

# مأذونية سيارة الأجرة: مظهر من مظاهر اقتصاد الربيع بالمغرب

عبد المغيث جازولي (المغرب)

## موجز تنفيذي

يُعاني كل من يستقل سيارة أجرة بالمغرب من تصرفات غير مهنية و لا أخلاقية لبعض السائقين ومن عدم توفر شروط الراحة و السلامة بالسيارة. كما يعاني الاقتصاد المغربي ككل من قطاع لا يستجيب بكفاءة و فعالية لتزايد الطلب على النقل، بالإضافة الى ضياع ملايين الدراهم سنويا في أغراض غير إنتاجية لا تعود بنفع الا على مجموعة من الأشخاص ممن يمتلكون مأذونيات نقل.

فيما يلي تُبين الورقة أن مشكل رداءة جودة الخدمة في قطاع سيارات الأجرة ليس الا مظهرا ونتيجة لمشكل أعمق متجذر في البنية الاقتصادية السياسية المغربية، ألا وهو نظام المأذونيات. تقترح الورقة كذلك حولا عملية لاستبدال نظام المأذونيات الحالي و ما يشوبه من فساد و زبونية بنظام رخص آخر، عصري تكون الشفافية سمتة و يكون الاستحقاق و الأهلية هو معيار منح رخصة استغلال سيارة الأجرة.

## مقدمة

تعالج هذه الورقة احدى مظاهر اقتصاد الربيع بالمغرب و المتمثلة في قطاع سيارات الأجرة. فهذا الأخير على الرغم من أنه أحد مكونات قطاع الخدمات الذي يتميز عن باقي القطاعات الاقتصادية الأخرى بكونه يعطي أهمية محورية لرضى الزبون، الا أنه يشكل الاستثناء.

قد يرفض سائق سيارة أجرة صغيرة إيصال شخص الى وجهة معينة أو يرفض حمل ثلاثة أشخاص دفعة واحدة. كما أنه في بعض الحالات قد يختار مسافة أطول لا يصلح الزبون الى وجهته، أو يتلاعب بالعداد، كما أنه قد يستغل تعب المسافرين القادمين على متن القطار أو الحافلات كي يفرض الثمن الذي يريد للوجهة التي يريد. ناهيك عن السياقة المتهوررة و التي لا يبدي من خلالها السائق أدنى مراعاة لسلامة زبائنه. حالة سيارات الأجرة بصنفيها، و خصوصا الصنف الأول، يُرثى لها و لا توفر شروط الراحة و السلامة. هذه باختصار بعض مظاهر الاختلالات في خدمة سيارات الأجرة بالمغرب.

## مأذونية سيارة الأجرة: مظهر من مظاهر اقتصاد الربيع بالمغرب

هذه الاختلالات لا يمكن أن تكون لسبب أن سائقي سيارات الأجرة طماعون أو جشعون بطبعهم ، إذ لا بد من أسباب و دوافع لكل فعل بشري . ففي حقيقة الأمر ان مجموعة من القوانين والأعراف هي من تفسر رداءة جودة الخدمة في قطاع سيارات الأجرة . الملام الرئيسي ، كما ستبين الورقة ، هو ما يعرف بالمأذونية وهي رخصة تخول لصاحبها الاستغلال الحصري لسيارة أجرة ، تمنحها الدولة لمن توفرت فيهم بعض الشروط .

في بادئ الأمر كان الغرض من المأذونية هو خلق قطاع نقل عصري و توفير موارد دخل لبعض فئات المجتمع الهشة . لكن ظهر فيما بعد أن الأهداف المسطرة بعيدة عن ما تحقق على أرض الواقع . ان الأضرار التي يتكبدها قطاع سيارات الأجرة جراء هذا النظام كبيرة جدا ، فالأرباح في القطاع للمهنيين قليلة ، الحصة الأكبر منها تعود لمالكي المأذونيات . كما أنه و بفعل ما نتج عن نظام المأذونيات من عدم فعالية سيارات الأجرة في الاستجابة للطلب بدأ القطاع يخسر الكثير جراء المنافسة الشرسة من وسائل نقل أخرى . تجدر الإشارة الى أن مهنيي سيارات الأجرة ليسوا المتضرر الوحيد فالمواطن المغربي أيضا يتحمل تبعات هذا النظام من جيبه ، وقته و في بعض الحالات قد يدفع الثمن بحياته . وإذا نظرنا الى الأمور من زاوية أكبر فالخاسر الحقيقي هو المجتمع المغربي ككل ، إذ يخسر اقتصاده على أقل تقدير ملياري درهم سنويا .

يتكبد الاقتصاد المغربي كذلك خسائر أخرى عظيمة غير ظاهرة للعيان ، فالنظام الحالي لا يحفز على الأفراد الاستثمار و الابتكار بقدر ما يحفزهم على بذل الغالي و النفيس في محاولة الحصول على مأذونية ، الشيء الذي ينتج عنه اقتصاد ريعي تحكمه الولاءات و الانتماءات و تكون الحصة الأكبر من الكعكة فيه لمن يحابي السلطة أكثر . القطع مع هذا النوع من الأنظمة و الممارسات ضرورة يجب أن تحتل الأولوية القصوى في أجندة الحكومة ان أردنا للمغرب فعلا أن ينتقل من اقتصاد يتصارع فيه الجميع على حصة أكبر من الكعكة الى اقتصاد ينتج كل يوم كعكة جديدة محققا بذلك أهداف النمو و التقدم الاقتصادي المنشودة .

## 1. هيكلية قطاع سيارات الأجرة بالمغرب : نظام المأذونيات

### 1. قطاع سيارات الأجرة بالمغرب

تنقسم سيارات الأجرة بالمغرب الى صنفين . الصنف الأول يتكون أساسا من سيارات مرسيديس طراز 240 التي تصل طاقتها الاستيعابية الى ستة أشخاص بالإضافة الى السائق . بينما يتكون الصنف الثاني من سيارات صغيرة اقتصادية لا تتعدى طاقتها الاستيعابية ثلاثة أشخاص بالإضافة الى السائق . تشتغل سيارات الصنف الأول أو سيارات الأجرة الكبيرة خارج المجال الحضري في خطوط تربط بين جماعتين مختلفتين ، و بإمكانها كذلك أن تشتغل داخل خطوط تربط محطتين بنفس الجماعة الحضرية وذلك لسد نقص خدمات النقل في بعض المناطق . أما سيارات الصنف الثاني أو سيارات الأجرة الصغيرة ، فلا يسمح لها بمغادرة المجال الحضري للمدينة .

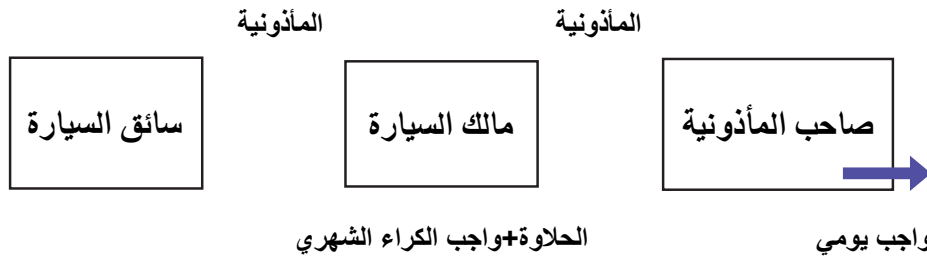
يخضع قطاع سيارات الأجرة لكل من وزارة النقل و التجهيز ووزارة الداخلية . فتعريف سيارات الأجرة تحددها السلطات الحكومية المكلفة بالنقل كما تقوم كذلك برسم الخطوط التي يجب على سيارات الأجرة العمل فيها . في واقع الأمر ، وعلى الرغم من وجود تعاون بين مصالح الوزارتين في تدبير القطاع ، الا أن التدبير الفعلي هو من فعل وزارة الداخلية في شخص الوزير ، الولاية و العمال و مختلف الأقسام و المصالح التابعة للوزارة .

تحتفظ وزارة الداخلية بحصرية اتخاذ القرار فيما يخص عدد سيارات الأجرة و عدد التراخيص أو ما يسمى «المأذونيات» التي لا يمكن بدونها أن تشتغل سيارة الأجرة. ويتم ذلك بداية بالمصالح الاقتصادية و الاجتماعية التابعة للولاية التي تجمع طلبات الحصول على مأذونيات النقل بالإضافة الى تحديدها النقص في عدد سيارات الأجرة لترسلها الى لجان خاصة بالنقل يترأسها الوالي وتضم ممثلي الجماعات الترابية و موظفي كل من وزارة الداخلية و النقل التي ترسل بدورها هذه الطلبات الى اللجنة التقنية للنقل التابعة لوزارة الداخلية التي تحدد أخيراً عدد المأذونيات والأشخاص المستفيدين.

## 2. نظام المأذونيات

مأذونية سيارة الأجرة هي الرخصة التي تخول لصاحبها استغلال سيارة أجرة. وبعبارة أدق، المأذونية هي هبة أو منحة من الدولة لشخص ما، تمنحه الامتياز الحصري لاستغلال سيارة أجرة، قابلة للتجديد ولا يمكن سحبها من صاحبها الا من طرف اللجنة المختصة التي منحتها.

يعود تاريخ مأذونيات سيارات الأجرة و مأذونيات النقل عامة الى فترة ما بعد استقلال المغرب ابتداء من ستينات القرن الماضي، حيث كان لها أهداف اقتصادية و اجتماعية. تتجلى الأولى في خلق قطاع نقل عصري و تقنيته، بينما تهتم الثانية الفئات الهشة من المجتمع لغرض توفير عيش كريم لها، كالأرامل، الفقراء و ذوي الحاجات الخاصة بالإضافة الى قدماء المحاربين و كل من قدم خدمة جليلة للوطن. وبما أن هذه الفئات المستهدفة لا تمتحن سيطرة سيارة الأجرة و لا علاقة لها بهذا القطاع، كان لا بد لها من تفويت المأذونية الى من يمتحن سيطرة سيارة الأجرة بمقابل، غير أن الظهير الشريف المنظم لقطاع النقل يمنع كراء أو بيع المأذونيات و ينص على أن يستغل صاحب المأذونية شخصياً سيارة الأجرة. لذلك فالنتيجة الطبيعية كانت ظهور سوق سوداء لكراء المأذونيات. سوق حاولت، و لا تزال تحاول الحكومات المتعاقبة هيكلتها و تأطيرها دون أن تفلح.



يمثل الشكل أعلاه النحو السائد للعلاقات بين مختلف الفاعلين الذين يستغلون مأذونية سيارة الأجرة الصغيرة<sup>1</sup>. صاحب المأذونية يفوض استغلال المأذونية لمالك سيارة يريد أن يستثمر في قطاع سيارة الأجرة. عقد كراء هو ما يجمع الطرفين ويحدد واجب الكراء الشهري الذي يجب على المالك دفعه لصاحب المأذونية، يتراوح المبلغ بين 1500 درهم الى 3500 درهم. ويدفع الشخص الذي يريد كراء المأذونية مبلغاً آخر لا يدخل في العقد يسمى بالحلاوة، وهو بمثابة رشوة لصاحب المأذونية. هذا المبلغ يتراوح من 100 000 درهم الى 300000 درهم يحدده العرض والطلب في السوق السوداء. وفي حين أن مالك السيارة يتحمل أعباء الضرائب، التأمين ومختلف النفقات المتعلقة بإصلاح السيارة، فان صاحب المأذونية من جهته لا يتحمل شيئاً ولا يدفع ضرائب.

1 هناك حالات أخرى حيث سائق السيارة هو مالكها في نفس الوقت، هذه فقط الحالة الأكثر شيوعاً. حتى في سيارات الصنف الأولو الاختلاف هو فقط في مبالغ الكراء

## مأذونية سيارة الأجرة: مظهر من مظاهر اقتصاد الربيع بالمغرب

صاحب السيارة والذي صارت المأذونية بحوزته الآن ، يقوم بكرائها بدوره بالتقسيم لسائق ما يبحث عن عمل . في الغالب يتناوب سائقان أو ثلاثة على سيارة واحدة ، بعد أن ينهي كل منهم نوبته يعود بالسيارة ممتلئة بالوقود وبقسط يومي يدفعه مقابل استغلاله للمأذونية يتراوح هذا القسط من 200 الى 300 درهم مقابل استغلال المأذونية لنصف يوم .

## 2. نظام المأذونيات : أصل مشاكل قطاع سيارات الأجرة

### 1. أسعار مرتفعة

لكي تظهر بوضوح آثار نظام المأذونيات المعمول به على جودة الخدمة والأسعار في قطاع سيارة الأجرة سنأخذ المثال التالي لسائق سيارة أجرة صغيرة بمدينة القنيطرة .

يشتغل هذا السائق بالتناوب لمدة نصف يوم مع شخص آخر في سيارة أجرة صغيرة . تتفاوت المسافة التي يقطعها سائقنا أثناء نوبته من 150 الى 200 كيلومتر . ويستهلك ما قيمته 100 درهم من الوقود ، مبلغ يدفعه من جيبه بالإضافة الى واجب كراء المأذونية بالتقسيم وهو 220 درهما .

في مدينة القنيطرة ، حددت السلطات المختصة تسعيرة النقل في 0.20 درهما لكل 80 متر . إذا أخذنا متوسط المسافة المقطوعة ، أي 170 كيلومتر ، وبعمليات حسابية بسيطة فسنخلص الى أن تكلفة كراء المأذونية تساوي 0.10 درهم لكل 80 متر مقطوعة . في حالتنا هذه فان المأذونيات مسؤولة عن زيادة بالنصف في الثمن الذي يدفعه من يستقل سيارة أجرة بالقنيطرة . هذه النتيجة يمكن تعميمها على باقي المدن وصنف سيارة الأجرة الكبيرة أيضا ، وان بدرجات متفاوتة ، فلولاهذه المأذونيات لدفع المواطن المغربي ثمنا أقل بكثير مما يدفعه الآن .

### 2. خدمة سيئة، سيارات متهاكة وحوادث مميتة

من هذا المثال يمكننا أيضا استخلاص الأسباب وراء بعض الممارسات اللاأخلاقية وغير المهنية لبعض سائقي سيارات الأجرة . فإذا كان السائق ملزما بدفع 320 درهما كنتكليف ثابتة مهما كانت الظروف ، فانه من الطبيعي أن يلجأ الى شتى الوسائل المباحة وغير المباحة من أجل جني أقصى ما يمكن جنيته . هذا ما يفسر مثلا كيف أن بعض السائقين يمتنعون عن حمل ثلاثة أشخاص دفعة واحدة ، أو عن نقل الأشخاص الى وجهات معينة . وفي بعض الحالات يفرض السائقون الوجهة والتمن كما يحدث عند محطات القطار والمحطات الطرقية ليلا .

الحالة الميكانيكية الرديئة للسيارة ، خصوصا سيارات الصنف الأول ، وغياب أدنى شروط السلامة والراحة راجع بدوره لنظام المأذونيات ، فبسبب هذا الأخير تذهب مبالغ مالية كبيرة كرشاوي الى أصحاب المأذونيات عوض أن تخصص للاستثمار في سيارات جديدة بمواصفات حديثة . اذ يصل اجمالي واجب كراء المأذونيات الشهري لمجموع المأذونيات بالمغرب ، والتي يصل عددها حسب ما جاء على لسان وزير الداخلية الى 75000 ، الى ما يقارب 1.350.000.000 درهم في السنة . هذا اذا افترضنا أن مبلغ الكراء هو 1500 درهم شهريا فقط .

ان أضفنا السياقة المتهورة الى السيارة المتهاكة فان النتيجة الحتمية هي حوادث سير تكون في أغلبها دموية ، وهو ما تؤكد مثلا أرقام احدى شركات التأمين . فحسب هذه الأخير<sup>(2)</sup> ( كانت سيارات

2 l'Economiste. Edition N 1811, date : 14/07/2004 «Casablanca, les Taxis voient rouge»

الأجرة الصغيرة مسؤولة عن إصابة 34556 شخص في حوادث سير بينها 303 حالة وفاة ما بين سنة 1993 و 2002. بينما كانت سيارات الأجرة الكبيرة مسؤولة في نفس المدة الزمنية عن إصابة 58060 شخص توفي منهم 2856.

### 3. مقترحات اصلاح القطاع

#### 1. ما فعلته الحكومة وما يمكنه فعلها

في محاولة لعصرنة قطاع سيارات الأجرة بصنفيه قررت الحكومة المغربية اطلاق برنامج يهدف لتجديد سيارات الأجرة الحالية و استبدالها بأخرى أقل استهلاكاً للوقود، صديقة للبيئة و تتوفر على مواصفات أحسن من حيث الجودة، و بالطبع أكثر أماناً. تقوم الحكومة من خلال هذا البرنامج بدعم كل من يريد استبدال سيارته بأخرى تستجيب لشروط معينة عن طريق دفع جزء من ثمن السيارة الجديدة. لكن هذه المحاولة لا تقدم حلاً حقيقياً و تعالج فقط مظهراً من مظاهر المشكل الحقيقي الذي هو نظام المأذونيات، فالقواعد والأعراف التي تنظم القطاع لا زالت هي نفسها و تظل السبب الحقيقي وراء عدم وجود الحافز من أجل الاستثمار في سيارات جديدة و عصرية.

يقترح البعض من أنصار فكرة المساواة و العدالة الاجتماعية فرض ضرائب على أصحاب المأذونيات و/أو دعم السائقين مادياً. صحيح أن هذه المقترحات جذابة و تبدو منطقية إلا أن انعكاساتها ستكون سيئة، فهي ستلحق الضرر بالسائقين و ستصب في مصلحة مالكي المأذونيات. هؤلاء الأخيرون سيطالبون حتماً برشاوي أكبر مقابل كراء مأذونياتهم و بواجبات كراء أعلى. وفي الأخير فإن المواطن المغربي هو من سيتحمل تبعات هذا القرار لأن هذه الزيادات ستعكس على أسعار النقل

من الجهة الأخرى، يقترح بعض المتحمسين لأفكار السوق الحرة فتح القطاع بمصراعيه على المنافسة و السماح لشركات سيارات الأجرة الولوج الى السوق. حجبتهم في ذلك أن المنافسة تحفز على تحسين الجودة و انخفاض الأسعار مسعاة لارضاء أكبر عدد من الزبائن، و هذا صحيح تماماً. لكن في حالتنا الأمر أعقد من ذلك، و يجب الأخذ بعين الاعتبار أن القطاع لا زال متقلاً بنظام المأذونيات و بتدخل الحكومة التي تحدد الأسعار و المجال الجغرافي، و بالتالي فسائق الأجرة الذي يخضع لهذا النظام لا يمتلك مرونة كافية كي يستجيب لمحفزات السوق و لا يكون بذلك من العدل وضعه في أي منافسة قبل تحريره من كافة القيود.

#### 2. ما الذي يجب فعله حقا

كما بينا سابقاً فإن أصل المشكل هو في التدبير الحكومي للقطاع. هذا المشكل هو مزدوج فمن جهة، و صاية وزارة الداخلية و العملية التي تحدد بها عدد المأذونيات و أسماء المستفيدين يشوبها الكثير من اللبس و الغموض، كما تخلق بيئة خصبة للمحاباة و الفساد. و من جهة أخرى، نظام المأذونيات المعمول به الذي له انعكاسات مدمرة على قطاع سيارات الأجرة و الاقتصاد الوطني ككل. و بالتالي

LeTellier Julien, « Les grands taxis : approche du système de transport et de la mobilité au Maroc », Annales de Géographie (114e année, Paris, Armand Colin), N° 642, mars-avril 2005, 163-186.

ظهير شريف 1.00.23 صادر في 9 ذي القعدة 1420 (15 فبراير 2000) بتنفيذ القانون رقم 16.99 القاضي بتغيير و تنميط الظهير الشريف رقم 1.63.260 الصادر في 24 من جمادى الآخرة 1383 (12 نوفمبر 1963) في شأن النقل بواسطة السيارات عبر الطرق.

## مأذونية سيارة الأجرة: مظهر من مظاهر اقتصاد الربيع بالمغرب

فان الحلول المقترحة يجب أن تعالج جذور المشكل هذه، بحذر مع الأخذ بعين الاعتبار مصالح كل الأطراف لأن موضوع المأذونيات حساس جدا، وتغلغل على مدى نصف قرن في البنية الاقتصادية السياسية للمجتمع المغربي .

لذلك نقترح كأول خطوة أن يتم تحرير القطاع من وصاية وزارة الداخلية وانهاء احتكارها لاتخاذ القرار بخصوص عدد المأذونيات و الأشخاص المستفيدين . وكبديل ، أن ينتقل تدبير القطاع والوصاية الفعلية عليه الى وزارة أكثر حداثة و عصرية كوزارة النقل و اللوجستيك . كذلك يجب أن تستبدل اللجنة المركزية المسؤولة عن منح المأذونيات بلجان متعددة موزعة يكون من اختصاصها البث في طلبات الحصول على المأذونيات و منحها على صعيد الجماعة الترابية التابعة لها .

الخطوة الثانية تتجلى في وقف العمل بنظام المأذونيات و الانتقال الى نظام رخص استغلال تمنحها الجهات المختصة في شفافية ووضوح تامين على أساس شروط مهنية ، غير انتقائية . هذا لا يعني سحب المأذونيات من أصحابها ، الفرق في النظام الجديد هو أن الرخص الجديدة لن تكون حصرا على فئة معينة ولن يتطلب الأمر زبونية أو نسبا من أجل الحصول عليها . فكل من يستوفي الشروط المحددة سيكون بإمكانه الحصول عليها ومباشرة استغلالها بنفسه أو كرائها . سهولة الحصول على الرخصة والزيادة في الأعداد الممنوحة سينتج عنه انخفاض واجبات الكراء و اختفاء عرف الحلاوة ، وبالتالي فان الأسعار ستخفض تلقائيا . كما أن الفاعلين في القطاع على اختلافهم سيوفرون مبالغ طائلة و سيكون بإمكانهم الاستثمار في تحسين جودة سياراتهم و خدماتهم .

في مرحلة أخيرة سيكون ممكنا الحديث عن التحرير الكلي للقطاع و فتحه لكل من يريد الاستثمار فيه . المنافسة بين مختلف الفاعلين ستتم المهمة إذ ستخلق الحافز للتحسين من جودة الخدمة وجعلها أقل تكلفة . وستعم الفائدة الاقتصاد ككل ، حيث أن المستهلك سيستفيد من خدمة أحسن بسعر أقل ، في حين أن مقدمي خدمة النقل بسيارة الأجرة سيستفيدون من هوامش ربح أكبر لعدم اضطراهم دفع مبالغ طائلة لكراء مأذونية ، مما سيؤثر إيجابيا على الاستثمار في القطاع . بينما ستستفيد الدولة من عائدات ضرائب أهم إزاء زيادة أعداد المساهمين من مهنيي القطاع .