكثر من 16000 عربة إلى 40 سنة.
- اعتماد سياسة مندجة لتنزيل الإستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية، لاسيما الانفتاح على قطاع التعليم بمختلف مستوياته، واستثمار البحث العلمي للحد من هذه الآفة، مع الاستعانة بالقيمين الدينيين والوعاظ؛
- إعطاء أهمية أكبر لمسألة الفحص التقني على العربات؛
- وضع رادارات متنقلة، سواء في الطريق السيار أو في الطرق الوطنية والجهوية؛
- تزويد الحافلات بنظام التوقيع العالمي لمراقبة مدى احترامها لقانون السير؛
- وعليه سيصوت فريقنا بالإيجاب على هذا المشروع قانون، آمليين أن تسهم الوكالة في تحقيق الأهداف المتوخاة منها في الوقاية من حوادث السير. والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

4- مداخلة الفريق الحركي:

السيد الرئيس المحترم

السادة الوزراء المحترمون

السيدات والسادة المستشارون المحترمون

يشرفني أن أقدم باسم الفريق الحركي للمساهمة في مناقشة مشروع قانون رقم 103.14 والمتعلق بإحداث الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية، هذا المشروع الهام الذي جاء بعد مراكمة تجارب متعددة في هذا المجال منذ إعداد أول استراتيجية وطنية للسلامة الطرقية ببلادنا سنة 2003 ومرورا بالخططات الإستراتيجية المندجة إلى حدود سنة 2013، وذلك من أجل ترسيخ سلوك طريقي مواطن وإرساء منظومة طرقية آمنة رغم الاكراهات المرتبطة بالموضوع بسبب تدخل عدد كبير من الفاعلين في تدبير هذا الملف الشائك وغموض في تحديد المسؤوليات وتشدت الجهود والامكانيات المتاحة لهذا المجال، فضلا عن محدودية فاعلية اللجنة الوطنية للوقاية من حوادث السير واختلالات تنظيمية ومؤسسية تحول دون تفعيل محاور الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية.

السيد الرئيس،

إننا في الفريق الحركي نثمن هذا المشروع الذي يتوخى في مجمله الرفع من مستوى أداء المؤسسات الحكومية المشغلة بمجال السلامة الطرقية، والاستجابة لتوصية الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية 2017-2026، ولكونه جاء انسجاما مع توصيات عشرية العمل للأمم المتحدة في

السيد الرئيس المحترم،

السيد الوزير المحترم،

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

إننا في فريق العدالة والتنمية بمجلس المستشارين، وإذ كنا نثمن مجهودات الحكومة في التعاطي مع هذه الظاهرة، والتي يندرج ضمنها إحداث الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية، فإننا ننبه إلى أن تخفيض عدد ضحايا حوادث السير في بلادنا بحوالي 20% في العشر سنوات المقبلة، أي إلى 2000 قتيل في السنة، يبقى دون تطلعات مختلف المتدخلين، مما يقتضي مضاعفة الجهود واستثمار مختلف الإمكانيات.

كما نسجل بإيجابية أيضا ما تم بذله من مجهودات كبيرة في مجال تعزيز السلامة الطرقية، سواء على المستوى المركزي أو على المستوى المحلي، وأخص بالذكر هنا الاستثمار المهم في البنية التحتية واللوجيستية وتخصيص منحة مهمة لتجديد أسطول سيارات الأجرة، بالإضافة إلى حملات التحسيس والتوعية، غير أننا لازلنا نلمس ارتفاعا ملحوظا في حوادث السير، فمها كانت البنية التحتية مجهزة ومهما كان معدل عمر العربات منخفضا، لا سبيل إلى بلوغ الأهداف المرجوة دون إدماج حقيقي للعنصر البشري، حيث يبقى السبب الرئيس لجل حوادث السير ببلادنا مرتبط أساسا بأخطاء بشرية.

وفي هذا الإطار نثمن مجموعة من الإجراءات المرتبطة باحترام قانون السير، والتي كان آخرها تفعيل مقتضيات المادة 187 من مدونة السير، التي تقضي بأداء غرامة مالية تتراوح بين 20 إلى 50 درهما، على الراجلين الذين لا يجتزمون خطوط العبور المخصصة لهم، رغم ما يمكن تسجيله من ملاحظات حول طريقة تنزيل هذا المقتضى ومدى توفير الشروط الضرورية لتطبيقه، لاسيما وأنا نسجل ضعف التشوير العمودي والأفقي داخل وخارج المدن وضعف صيانة البنية التحتية وعدم الوعي باحترام الممر الخاص بالراجلين، سواء من طرف السائقين أو الراجلين أنفسهم، بالإضافة إلى الإشكالات المتعلقة بالتراخي على الملك العمومي.

إننا في فريق العدالة والتنمية بمجلس المستشارين ندق ناقوس الخطر بخصوص تداعيات حوادث السير ببلادنا على الجانب الاجتماعي والاقتصادي، حيث تقدر تكلفتها بـ 2 في المائة من الناتج الداخلي الخام، بالإضافة بطبيعة الحال إلى الخسائر في الأرواح البشرية، وفي هذا الإطار ندعو إلى ضرورة.

- عقد شراكة بين الدولة والجماعات الترابية لتعزيز البنية التحتية وصيانتها؛

- زجر استعمال العربات الثلاثية في نقل المواطنين ومراقبة مدى احترام أصحاب هذه العربات للضوابط القانونية؛

من غموض في تحديد المسؤوليات ومن تشتت للجهود المبذولة لتدبير هذا القطاع، سيساهم حتما في الرفع من مستوى أداء السلامة الطرقية، خصوصا بعدما تبينت محدودية فاعلية اللجنة الوطنية للوقاية من حوادث السير. وهذه مناسبة ندعو الحكومة الى ضرورة الحرص على تطبيق معايير الحكامة الجيدة في تدبير هذه الوكالة وتسييرها، خصوصا فيما يتعلق بتطوير الرقابة وتخصيص الموارد البشرية والمالية الكفيلة ببلوغ أهداف الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية.

كما لا تفوتنا هذه الفرصة دون أن نؤكد على أهمية وضع هذه الهيئة المؤسساتية الجامعة لبرامج واقعية وقابلة للتطبيق تساهم في تغيير السلوك البشري والتحسيس بالسلامة الطرقية، من قبيل الاهتمام بالتربية على السلامة الطرقية بالمناهج التربوية وبالمخيمات الصيفية وغيرها، مع ضرورة الاشتغال والتنسيق مع جميع الفاعلين في هذا المجال في إطار مقارنة تشاركية ومنهجية تشاورية.

السيد الرئيس،

السيد كاتب الدولة المحترم،

تلكم أهم ملاحظات فريقنا فيما يتعلق بالنص التشريعي المعروض على أظنارنا اليوم. وانطلاقا من قناعتنا بأهمية هذا المشروع ووفاء بالتزاماتنا داخل الأغلبية الحكومية، سنصوت عليه بالإيجاب.

وشكرا لكم.

6- فريق الاتحاد العام لمقاولات المغرب:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس المحترم،

السيد الوزير المحترم،

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

يشرفني أن أتدخل اليوم بمناسبة مناقشة مشروع قانون رقم 103-14 المتعلق بإحداث الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية، ولابد بداية أن نثمن مستوى النقاش الذي عرفته أشغال اللجنة وكذا التفاعل الإيجابي للسيد الوزير مع تدخلات السادة الأعضاء اللجنة والتعديلات المقترحة من طرفهم.

السيد الرئيس،

لا أحد يجادل في هول آفة حوادث السير وما لها من انعكاسات اقتصادية واجتماعية كارثية، بما تخلفه يوميا من ضحايا قتلى ومصابين، خاصة في أوساط الشباب والنشطاء الأكثر استعجالا للطريق. ورغم الجهود التي بذلت لمحاربة هذه الآفة والتي أفضت إلى إرساء استراتيجية وطنية مندمجة للسلامة الطرقية، تم القطاعات المعنية سنة 2004 وذلك وفق مقارنة تشاركية للتأثير الإيجابي، في أهم العوامل التي تتسبب في حوادث السير، وخاصة منها العنصر البشري، استراتيجية تمتد على 10 سنوات، تعطي الأولوية للسلامة الطرقية، وتعمل على تحقيق تخفيض تدريجي لحوادث

مجال السلامة الطرقية، كما نثمن هذا المشروع نظرا لما يهدف إليه من إحداث وكالة تتوفر على جميع الموارد والوسائل الضرورية من أجل تنفيذ الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية، وكالة لها القدرة على تسيير ومراقبة وتدبير السلامة الطرقية وفق معايير الحكامة الجيدة مع تجميع الاختصاصات المرتبطة بهذا المجال، وتوحيد الخطاب قصد التحسيس والعمل على تطبيق القانون، والقضاء على أسباب حوادث السير وبالتالي التقليل من عدد الضحايا.

وفي هذا الإطار، فإننا ندعو الى تأهيل البنية التحتية الطرقية وتجديد حظيرة النقل الطرقي ومواكبة أصحاب الشاحنات، وتدعيم التكوين لمعلمي السياقة وإحداث وكالات جهوية ومحلية في إطار تقريب الإدارة من المواطنين، وتحسين التواصل بين الوزارة الوصية والجماعات الترابية للمساهمة بجد وفاعلية في ترجمة الاستراتيجيات وبرامج السلامة الطرقية.

وفي الأخير، وبالنظر إلى أهمية هذا المشروع كما قلنا سلفا، وأهمية أهدافه النبيلة فإنه لا يسعنا في الفريق الحركي إلا أن نصوت عليه بالإيجاب، متمنين التوفيق للجميع تحت القيادة الرشيدة لجلالة الملك محمد السادس نصره الله وأيده.

والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

5- مداخلة السيد محمد البكوري رئيس فريق التجمع الوطني للأحرار:

السيد الرئيس المحترم،

السيد كاتب الدولة المحترم،

يشرفني أن أساهم اليوم باسم فريق التجمع الوطني للأحرار في مناقشة مشروع قانون رقم 103.14 يتعلق بإحداث الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية. هذا المشروع الذي حظي باهتمام فريقنا بالنظر لأهمية هذا الموضوع الذي يقتزن بالأساس بمعالجة إشكالية السلامة الطرقية.

السيد الرئيس،

إن بلادنا تواجه اليوم حربا غير معلنة. إنها حرب الطرق التي باتت تكلفنا أثمانا باهظة في الأرواح، ناهيك عن المآسي الإنسانية والاجتماعية والخسائر الاقتصادية الجسيمة الناجمة عنها، وما لها من تأثيرات وتداعيات سلبية على الاقتصاد الوطني، باعتبار ما تحدثه من اختلالات عميقة في نظام النقل.

وأمام تزايد الحوادث على قارعة الطرق، لا يمكننا في فريق التجمع الوطني للأحرار إلا أن ندعم هذا المشروع الذي يروم إحداث وكالة وطنية للسلامة الطرقية. فهو يدخل في إطار استجابة الحكومة لتوصيات عشرية العمل للأمم المتحدة في مجال السلامة الطرقية، وكذلك لمرامي الاستراتيجية الجديدة للسلامة الطرقية 2017-2026، والتي تهدف إلى تخفيض عدد قتلى حوادث السير، من خلال إرساء منظومة طرقية آمنة.

ان هذا المشروع، الذي جاء ليعالج مجموعة من الاختلالات والثغرات، على رأسها إشكالية تعدد المتدخلين من القطاعين العام والخاص، وما رافقه

- العجز المزمع للمراقبة الإدارية والتقنية والطرقية، وانعدام ملاءمتها، إضافة إلى غياب المراقبة داخل المقاولات الثقيلة ولدى الوكلاء بالعمولة. وللتذكير أيضا في هذا الصدد، فإن جامعة النقل بالاتحاد العام لمقاولات المغرب سبق أن تقدمت باقتراح تفعيل عدد من التدابير الأساسية التي من شأنها أن تدعم إصلاح منظومة النقل الطرقي للبضائع، توجد الآن قيد الحوار قصد بلورتها في إطار برنامج تعاقدي.

السيد الرئيس،

وفيما يخص النقل الطرقي للمسافرين، فيعرف هو الآخر اختلالات عميقة منها:

- عدم مساهمة العرض للطلب، وتدني جودة الخدمات، وارتفاع مؤشرات انعدام السلامة الطرقية، مما يفسر انخفاض حصة النقل بواسطة الحافلات بالنسبة للتنقلات ما بين المدن من 57% سنة 1976 إلى 52% سنة 1988، ثم إلى 35% سنة 2008، وذلك لفائدة أنواع النقل الأخرى وفائدة السيارات الخاصة والنقل السري؛

- تفشي ظاهرة كراء الرخص التي تعيق سير وضبط ومراقبة القطاع، وذلك من خلال مساهمة واجبات الكراء في الرفع من كلفة الاستغلال، الشيء الذي يدفع المستغل لتقليل النفقات على حساب جودة الخدمة، والسلامة الطرقية والوضعية الاجتماعية للسائقين.

كما يعاني هذا القطاع كذلك من ذرية مقاولاته، وعدم قيام المحطات الطرقية بالدور المنوط بها على الوجه المطلوب، وهو ما يشكل عائقا أساسيا لتنظيم وتأهيل القطاع.

إن إعادة هيكلة وتأهيل قطاع النقل الطرقي تطرح نفسها بإلحاح، في ارتباط مع كل الجهد والخطوات المبذولة لحفظ السلامة الطرقية لكونه قطاعا يمارس نشاطه على الطريق، لذلك فتأهيله من العوامل الأساسية لحفظ السلامة الطرقية.

السيد الرئيس،

يعتبر اهتراء الحظيرة من الاختلالات الكبرى التي يعاني منها النقل الطرقي بالنظر لانعكاساتها السلبية على السلامة الطرقية والبيئية وعلى مردودية المقاولات، ونذكر على سبيل المثال أن أكثر من 9.000 عربة من عربات نقل البضائع يناهز عمرها 37 سنة في نهاية 2014، وأن 135 ألف عربة من صنف العربات التي يفوق وزنها الإجمالي 3,5 طن، يزيد عمرها عن 20 سنة، ولتدارك هذا الاختلال، وضعت الحكومة في علاقة مع المهنة برامج وطنية لتجديد حظيرة القطاع منذ 2006، وكانت هذه البرامج حاضرة بقوة في البرامج التعاقدية بين الحكومة ومهنيي النقل.

إلا أن تطبيق هذه البرامج اصطدم منذ البداية بتعقيدات مسطرية، ومركزة تدبير الملفات المتعلقة بها بالرباط، ومركزة التكسير بالدار البيضاء وهو ما انعكس على مستوى الاستفادة. فحسب المعطيات الصادرة عن

السير على المدى القريب، فإن المؤشرات المتعلقة بالسلامة الطرقية ما تزال مرتفعة، ولم ترق النتائج المحققة إلى مستوى الأهداف المرسومة.

ونظرا للتجربة التي راكبتها جامعة النقل بالاتحاد العام لمقاولات المغرب في ميدان النقل والسلامة الطرقية، فقد سبق لها أن اقترحت في الولاية الحكومية السابقة مسودة لتجميع كل ما يتعلق بالسلامة الطرقية تحت مسؤولية هيئة واحدة مستقلة، يعهد إليها بتدبير حكمة السلامة الطرقية، خاصة بعد أن تأكدت محدودية فعالية الأحمزة المكلفة بالسلامة الطرقية، وانعدام التنسيق فيما بينها خصوصا على المستوى الجهوي.

لهذا نسجل اليوم بارتياح تقديم الحكومة لمشروع قانون رقم 103.14 المتعلق بإحداث الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية، ونثمن هذه المبادرة.

السيد الرئيس،

إننا نؤكد مرة أخرى، أنه للوصول إلى صيغة فضلى، وأكثر تحسنا لحفظ السلامة الطرقية، ورفع مستواها، وتقليل حوادث السير، والحد من وقعها وانعكاساتها الاقتصادية والاجتماعية، وحفظ حقوق مستعملي الطريق، لا بد من مواكبة قطاع النقل الطرقي وإعادة تأهيله كي يتجاوب مع المتطلبات الجديدة، وإعمالها واحترامها؛ فهناك العديد من الجوانب التي مازالت تتطلب التدخل العاجل، وهنا أذكر بالمناسبة بعض الاختلالات التي يعاني منها النقل الطرقي:

- هيمنة القطاع غير المنظم الذي ينجز 70% من التدفقات؛

- اهتراء عربات النقل الطرقي للبضائع لحساب الغير، التي يبلغ متوسط سنها 13 سنة، ولم يُعط برنامج تكسير وتجديد الحظيرة النتائج المرجوة منه، نظرا لضعف تنافسية القطاع، والتعقيدات المسطرية المتعلقة بتطبيق هذا البرنامج؛

- الذرية الكبيرة للمقاولات الثقيلة، وتدبيرها بشكل تقليدي، ذلك أن 88% من المقاولات تتوفر على شاحنتين أو أقل، كما أن 90% منها مقاولات ذاتية، تفتقر للموارد البشرية، وتعاني من خصائص في التكوين؛

- الكمية المفرطة لعرض شاحنات النقل الطرقي للحساب الخاص، في منافسة غير مشروعة للنقل لحساب الغير، وهو ما ينعكس على تنافسية هذا الأخير وعلى السلامة الطرقية؛

- الممارسة السلبية من الناحية الاقتصادية المتمثلة في الزيادة المفرطة في المحولة، والتقصير في صيانة الشاحنات، وخاصة شاحنات القطاع غير المنظم التي لا تشملها مراقبة المحولة؛

- اندحار التعريفات المتعامل بها، الشيء الذي أكدته تقرير البنك الدولي حول لوجيستيك التجارة وتنافسية المغرب، مع ما لهذا الاندحار من عواقب وخيمة، تُضاعف انعدام السلامة الطرقية بالمغرب، وتؤدي إلى تفشي المنافسة غير السليمة؛

اجتماعية ونفسية عميقة؛ الأمر الذي يستدعي تعبئة شاملة، ورسدا لجهود جبارة تنخرط فيها القوى الفاعلة في المجتمع قصد التوعية بخطورة الأمر وبأهمية التربية على احترام قواعد السلامة الطرقية والتزامها.

وقد كان الفريق الاشتراكي بمجلس النواب سباقا في وضع مقترح قانون تحدث بموجبه وكالة وطنية للسلامة الطرقية يأخذ بمعايير وأساليب وصيغ التدبير العقلاني والحكمة الإدارية والمالية والتعبئة القوية للموارد المادية والبشرية اللازمة، كما يتوخى تمتيعها بحضور فاعل ووازن يمكنها من لعب دورها الكامل ليس فقط على الصعيد الوطني، بل أيضا على الصعيد الجهوي عبر استحضار واستثمار الخصوصيات المحلية المرتبطة بالسلامة الطرقية وسلوكات مستعملي الطريق.

السيد الرئيس،

تعتبر معضلة حوادث السير معضلة مجتمعية خطيرة لها انعكاسات سلبية على المستويات الإنسانية والاجتماعية والاقتصادية نتيجة الآثار المادية والبشرية الجسيمة سواء على صعيد الأفراد أو على صعيد الجماعات. وهي تمثل، بحكم انعكاساتها وتداعياتها الوخيمة، عائقا أمام تماسك النسيج الأسري والبناء المجتمعي وعاملا معرقلا لنمو الاقتصاد الوطني لما تحثه من اختلافات عميقة في نظام النقل الذي يعد رافعة للتنمية البشرية والجاذبية الاستثمارية والسياحية لبلادنا.

وعلى الرغم من الاستراتيجيات والمخططات الحكومية لمحاربة حوادث السير والجهود الجماعية المحمودة المبذولة خلال العقود الأخيرة، تظل النتائج الإيجابية المنشودة على مستوى المؤشرات المتعلقة بالسلامة الطرقية رهينة تفعيل آليات ناجعة وإحداث مؤسسات ملائمة قادرة على تعبئة المواطنين وتأطيرهم وتوعيتهم عبر إشاعة الثقافة والمبادئ والقواعد السليمة لاستعمال الطريق.

ويتعين في مؤسسة حديثة مكلفة بالوقاية والسلامة الطرقية أن تستجيب للتغيرات التي شهدتها المملكة المغربية وخاصة التطورات الدستورية الأخيرة على مستوى التأطير التربوي والتعدد الثقافي والبعد الجهوي ومبادئ الحكامة الجيدة. ووفق هذا التوجه.

فهو نعتبر إحداث هذه الوكالة تنصلا من مسؤوليتكم عن الحصيلة الثقيلة لحوادث السير وتحميلها للهيئة الجديدة واستغرب النواب نقل اختصاصات اللجنة القديمة إلى الوكالة المستحدثة وإبعادها عن القطاع الحكومي صاحب الوصاية، رغم فشل المقاربة القانونية التي اعتمدها مدونة السير على الطرقات، ورغم الاعتمادات المالية الضخمة المرصودة للجنة، محذرين من نفس الأهداف المتوخاة من إحداث هذه الوكالة، التي أريد لها أن تساهم فقط في التخفيف من مشاكل قطاع النقل، الذي ما زال يعاني عدة إشكاليات، تحول دون تأهيله وتطويره وتحسين خدماته، وبالتالي التخفيف من معضلة حرب الطرق.

مديرية النقل الطرقي والسلامة الطرقية، لم تصرف على مدى سنوات العمل بهذه البرامج سوى 450 مليون درهم من الميزانية المرصودة لها، وهو مالا يتجاوز 15% فقط من هذه الميزانية، مع العلم بأن 75% من المستفيدين استفادوا خلال سنوات العقد البرنامج الأخير (2014-2016)، والقسط الأكبر من هذه الاستفادة سجلت في السنة الأخيرة من هذا العقد، تبعا لما عرفته المسطرة مؤخرا من تبسيط وتخفيف، واعتماد التدبير الجهوي للملفات على مستوى المديرية الجهوية.

وللتذكير فإن من بين أهداف برامج التجديد:

- التخفيف من حوادث السير وانعكاساتها الكارثية الاقتصادية والاجتماعية؛

- تخفيض الانبعاثات الغازية لحفظ البيئة والصحة العامة للمواطنين؛

- تحسين مردودية المقاولات الوطنية؛

- تقليص استهلاك المحروقات التي تستوردها بلادنا بالعملة الصعبة.

واعتبارا لما سبق، ولبلوغ الأهداف المسطرة لبرامج تجديد الخطيرة، فإننا نوه بإدراجها ضمن القانون المالي لسنة 2018.

السيد الوزير،

كان لا بد من التذكير بكل هذه الاختلالات التي يعاني منها قطاع النقل الطرقي، مادامنا بصدد ارساء وكالة للسلامة الطرقية، لأن تدارك هذه الاختلالات جانب أساسي في إشكالية السلامة الطرقية، وأرجو أن أكون قدمت عناوين وإشارات بخصوص واقع القطاع في علاقته بالسلامة الطرقية، سواء نقل البضائع أو نقل المسافرين، وإشارات حول ما ينتظره المهنيون من استكمال إرساء هذه الوكالة وتفعيلها، مع الإلحاح على ضرورة الحرص على توفير الوسائل والآليات والظروف اللازمة لعملها بالصورة الفضلى المرغوبة.

لكل هذه الاعتبارات فإننا نوه بمضامين هذا المشروع ونصوت عليه بالإيجاب آملين أن يؤدي إلى الحد من حوادث السير وتحسين منظومة النقل ببلادنا.

والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

7- مداخلة الفريق الاشتراكي:

السيد الرئيس،

السيدات والسادة الوزراء،

السيدات والسادة المستشارون،

لا شك أن موضوع السلامة الطرقية من الموضوعات والقضايا التي تستأثر باهتمام المواطنين وتشغل بالهم، ذلك لأن حوادث السير ببلادنا – كما بكثير من بلدان العالم – تشكل هاجسا مجتمعا بامتياز، كما تعتبر تحديا خطيرا يعوق مسيرات التنمية، بما تخلفه من آثار خطيرة وخسائر بشرية ومادية جسيمة، وما تمثله من استنزاف بشري وإنهاك اقتصادي وعواقب

السيد الرئيس،

مشروع القانون الذي يروم إحداث وكالة تتمتع بالشخصية الاعتبارية والاستقلال المالي، ويعهد إليها اختصاصات واسعة، لا تقتصر فقط على الصلاحيات التي كانت مخولة للجنة الوطنية للوقاية من حوادث السير، بل شملت كذلك الاختصاصات الموكولة للقطاع الحكومي الوصي، الأمر الذي يطرح أكثر من تساؤل.

فالمشروع الذي بين أيدينا لن يملأ الفراغات الموجودة، على اعتبار أنه لم يأت بمقتضيات من شأنها تعزيز الترسنة القانونية المرتبطة بمجال السلامة الطرقية، بما يضمن حكامه القطاع ونجاعة التدابير والإجراءات المتخذة في هذا المجال، بدل الاقتصار على تجميع اختصاصات السلطة الحكومية المكلفة بقطاع التجهيز والنقل واللوجستيك ونقلها للوكالة الوطنية للسلامة الطرقية، دون إبراز اختصاصات جديدة كان من المفروض أن تناط بهذه الوكالة الجديدة، بما يعطي لدورها بعده الوقائي والرقابي، وذلك من أجل تعزيز الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية.

إضافة إلى غياب هاجس تعزيز الآليات القانونية لمواجهة ظاهرة حوادث السير، عبر إصلاحات بنوية عميقة على عدة مستويات، على اعتبار أن الهدف الأساسي من إحداث هذه الوكالة هو الاستجابة لمرامي الاستراتيجية الجديدة للسلامة الطرقية 2017 - 2026 الهادفة إلى تخفيض عدد قتلى حوادث السير ببلادنا، وإرساء سلوك طريقي مواطن وترسيخ منظومة طرقية آمنة، انسجاما مع توصيات عشرية العمل للأمم المتحدة في مجال السلامة الطرقية، والتي من أهم نقاطها إحداث وكالة حكومية رائدة لتوجيه الجهود الوطنية المبذولة في مجال سلامة المرور والطرق، وتقييم حجم الإشكالية والإطار المؤسسي في ما يخص حوادث السير، والقدرة على الوقاية من الأخطار الناجمة عنها.

لذلك نعتقد ونتمنى أن نكون مخطئين أن المشروع ربما سيفشل في ترجمة إرادة الفاعلين والمتدخلين في قطاع النقل، من حيث إقرار مبادئ الدستور الجديد، خاصة ما يرتبط بمبدأ ربط المسؤولية بالمحاسبة، أو ما يرتبط بحكمة هذه الوكالة الجديدة وطبيعة الاختصاصات الموكولة لها، بما يسمح ببلورة إستراتيجية وطنية واضحة المعالم وقابلة للتنفيذ، بدل الاقتصار على نقل اختصاصات بعينها كما جاء في المشروع، بما جعل من الوكالة وعاء لتجميع مجموعة من المهام المخولة للوزارة الوصية وغيرها من المؤسسات المتدخلة في المجال، بدل أن تشكل قيمة مضافة جديدة باختصاصات مهمة، من شأنها أن تسهم بشكل فعال في مجال السلامة الطرقية.

8- مداخلة فريق الاتحاد المغربي للشغل:

السيد الرئيس المحترم،

السيدات والسادة الوزراء المحترمون،

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

إن مناقشة مشروع قانون 103.14 يتعلق بإحداث الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية يأتي في الوقت الذي تعيش فيه بلادنا حربا طرقية تذهب بسببها آلاف الأرواح كل سنة، ورغم الجهود المبذولة في مجال التوعية والقوانين الجزرية المتعلقة بمدونة السير وغيرها من الاجراءات التنظيمية، فإن معدل الوفيات لا زال مرتفعا جراء حوادث السير المميتة ناهيك عن العاهات المستديمة التي تكلف مالية الدولة مبالغ كبيرة سواء في العلاج أو المتابعة.

كما لا يجب أن ننسى دور الطرق والمسالك والبنيات التحتية عموما والتي يكون غيابها أو ترددي حالتها من أسباب حوادث السير خصوصا بالمناطق النائية والعالم القروي.

السيد الرئيس،

لابد من الإشادة بإحداث هذه الوكالة نظرا للحاجة الملحة لاعتماد مبدأ الحكامة في التطرق الى هذا المجال الحيوي، هذه الحكامة التي يجب ان تكون إحدى أهم السات التي يتحلّى بها مسيرو هذه الوكالة، من خلال اختيار الكفاءات والأطر المكونة، والتي رصيد وتجربة في المجال، والاعتماد على الدراسات والأبحاث الجامعية من خلال افتتاح الوكالة على محيطها السوسيو ثقافي والجامعي والتعاون مع جمعيات المجتمع المدني التي لها نفس الأهداف والتطلعات.

ولعل من أهم الأسس التي يجب أن تشتغل عليها الوكالة، مسألة التوعية القبلية والتنوعية الوقائية وخصوصا في صفوف الأطفال والمراهقين، لأن ما نشهده في شوارع بلادنا من تجاوزات وعدم وعي من قبل فئات الراجلين وخصوصا الأطفال والمراهقين يجعلنا ندق ناقوس الخطر، لأن عدم الوعي يؤدي إلى الهلاك والموت في ظل سياسة طرقية غير واضحة المعالم، ونظام مراقبة وزجر يتطلب إعادة النظر في القوانين المنظمة له.

لذلك فإننا السيد الرئيس السيد الوزير مطالبون أن نساهم جميعا في بلورة سياسة حامية أولا والبحث عن حلول ناجعة للحد من آفة حوادث السير، من خلال التركيز على التكوين والتكوين المستمر لفئات السائقين بكل أنواعهم وكذا المراقبة الطبية للسائقين، إضافة إلى مراقبة الآليات من ناقلات بكل أصنافها، والتشديد في إنزال العقوبات على المخالفين دون شطط في استعمال السلطة، أو وضع كلائن والتصيد للسائقين في الطرقات بهدف تحصيل المخالفات عوض البحث عن تفاديا أو الحد منها.

وإن الانتقال والتغيير المؤسسي من اللجنة الوطنية للوقاية من حوادث السير إلى وكالة وطنية للسلامة الطرقية سيكون له الأثر الايجابي على تنظيم هذا المجال التوعوي والاحترافي من أجل التقليل من حوادث السير وعدد القتلى والجرحى التي تنتج عنها سنويا.

لذلك سنصوت في فريق الاتحاد المغربي للشغل بالامتناع على نص المشروع.

الفصل اعتمادات مالية تقدر 2.66 مليار درهم تم تحويل منها 1.1 مليار درهم للفصل المتعلق بالتحملات المشتركة، واستعمل غلاف مالي بلغ 1.56 مليار درهم لاقتناء معدات إدارية وتم تحويل 28.4 مليون درهم لصرف رواتب تكميلية للموظفين وألغى الباقي أي حوالي 4.7 مليون درهم.

ما يثير الانتباه أن هذه الاعتمادات تم صرفها في أمور لا علاقة لها بتاتا بالطوارئ أو نفقات يصعب توقعها لأننا لا نفهم كيف أن الحكومة لا تتحكم في رواتب موظفيها، كما أن المعدات المكتسبة وكل المعدات المدرجة بميزانية التسيير هي سهلة التوقع لان الإدارة العمومية على علم بحاجياتها الإدارية، لذا لا نفهم كيف يمكن تحويل مخصصات الطوارئ لتغطية تكاليف ميزانية التسيير التي من المفروض أن تتحكم فيها الحكومة كليا. فهناك احتمالين لتفسير هذه الظاهرة التي كثيرا ما تكررت خلال السنوات السابقة، إما أن الحكومة كانت على علم مسبق بهذه المصاريف غير أنها ارتأت إدراجها ضمن مصاريف الطوارئ لتفادي تضخم ميزانية التسيير والسهر على تقديم الميزانية في حلة مقبولة لأنها تعرف أنه بعد المصادقة على الميزانية يمكنها تحويل هذه الاعتمادات إلى وجهتها الحقيقية. وإما أن كفاءة الحكومة في ضبط توقعات ميزانية التسيير محدودة ولا تستطيع التحكم فيما تستهلكه من خدمات ومعدات؛

3- القانون المالي المصادق عليه في البرلمان ليس هو القانون المالي الذي تم تنفيذه على أرض الواقع، وبذلك فالبرلمان يجهل الوجهات التي صرف فيها جزء لا يستهان به من الاعتمادات التي وافق عليها. فبالإضافة إلى تحويل اعتمادات مخصصة للطوارئ السالفة الذكر يشوب القانون المالي عدة تشوهات أخرى كالرفع من سقف اعتمادات المصالح العمومية المسيرة بكيفية مستقلة (SEGMA) المتعلقة بالاستغلال بحوالي 1.09 مليار درهم والزيادة في الاعتمادات المرتبطة بالاستثمار بحوالي 2.8 مليار درهم. فضلا عن رفع سقف الاعتمادات المحولة للحسابات الخصوصية حيث أن البرلمان وافق بالنسبة لصندوق " تمويل نفقات التجهيز ومحاربة البطالة" على نفقات تقدر ب 566 مليون درهم في حين أنه سجل نفقات بلغ مجموعها 3 أضعاف هذا الغلاف بحيث وصلت المصاريف المنجزة إلى 1.65 مليار درهم، ونفس الشيء نلاحظه بالنسبة للحساب الخصوصي المسمى " التنمية الفلاحية"، والذي صادق البرلمان على اعتمادات تقدر ب 500 مليون درهم، في حين أن النفقات الحقيقية بلغت حوالي 3.1 مليار درهم؛

4- تم إلغاء 22.5 مليار درهم برسم اعتمادات سنة 2013 وهو رقم قياسي لم يسبق له نظير في تاريخ المالية العمومية، لأنه يمثل ضعف ما ألغى سنة 2013، كما يعادل 53% من ميزانية التجهيز المنجزة سنة 2013. هذه الاعتمادات الملغاة بهذا الحجم وهذه الضخامة تعني شيء واحد. هو ان التوقعات المالية يطغى عليها الطابع السياسي لدرجة أنها أصبحت تفتقر للواقعية.

5- علاوة على القروض التي مدتها أقل من سنتين التي استبعدتها

ثالثا: مشروع قانون رقم 82.16 يتعلق بتصفية ميزانية السنة المالية 2014:

1- مداخلة فريق الأصالة والمعاصرة:

السيد الرئيس المحترم،

السيدات والسادة الوزراء المحترمين،

السيدات والسادة المستشارين المحترمين،

يشرفني أن أتدخل باسم فريق الأصالة والمعاصرة حول مشروع قانون رقم 82.16 يتعلق بتصفية ميزانية السنة المالية 2014، وهو مشروع على درجة كبيرة من الأهمية، لأن قانون التصفية يشكل أداة سياسية رئيسية لمراقبة مدى التزام الحكومة بالترخيص البرلماني أثناء تنفيذها للقانون المالي، ومدى التحقق من النتائج المالية لكل سنة، ومراقبة حصيلة تنفيذ الميزانية، ومقارنتها مع التقديرات المرخص بها في القانون المالي بما يسمح للبرلمان من الاضطلاع على الحصيلة العامة لمجموع عمليات تنفيذ القانون المالي، وبما يمكن البرلمان من ممارسة وظيفته الدستورية في الرقابة اللاحقة على النشاط المالي للحكومة ومدى قدرتها على الوفاء بالالتزامات التي تعهدت بها في الميدان الجبائي ومجالات التسيير والاستثمار.

إذا كان الدستور والقانون التنظيمي للمالية يخولان للبرلمان سلطات مهمة في الرقابة اللاحقة على النشاط المالي للحكومة، فإن إحدى الحدود والعوائق العملية التي تحول دون أداء البرلمان لدوره كاملا في مراقبة وتقييم تنفيذ قانون المالية هي ضعف التحكم التقني في عمليات الميزانية الذي يتطلب دراسات معقدة على قاعدة إحصائيات ليست في متناول البرلمان في ظل الوضع شبه الاحتكاري لوزارة المالية فيما يتعلق بالمعلومات الخاصة بتنفيذ قانون المالية.

لكن، رغم ذلك، ومن خلال اطلاعنا على التقرير الذي أعده المجلس الأعلى للحسابات حول تنفيذ قانون المالية لسنة 2014، لا بد من إبداء بعض الملاحظات:

1- عدم الانتظام والتباعد الصارخ في الإيداع، بحيث يساهم التأخير في إيداع قانون التصفية أمام البرلمان في التقليل من أهميته، كأسلوب للرقابة، يمارسه البرلمان تجاه الحكومة، فقيمة قانون التصفية هي صدوره في أجله القانوني حتى يتسنى للبرلمان الاضطلاع بدوره الدستوري في مراقبة الحكومة.

فالجلس الأعلى للحسابات لم يتوصل بمشروع قانون التصفية والحساب العام للمملكة، وكذا الحسابات الإدارية لمختلف الوزارات إلا بعد مرور الأجل القانوني، وهو تأخير غير مفهوم، خاصة في ظل تعميم استعمال النظام المعلوماتي المندمج لتدبير نفقات الدولة (GID) ابتداء من سنة 2010؛

2- فصل النفقات الطارئة والمخصصات الاحتياطية، رصدت لهذا

من حيث النتائج النهائية لتنفيذ قانون المالية، وعلى مستوى الميزانية العامة، وعلى مستوى الحسابات الخصوصية للخزينة وعلى مستوى مرافق الدولة المسيرة بصورة مستقلة.

السيد الرئيس،

إن أهمية هذا القانون تظهر أثناء تقديمه، حيث تحدد مجموع عمليات تنفيذ القانون المالي وعمليات خزينة الدولة والترخيص بالتحويل المحاسبي لحساب الخزينة وبذلك فإن مناقشة قانون التصفية تكتسي أهمية خاصة، حيث تمكن من الوقوف على الاختلالات وحصص النفقات وأوجه الصرف المختلفة وتوظيفها في مساءلة الأداء الحكومي، لذا وجب تقوية دور هذه القوانين وإغناء مضامينها وتبويبها مكانة لائقة بها انسجاما مع مقتضيات الدستورية التي تلزم الحكومة بأن تعتمد مشروع قانون خاص بتصفية الميزانية، قبل نهاية السنة المالية الثانية الموالية، وبالتالي فقانون التصفية هذا يكتسي أهمية بالغة باعتباره آلية لإخبار البرلمانين وإطلاعهم على كيفية صرف الاعتمادات، وهو كذلك وسيلة لممارسة الرقابة البعدية على أعمال الحكومة من طرف البرلمان.

لذا أصبح لزاما على الحكومة تقديم مشروع قانون التصفية أمام البرلمان لمناقشته ومعرفة أوجه صرف المال العام قبل نهاية السنة الثانية الموالية، وهو رهان يمكن تسجيله إيجابيا، بحيث أصبح بالإمكان الوصول إلى معدل زمني متوسط للمصادقة على قانون تصفية ميزانية السنة المالية في حدود سنتين على أبعد تقدير، بعدما كان المعدل الزمني يتراوح ما بين 9 و5 سنوات، مما يجعلها مجرد قوانين شكلية يفقدها التأخير في تقديمها أهميتها ويفرغها من مضمونها، وعليه فإن الحكومة مطالبة اليوم بمضاعفة مجهوداتها من أجل الالتزام بالآجال القانونية التي ينص عليها الدستور خاصة وأن العديد من الدول المتقدمة لا يتطلب منها إعداد وتقديم مشروع قانون التصفية إلا شهورا معدودة.

وأخيرا، لابد أن نحبي الحكومة على المجهودات التي بذلتها من أجل تسريع وثيرة إعداد وتقديم قوانين التصفية، وذلك في إطار الحرص على تفعيل أحكام الدستور من جهة، وكذا في إطار إعطاء قانون التصفية الأهمية التي يستحقها كأداة محممة من أدوات الرقابة البرلمانية، وعلى اعتبار أننا كأغلبية تساهم في التدبير الحكومي، وساهمنا في تنفيذ قانون المالية، من الطبيعي أن نتفاعل بالإيجاب مع مشروع قانون التصفية هذا. والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته.

3- مداخلة فريق الاتحاد العام لمقاولات المغرب:

بسم الله الرحمن الرحيم.

السيد الرئيس المحترم،

السيد وزير الاقتصاد والمالية المحترم،

السيدات والسادة المستشارين المحترمين،

الحكومة من القوانين المالية للحيلولة دون تضخم النفقات، فإنها قلصت من الاعتمادات المرصودة للدين المتوسط الأمد والطويل الأمد، أثناء إعدادها للقانون المالي. لأنه خلال سنة 2014 فتحت اعتمادات إضافية دون علم البرلمان بجوالي 9.3 مليار درهم. التفسير الوحيد المقبول الذي من شأنه أن يبرر هذه الاعتمادات الإضافية هو صعوبة توقع سعر الصرف، ونسب الفوائد المتغيرة بالنسبة للدين الخارجي، لكن عندما نحلل المعطيات التي هي بيد وزارة المالية. نلاحظ أن هذا السبب الوجيه لا يشرح الاعتمادات الإضافية المفتوحة. لان خدمة الدين حسب وزارة المالية بلغت بالنسبة للدين الخارجي 11.3 مليار درهم سنة 2012، و11.88 مليار درهم سنة 2013، و12.1 مليار درهم سنة 2014. وعليه يتبين أن الحكومة انطلقا من معطيات سنة 2012 و2013 كانت قادرة على توقع خدمة الدين لسنة 2014، كما أن الفرق بين تكاليف 2013 و2014 هو 220 مليون درهم، وليس 9.3 مليار درهم. كل هذه المعطيات توحي بأن الحكومة تعمدت تقليص اعتمادات خدمة الدين قصد إعطاء الانطباع بأن الحالة المالية بخير؛

6- تراكم تجميد الأموال بالحسابات الخصوصية المرصدة لأموال خاصة حيث بلغت المواد 67 مليار درهم، في حين أن النفقات وصلت 53.4 مليار درهم مما يعني إضافة فائض يقدر ب 13.6 مليار درهم إلى مجموع أرصدة الحسابات المرصدة لأموال خاصة ليصل الرصيد الإجمالي غير المستعمل إلى حوالي 94 مليار درهم؛

7- الفوارق المسجلة بين المتوقع وما تم تحقيقه، سواء كان إيجابيا أو سلبيا، والتفاوتات المسجلة في الأداء المالي للقطاعات الوزارية، تدفعنا إلى التساؤل أولا عن أسباب هذه الفوارق والتفاوتات؟ وثانيا عن منهجية الحكومة في وضع الفرضيات والتوقعات التي لا تتسم بالواقعية في كثير من الأحيان؟

السيد الرئيس،

بناء على الملاحظات التي أثارناها، وانسجاما مع الموقف المعبر عنه من طرف فريق الأصالة والمعاصرة في لجنة المالية، فإننا نصوت على هذا المشروع قانون بالمعارضة.

2- مداخلة الفريق الحركي:

السيد الرئيس المحترم،

السيد الوزير المحترم،

السيدات والسادة المستشارين المحترمين،

يشرفني أن أتناول الكلمة باسم الفريق الحركي في إطار مناقشة مشروع قانون رقم 82.16 يتعلق بتصفية ميزانية السنة المالية 2014، لأعرض على أظنار مجلسنا الموقر وجهة نظرنا حول هذا المشروع، مسجلين في البداية وفاء الحكومة بالتزامها في ظل الدستور الجديد، وهو إجراء دستوري وقانوني يتم من خلاله تقييم سنة مالية منتهية من الجانب المحاسبي، وذلك

السيد الرئيس المحترم،

أنتشر اليوم بأن أتناول الكلمة، أمام أنظار الجلسة العامة، باسم فريق الاتحاد العام لمقاولات المغرب، بمناسبة مناقشة مشروع قانون رقم 82.16 يتعلق بتصفية ميزانية السنة المالية 2014 والتي تندرج ضمن اختصاص لجنة المالية والتخطيط والتنمية الاقتصادية.

السيد الرئيس،

يأتي مشروع قانون رقم 82.16 قيد المصادقة، في سياق تكريس الجهود الحكومية المبذولة الرامية إلى إعداد قوانين التصفية وعرضها على المؤسسة التشريعية داخل الآجال الدستورية والقانونية، وفقا لمقتضيات الفصل 76 من الوثيقة الدستورية وأحكام القانون التنظيمي للمالية ذات الصلة، من خلال تفعيل قواعد ربط المسؤولية بالحاسبة في الشق المتعلق بالمالية العمومية، باعتبار قانون التصفية أداة لممارسة الرقابة البعدية للمالية العمومية عبر الاطلاع والتحقق من كيفية صرف الاعتمادات واستخلاص الموارد وكذا مراقبة حصيلة تنفيذ الميزانية مع التقديرات المرخص بها في القانون المالي.

السيد الرئيس،

إننا في فريق الاتحاد العام لمقاولات المغرب، إذ نؤكد على الأهمية المحورية لقوانين التصفية لكونها وسيلة من الوسائل الدستورية للثبوت من تنفيذ القانون المالي السنوي والترخيص البرلماني، وكذا تمكين البرلمان من تحليل ودراسة مؤشر دقة تخطيط الإيرادات والنفقات ومؤشر دقة إعداد وتنفيذ الميزانية بشكل عام، فإننا ندعو الحكومة إلى تقوية مؤشراتهما في وضع فرضياتهما التي يتعين فيها أن تتسم بالواقعية وتمكن من تأمين التوازنات الماكرو اقتصادية للاقتصاد الوطني.

وتجدر الإشارة، أنه كان يتعين على الحكومة تقديم قانون التصفية قيد المصادقة، باعتبار التوبيع الاقتصادي والوظيفي على مستوى المصنفات الموازناتية لمختلف القطاعات، خصوصا فيما يتعلق بتنفيذ النفقات، ليكون تقييم الأثر سهلا في انتظار اعتماد المقاربة الجديدة المتجلية في ربط الميزانية بالبرامج والمهام.

السيد الرئيس،

وأخيرا، فإن فريق الاتحاد العام لمقاولات المغرب يعتبر أن أساس نجاعة الإدارة المالية تكمن في صدقية مشاريع القوانين وعمق ووضوح الخطوط العريضة التي تعتمد عليها الرسالة التأسيسية التي يبعثها رئيس الحكومة إلى مختلف القطاعات الوزارية، وأن العبرة لا تكمن في حجم النفقات المنجزة والموارد المحصلة، وإنما تكمن في النتائج المحققة انطلاقا من الأهداف المحددة والتي على أساسها تم فتح الاعتمادات وصرف النفقات.

وانسجاما مع موقفنا في فريق الاتحاد العام لمقاولات المغرب، فإننا

نصوت بالإيجاب على مشروع هذا القانون.

4- مداخلة فريق الاتحاد المغربي للشغل:

السيد الرئيس المحترم،

السيدات والسادة الوزراء المحترمون،

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

أتدخل اليوم باسم فريق الاتحاد المغربي للشغل من اجل مناقشة مشروع قانون رقم 82.16 يتعلق بتصفية ميزانية السنة المالية 2014. ويدخل هذا النقاش الخاص بهذا المشروع في إطار أحكام الفصل 76 من الدستور وفي إطار الرقابة البعدية للقانون المالي.

وكما جاء في عرض السيد الوزير أن هذا المشروع جاء لتفعيل مضامين الدستور وخاصة ما يتعلق بتعزيز الشفافية وترسيخ ثقافة ربط المسؤولية بالحاسبة، باعتبار قانون التصفية وسيلة من وسائل ممارسة الرقابة البعدية للمالية العمومية عبر الاطلاع والتحقق من كيفية صرف الاعتمادات واستخلاص الموارد وكذا مراقبة حصيلة تنفيذ الميزانية مقارنة مع التقديرات المرخص بها في القانون المالي، وقد تمت كذلك الإشارة في عرض الوزير إلى أن الغاية من مشروع القانون رقم 82.16 يتعلق بتصفية ميزانية السنة المالية 2014 هو بيان اعتمادات الاستثمار المتوفرة في نهاية السنة المالية 2014، ونقل زيادة النفقات على الموارد بالنسبة للميزانية العامة، لتضاف إلى المكشوف في حساب الخزينة، وضبط الرصيد الدائن أو المدين لكل صنف من أصناف الحسابات الخصوصية للخزينة عند نهاية السنة المالية 2014.

السيد الرئيس المحترم،

السيدات والسادة الوزراء المحترمون،

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

الواضح من خلال ما سبق ذكره؛ أن أهمية قانون التصفية تكمن في كون "الحكومة ملزمة بالعودة إلى البرلمان لتقييم الصلاحيات التي منحها لها خلال قانون المالية للسنة"، مسجلا أنه يحمل بعدا رقابيا أكثر، لأن من خلاله تتم مراقبة عمل الحكومة وأدائها للسنة المالية برلمانيا. وأن هذا القانون يعد "آلية لتتبع للمواطن طريقة تعامل الحكومة مع الموارد وقدرتها على الإنجاز"، حيث أن "مؤشرات الأرقام تؤكد ما إذا كانت للحكومة قدرة على التوقع والإنجاز أم لا.

كما يمكن التأكيد على ضرورة الرهان التديري من خلال قانون المالية للتصفية، مبرزا مدى قدرة الحكومة التديرية في تحصيل الضرائب أو عدم القدرة على استخلاص الكثير من المداخل التي تضيع على الدولة موارد مهمة.

وإذ نسجل في فريقنا الاتحاد المغربي للشغل؛ أن قوانين التصفية في

السيد الرئيس المحترم؛

السيدات والسادة الوزراء المحترمون؛

السيدات والسادة المستشارون المحترمون.

مقارنة مع قانون المالية السنوي الذي يعد بمثابة الركيزة الأساسية في العمل التشريعي، فإن قانون التصفية لا يثير جدلا حادا، ولا يعير البرلمان اهتماما كما لو كان بمثابة إجراء شكلي، ويعود عدم الاهتمام بقانون التصفية في قانون الميزانية أولا لكونه لا يلقي الاهتمام الكافي من البرلمان والبرلمانيين على حد سواء، نظير الاهتمام الذي يلقاه القانون المالي. ويرز عدم التعامل الجدي في عدم احترام آجال ايداعه للمناقشة، فالتماطل الحكومي في تقديم قانون التصفية من شأنه أن يضعف المهمة الرقابية للبرلمان الذي لن يمكن من فحص نتائج تنفيذ الميزانية من طرف الحكومة، والتي تظل حرة في اخذ مراسيم التسبيقات ونقل الاعتمادات من سنة مالية لأخرى.

فتأخر مشاريع قوانين التصفية يجعل من المراقبة المالية للبرلمان عديمة الجدوى، ويجعل الحكومة في موقع مريح، فما هي يا ترى الأهمية من مناقشة مشاريع قوانين تصفية تآكلت وتقادمت مفعولها بشكل يستحيل معه الوقوف بجد وعن قرب على فحوى الاعتمادات المنفذة، في حين من المفروض أن ينكب البرلمان على دراسة مشاريع قوانين التصفية في وقت وجيز للتأكد من تنفيذ قوانين المالية،

وعليه، سنصوت الامتناع على نص المشروع.

المغرب تناقش بشكل متأخر إلى درجة أن الحكومة كانت تقدم قوانين الحكومات السابقة، معلنا أن هذا المشكل تم تجاوزه من خلال القانون التنظيمي لقانون المالية لسنة 1998، والذي نص على تقديم القانون في السنتين الموالتين؛ ثم أخذ قانون المالية للتصفية بعدا أقوى مع التنصيص الدستوري عليه.

وتبقى أهمية ومصادقية الوظيفة الرقابية لقانون التصفية ضعيفة لعدة اعتبارات، منها ما هو متعلق بآجال تقديم هذا القانون، سرعة المناقشة والتصويت على هذا القانون، وهذا ما يفرغ هذه المراقبة من محتواها، وأصبحت مجرد إجراءات شكلية تقوم بها السلطة التشريعية.

مما يثير الإشكال حول تناقض المقتضيات القانونية التي تنظم قانون التصفية فيما يتعلق بالآجال الذي يجب أن يودع فيه، والممارسة السياسية التي تخالف هذه الآجال، لأن قيمة قانون التصفية هو صدوره في أجله القانوني، حتى يتسنى للبرلمان مراقبة الحكومة التي منح لها الثقة لا أن يصوت على قانون التصفية أمام حكومة جديدة لم تكن مسؤولة عن تنفيذ قانون المالية الذي صدر قبل 5 سنوات أو أكثر.

وعلى العموم فإن موضوع قانون التصفية موضوع خصص بمجموعة من الإشكالات والتساؤلات، ولعل أبرزها: إشكالية مكانة قانون التصفية كآلية للرقابة السياسية اللاحقة؟