

تدبير رخص السياقة والبطائق الرمادية من طرف وزارة التجهيز والنقل

يعتبر مشروع تفويض التدبير للبطائق الرمادية ورخص السياقة أحد أهم المشاريع التي تم تنفيذها على صعيد مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية، بالنظر إلى الموارد الكبيرة التي تمت تعبئتها من أجله.

تم توقيع اتفاقية تفويض التدبير بتاريخ 18 فبراير 2007 بين وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك (المفوض) ووزارة الاقتصاد والمالية وشركة "السياقة كارد" الحاصلة على تفويض التدبير (المفوض إليه). ويتمثل الغرض من الاتفاقية في إنجاز واستغلال وتمويل وصيانة النظام الجديد لتدبير رخص السياقة والبطائق الرمادية الالكترونية. وتتجلى أهم خصائص الاتفاقية فيما يلي:

- المدة: 7 سنوات؛ من ماي 2007 إلى ماي 2014؛
 - دفع التعويضات للمفوض إليه بناء على الوثائق الالكترونية التي تم إصدارها وتسليمها لمراكز التسجيل بسعر أحادي قدره 49,46 درهم؛
 - تطوير ووضع صيغة مؤقتة يعقبه اعتماد الصيغة المستهدفة لنظام معلوماتي لتدبير رخص السياقة والبطائق الرمادية الالكترونية داخل أجل 18 شهراً.
 - يتم الاستغلال وفق مقتضيات العرض التقني للمفوض إليه ووفق دفتر الشروط التقنية والوظيفية.
- في نهاية أبريل 2014، تجاوزت النفقات الإجمالية التي دفعتها مديريةية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية للمفوض إليه مبلغاً قدره 500 مليون درهم. ومن المتوقع أن تتأخر (أو أن تتجاوز) مليار درهم بعد قرار تمديد المدة التعاقدية إلى غاية 31 دجنبر 2017 في إطار ملحق للاتفاقية.

لقد حقق تفويض التدبير منافع ملموسة على مستوى تدبير الوثائق الالكترونية وإصدارها، وذلك من خلال تطوير نظام معلوماتي حديث يُعنى بتدبير الأنشطة الأساسية لمراكز التسجيل، فضلاً عن إصدار رخص للسياقة وبطائق رمادية الكترونية تستجيب للمعايير الدولية، ومن المفترض أن يكون لها موثوقية أكبر وحماية أفضل من التزوير، كما يمكن استخدامها على نطاق واسع، بالإضافة إلى كونها تشكل عنصراً مهماً في تحسين مستوى السلامة الطرقية.

غير أن عملية تفويض التدبير تعرف عدة نقائص تتعلق بجوانب أساسية من قبيل اعتماد نمط تفويض التدبير في حد ذاته، والمقتضيات التعاقدية بين المفوض والمفوض إليه، تنفيذ مشروع تفويض التدبير على أرض الواقع، مراقبة وتتبع الإنجازات ومشروع تدبير التفويض وكذا كيفية تدبير الشركة المفوض إليها. علاوة على ذلك، وبصفة عامة، سجل المجلس الأعلى للحسابات عدم إمام مصالح الإدارة بمعظم أوجه نظام تدبير الوثائق الالكترونية، وخاصة ما يتعلق بالنظام المعلوماتي بكافة مكوناته.

ومن شأن المخاطر التي وقف عليها المجلس الأعلى للحسابات (المجلس) أن يكون لها تأثير كبير في المستقبل على إنجاز الخدمة العمومية التي تقدمها مراكز التسجيل وبصفة خاصة تدبير وإصدار البطائق الرمادية ورخص السياقة الالكترونية.

I. ملاحظات وتوصيات المجلس الأعلى للحسابات

أولاً. تفويض التدبير المتعلق برخص السياقة والبطائق الرمادية الالكترونية

1. عملية اعتماد تفويض التدبير

في إطار تفويض التدبير، قررت وزارة التجهيز والنقل، اعتباراً من سنة 2005، إنجاز مشروع نظام تدبير رخص السياقة والبطائق الرمادية الالكترونية.

في البداية، كان المشروع يتضمن فقط استبدال الوثائق الورقية ببطاقات مجهزة بشريحة الكترونية لترميز المعلومات. وتوسع المشروع عقب إطلاقه سنة 2006 ليشمل "إنجاز واستغلال وتمويل وصيانة النظام الجديد المتعلق بتدبير رخص السياقة والبطائق الرمادية الالكترونية". وهذا يعني تطوير وتملك الطرف المفوض إليه للنظام المعلوماتي وقواعد البيانات المتعلقة بممارسة كافة أنشطة المفوض طيلة مدة التفويض.

وقد تم وضع اتفاقية تفويض التدبير قبل وجود إطار قانوني ينظم ويؤطر هذا النمط من التدبير. وتجدر الإشارة إلى أن هذا لا يعيق مبدأ تعاقد الإدارة العمومية في حد ذاته، غير أنها قد تجعل وضعها أكثر هشاشة إزاء الطرف المتعاقد معه. وتم توقيع اتفاقية تفويض التدبير في فبراير 2007 وتم إبلاغها في مايو من نفس السنة إلى الشركة المفوض إليها "السياقة كاردي" التي أسست بهذه المناسبة. وقد كان المساهمان الأساسيان، M2M وSAGEM، يمتلكان على التوالي 26% و49% من رأسمالها.

وتتمثل الأهداف المراد بلوغها، كما يحددها دفتر التحملات ودفتر الشروط التقنية والوظيفية، في تطوير وتنفيذ نظام حديث لإصدار وتدبير رخص السياقة والبطائق الرمادية بتوفر درجة عالية من الأمان وبطريقة تروم بالأساس خدمة المواطن.

وسجل المجلس غياب دراسات أولية مفصلة وشاملة من لدن خبراء مختصين بشأن تحديد الحاجيات والتعريف الواضح بمشروع رخص السياقة والبطائق الرمادية الالكترونية، ولاسيما دراسة الخيارات التقنية والاقتصادية المتبعة مع جوانبها القانونية والمالية وكذا البدائل الممكنة قصد تبرير أفضلية التدبير المفوض كخيار نهائي.

وقد أفضت هذه الوضعية، على وجه الخصوص، إلى عدم تحديد مصالح وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك للخدمات الواردة في عقد تفويض التدبير بشكل واضح واعتمادها أساساً على العروض والمقترحات المقدمة من طرف المتنافسين.

وتم تبرير اللجوء إلى تفويض التدبير عبر حجتين أساسيتين تتمثلان في "أهمية الاستثمارات والخبرة اللازمة من أجل إنجاز المشروع"⁸. ويرتبط التبرير الأول بكلفة المشروع وحجم الاستثمارات المطلوبة، والثاني بالحاجة إلى اكتساب تقنيات جديدة لا تجيد الإدارة استخدامها. إلا أن هاتان الحجتان لا تبدوان مقنعتان.

- ففيما يتعلق بالخبرة المطلوبة، فإن نهج تفويض التدبير لم يكن بالضرورة الخيار الأمثل لتمكين الإدارة من الاستفادة من الخبرة التقنية الضرورية الموجب التوفر عليها في هذا النوع من المشاريع.
- أما بخصوص كلفة المشروع، فلم يتجاوز مجموع مبالغ الاستثمارات التي تعين على المفوض إليه توفيرها طيلة مدة الاتفاقية 85 مليون درهم. وعلاوة على ذلك، مكنت زيادتان هامتان لأسعار الخدمات المقدمة في إطار تسليم رخص السياقة والبطائق الرمادية سنة 2004 وسنة 2006 من تعزيز موارد ميزانية مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية بشكل ملحوظ، حيث انتقلت من 60 مليون درهم سنة 2004 إلى 580 مليون درهم سنة 2014⁹.

وتجدر الإشارة إلى أن الإيرادات المالية المحصل عليها عبر الزيادات في الأسعار تم تسخيرها أيضاً في تمويل أعمال مرتبطة بشكل مباشر أو غير مباشر بمهام مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية، كما هو الحال بالنسبة للمساهمة في تمويل برنامج تحسين التشوير الطرقي وتجهيزات السلامة على طول أكبر المحاور الطرقية بغلاف مالي قدره 136 مليون درهم سنة 2010، والالتزام بتمويل البنية التحتية المتعلقة بإجراءات السلامة الخاصة بعبور السكك الحديدية سنة 2013 مقابل مبلغ 400 مليون درهم على مدى أربع سنوات.

2. الاتفاقية ودفتر التحملات

تتألف الوثائق الأساسية التي يستند عليها عقد تفويض التدبير، ولاسيما تلك التي تتضمن التزامات الطرف المفوض والمفوض إليه، من اتفاقية تفويض التدبير ودفتر التحملات (المطابق) بشأن تفويض التدبير وملاحقه. وأثارت دراسة بعض المقترضات المنصوص عليها ضمن هذه الوثائق، ملاحظات تتعلق بما يلي:

◀ ارتباط تفويض التدبير بمدونة السير التي لم يكن قد تم اعتمادها بعد

خضع مبدأ إرساء تفويض التدبير وإعداد عروض المتنافسين (لاسيما المالية منها) لشرط اعتماد مدونة السير وخاصة للمقتضيات التي تنص على إلزامية الانتقال إلى اعتماد الوثائق الالكترونية، وبصفة خاصة تلك المتعلقة باستبدال رخص السياقة والبطائق الرمادية القديمة بوثائق إلكترونية داخل أجل 5 سنوات.

غير أن مشروع مدونة السير الذي تم إيداعه بالبرلمان في يناير 2007 لم يتم اعتماده ولم يدخل حيز التنفيذ إلا في أكتوبر 2010.

⁸ مراسلة وزير التجهيز والنقل الموجهة للوزير الأول تحت رقم DSTR/155/SI بتاريخ 24 نونبر 2005.

⁹ أرقام تقديرية.

وقدم المفوض إليه هذه الوضعية كحجة ليبرر بها، التأخر في تفعيل الصيغة المستهدفة¹⁰ للنظام المعلوماتي الذي تم الاتفاق على تطويره من جهة، والمطالبة بالزيادة في الأسعار وتمديد مدة الاتفاقية من جهة أخرى. وتجدر الإشارة إلى أن التأخير الذي عرفه اعتماد مدونة السير لم يكن العامل الوحيد وراء تجاوز المدة الزمنية المحددة وعدم إنجاز جزء هام من الالتزامات المنصوص عليها في إطار تفويض التدبير، بل هناك عوامل أساسية أخرى، منها على سبيل المثال، التأخيرات التي شهدتها تطوير واعتماد بعض وحدات الصيغة المستهدفة للنظام المعلوماتي وكذا عدم التوافق بين المساهمين الرئيسيين.

◀ الحمولة التعاقدية للتعديلات التي أجراها المفوض إليه

تشكل الاتفاقية ودفتر التحملات وملحقاته والتي تتضمن أيضاً عروض المفوض إليه واجاباته على طلب العروض جزءاً لا يتجزأ من تفويض التدبير ولها بالتالي طابع تعاقدي. وهكذا فقد عرف العرض التقني ودفتر الشروط التقنية والوظيفية مجموعة من التعديلات كانت تصب في صالح الطرف المفوض إليه. وعلى سبيل المثال، نذكر المقتضيات المتعلقة بانتظام تدفق المعلومات وحجم إصدار الوثائق الالكترونية والملكية الفكرية وغيرها.

◀ اختيار نماذج البطائق ذات الشريحة (البطائق الذكية) cartes à puce

تشكل تكلفة البطائق الذكية ذات الشريحة الجزء الأكبر من تكلفة إصدار رخص السياقة والبطائق الرمادية. وقد اختارت وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك سنة 2006، إبان طلب العروض المتعلق بتفويض التدبير، البطائق ذات الشريحة بدون تماس ومزودة بجهاز معاميل تعليمات مصغر (microprocesseur) ومتعددة التطبيقات وبمميزات تقنية عالية (كتردد الموجات الكهرومغناطيسية، والذاكرة...). وبالتالي فإن تكلفة هذه البطائق الذكية كانت مرتفعة في هذه الفترة حيث بلغ السعر الأحادي للبطائق الذكية الفارغة حوالي 43% من المبلغ المؤدى للمفوض إليه (دون احتساب سعر المواد المستهلكة).

◀ تطبيقات معلوماتية ذات طابع تجاري

أدرجت وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك مفهوم "التطبيقات ذات القيمة المضافة" في وثائق تفويض التدبير، ليس فقط بالنسبة لحاجيات الإدارة، وإنما أيضاً بالنسبة للاستخدامات ذات الطابع التجاري. في حين أن هذا لا يندرج ضمن الغرض والأهداف المنشودة من تفويض التدبير. وبهذا، فإن المفوض إليه بإمكانه أن يقيم على الاستعمال التجاري لبطاقة إدارية تحمل معطيات شخصية من المفترض أن تضمن الإدارة العمومية حمايتها وسريتها.

وفي هذا الإطار، سجل المجلس أن الاستعمال التجاري للبطائق الالكترونية قد تم تفعيله مسبقاً على مستوى إحدى منتوجات التأمين على المركبات. كما يجري تنفيذ خدمات أخرى ذات طابع تجاري تهم أيضاً البطائق الالكترونية من قبيل بطائق دفع رسوم الطرق السيارة ودفع ثمن تذاكر الحافلات والطرماوي وغيرها.

علاوة على ذلك، وفي إطار تمديد مدة الاتفاقية إلى نهاية سنة 2017، ينص العقد الملحق لتفويض التدبير، وبشكل صريح، ليس فقط على الترخيص للمفوض إليه بتفعيل الاستخدامات التجارية بموافقة مسبقة من الطرف المفوض وإنما أيضاً على أن "يتم تقاسم الأرباح الصافية الناتجة عن هذه الاستخدامات مناصفة بين الطرف المفوض والمفوض إليه بناء على محاسبة منفصلة" (المادة 3.1). وبالتالي، فإن مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية تعبر بوضوح عن إقدامها في الانخراط في أنشطة ذات طابع تجاري.

ثانياً. العلاقات بين الطرف المفوض والمفوض إليه

1. العلاقات بين المفوض والمفوض إليه والمساهمين

تبدو علاقة الطرف المفوض بالمفوض إليه غير متوازنة وتصب في مصلحة المفوض إليه. ذلك أن المفوض إليه، بالنظر إلى ضعف انخراط مصالح وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك في مشروع تفويض التدبير وإلى قلة الموارد المرصودة لهذا الغرض، يتحكم إلى حد كبير في النظام المعلوماتي (الوحدات التطبيقية وقواعد البيانات والتجهيزات والبرامج المعلوماتية) الذي يغطي مهام وأنشطة مراكز التسجيل ومديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية المتعلقة بتدبير رخص السياقة والبطائق الرمادية. وهذا الأمر ينطبق أيضاً على مركز إصدار الوثائق الالكترونية وتدبيرها.

وقد يؤدي ذلك إلى إضعاف موقف الإدارة في عمليات التفاوض مع المفوض إليه وإلى إرساء وضعية تبعية دائمة تجاه المفوض إليه والمس ببعض حقوق الإدارة، لاسيما فيما يتعلق بحقوق الملكية الفكرية على سبيل المثال.

¹⁰ لم يتم اعتماد الصيغة المستهدفة المتوقعة سنة 2008 إلا في سنة 2010 بالنسبة للبطائق الرمادية وفي سنة 2012 بالنسبة لرخص السياقة.

و من جانب آخر، يعتبر المساهمان الأساسيان لشركة "السياقة كارد" (M2M و SAGEM) أهم مورديها سواء في ما يتعلق بالأصول الثابتة (البرمجيات و التطوير،...) أو الاستغلال (توريد البطائق ذات الشريحة،...) أو تدبير بعض الخدمات (تدبير الموارد البشرية ومهام الدعم التي توفرها شركة M2M). وبلغ حجم المعاملات الإجمالي الذي تم تسجيله بين الفترة الممتدة بين 2007 و 2012 ما مجموعه 296,4 مليون درهم أي ما يمثل 99% من إجمالي رقم المعاملات الذي حققه المفوض إليه خلال نفس الفترة.

ولا تخلو عملية تدبير شركة السياقة كارد وعلاقتها مع المساهمين الأساسيين من مخاطر والتي من شأنها أن يكون لها تأثير سلبي على الوضعية المالية والمحاسبية للشركة وألاكها، ومن البديهي أن يؤثر هذا سلبي على عملية استرداد تفويض التدبير من لدن الإدارة عند نهاية العقد.

وبالتالي، وفي ظل غياب اقتصاص من لدن مصالح وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك قصد التأكد من فعالية وجودة وصحة أسعار الخدمات التي يفوتها المساهمان، لا يمكن للإدارة التأكد من حقيقة الوضعية المالية للمفوض إليه. فعلى سبيل المثال، قدم مراقبو الحسابات مجموعة من الملاحظات حول خدمات مختلفة أنجزها المساهمان لفائدة شركة السياقة كارد من ضمنها ما يتعلق بعملية التوريد والأداء الخاصة بالبطائق الالكترونية غير السليمة، والتسجيل المحاسباتي لمصاريف هامة تخص خدمات تم إنجازها في السنوات المنصرمة، وكذا بشأن الأصول الثابتة المسلمة والتي تم أداء مصاريفها في سنتي 2007 و 2008 ولم يتم تسجيلها ضمن محاسبة الشركة إلا في سنة 2012 في ظل غياب الوثائق الإدارية اللازمة.

وثمة عيوب أخرى على مستوى العلاقات التعاقدية بين المفوض إليه ومساهمي، ويتعلق الأمر بجزاءات التأخير في الأداء والتي لم يتم التنصيص عليها في الاتفاقية بين المفوض والمفوض إليه، حيث اعتبر مراقب الحسابات أن نسبة الجزاءات "مرتفعة بشكل غير طبيعي" إذ بلغت 1,5% دون احتساب الرسوم عن كل شهر من التأخير، أي ما يعادل 18% دون احتساب الرسوم في السنة. وقد تم تقدير مجموع هذه الجزاءات إلى غاية 31 دجنبر 2012 بمبلغ قدره 58,3 مليون درهم.

وبالإضافة إلى ذلك، تم تسجيل نزاعات بين المساهمين الرئيسيين بخصوص تدبير شركة السياقة كارد، مما سينعكس سلباً على المشروع، لاسيما فيما يتعلق بالتأخر في تطوير الصيغة المستهدفة للنظام المعلوماتي. فالنزاعات التي عُرضت على المحاكم أفضت إلى اتفاق صلح¹¹ تم توقيعه بتاريخ 13 ماي 2013 (لا تتوفر مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية على نسخة من هذا الاتفاق) والذي لم يكن في صالح الشركة المفوض إليها، كما توضح ذلك الحالات التالية المدرجة على سبيل المثال:

- نظراً لعدم تسوية رخص استعمال منتج معلوماتي مملوك لمنتج برامج معلوماتية، والتي تم استغلاله في إطار النظام المعلوماتي، طالب المعني بالأمر، سنة 2011، بدفع مبلغ قدره 1.471.413 دولار أمريكي. وتم تحميل شركة السياقة كارد، بموجب الاتفاق السالف الذكر، كافة أعباء مصاريف هذا النزاع مع المنتج؛
- كما تم إلزام شركة السياقة كارد بأداء مبلغ 67.501.040 درهم لفائدة شركة Morph (SAGEM سابقاً).
- وسجل المجلس الأعلى للحسابات غياب متابعة ملائمة لهذه الوضعية من لدن مصالح وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك.

2. الزيادة في الرأسمال وتعديل بنية المساهمة في شركة السياقة كارد

نتيجة لتدهور الوضعية المالية للشركة كما تم التصريح بها من طرف المفوض إليه، والتي سجلت نهاية السنة المالية 2010 خسائر متراكمة تجاوزت 61 مليون درهم (بالنسبة لرأس مال قدره 30 مليون درهم)، قرر الجمع العام الاستثنائي المنعقد بتاريخ 9 دجنبر 2011 زيادة في رأس مال الشركة لتجديد رأسمالها. وقد تم اللجوء إلى ما يسمى "بعملية الأكرديون" المعتمدة في هذا المجال والتي تروم الزيادة في الرأسمال ثم تخفيضه بمبلغ يعادل الخسائر المتراكمة، والبالغ قدرها 61 مليون درهم، وذلك عبر إلغاء 610.000 سهم.

وقد قرر الجمع العام الاستثنائي أن يكون "الاكتتاب نقداً وأن يتم تحريره بالكامل نقداً أو عن طريق معاوضة الديون أو هما معاً" مع العلم أن المساهمين هما الدائنين الرئيسيين لشركة السياقة كارد.

¹¹ المصدر: التقرير العام لمراجع الحسابات بشأن شركة السياقة كارد لسنة 2013.

واعتباراً من سنة 2010، نشأ خلاف بين شركتي SAGEM وM2M بشأن الحصول على أغلبية الأسهم في رأس مال الشركة المفوض إليها. وهكذا، وفي سنة 2012، قامت شركة M2M بالسيطرة على الشركة المفوض إليها عندما اقتنتت 25% من الأسهم لتبلغ بذلك حصتها نسبة 51% من الرأسمال.

ورغم عدم تمكن المجلس الأعلى للحسابات من الحصول على وثائق توضح الشروط المالية لهذا التفويت، إلا أن دراسة التقارير المالية لشركة M2M (المدرجة بورصة القيم بالدار البيضاء) أظهرت أن العملية قد أنجزت بفارق للاقتناء لفائدة الشركة التي تنازلت عن أسهمها، بلغت قيمته 25.268 مليون درهم (مقارنة مع السعر الأصلي للأسهم) علماً أن استثماراتها الأولية في الرأسمال بلغت 7,5 مليون درهم. مما يدل هذا على قيمة شركة السياقة كارد بالنسبة لمساهميها مقارنة مع النتائج المحاسبية التي تسجلها.

ثالثاً. إنجاز الأعمال المنتظرة في إطار تفويض التدبير

بحلول تاريخ نهاية عقد تفويض التدبير (ماي 2014)، تبيّن أن الصيغة المستهدفة للنظام المعلوماتي لتدبير رخص السياقة والبطائق الرمادية الالكترونية قد تم الشروع في اعتمادها بشكل متأخر (نهاية 2010 بالنسبة للبطائق الرمادية ونهاية 2012 بالنسبة لرخص السياقة) مقارنة بالاستحقاقات المنصوص عليها، كما أنه لم يصل النظام المعلوماتي بعد إلى صيغته النهائية.

بالإضافة إلى ذلك، لم يتمكن المفوض إليه من تحقيق جزء هام من الأهداف. وينطبق هذا على وجه الخصوص على وثوقية قواعد البيانات وجودة المعلومات وصحتها، كما يسري ذلك أيضاً على بعض الأهداف المتعلقة بتطبيق مدونة السير كذلك الخاصة بتدبير رخص السياقة بالنقط (في ظل غياب تطبيقات معلوماتية خاصة بها) وكذلك تمكن مختلف فرق المراقبة الطرقية من الولوج إلى المعلومات الواردة في الوثائق الالكترونية.

1. النظام المعلوماتي لتدبير رخص السياقة والبطائق الرمادية

شهد تنفيذ ووضع النظام الجديد لتدبير رخص السياقة والبطائق الالكترونية مجموعة من الصعوبات ولا تزال تشوبه مجموعة من النقائص تعيق الصيرورة الجيدة للخدمة العمومية. وتندر بمخاطر كبيرة قد تعوق عملية تملك الإدارة للنظام المعلوماتي المرقبة بعد نهاية مدة تفويض التدبير.

وقد عرف إنجاز الصيغة المستهدفة للنظام المعلوماتي المعتمد حالياً بمراكز التسجيل تسرعاً في التطوير والدخول في طور الإنتاج كما لوحظ نقص في إدماج المساطر المهنية في النظام المعلوماتي الذي لا يضمن تغطية وظيفية شاملة لأنشطة مراكز التسجيل. فعلى سبيل المثال، لا تشمل الصيغة المستهدفة للنظام المعلوماتي مجموعة من المراحل والعمليات الهامة من قبيل استلام الملفات وطباعة الإيصالات وتسجيل المعلومات المتعلقة بالفحص التقني والعمليات المنجزة على المركبات بموجب تفويض خاص وإصدار شهادة تعريف المركبات وغيرها.

وتعرف بعض الوحدات التطبيقية المعلوماتية التي تم تطويرها نقائص هامة وذلك منذ الشروع في تشغيلها، مما يثير تساؤلات حول جودة قواعد التدبير وكيفية إرسائها داخل النظام المعلوماتي. وقد استمر وجود عدد هام من هذه النقائص إلى غاية نهاية مدة الاتفاقية (قبل التمديد) ومنها ما يلي:

- نقائص تتعلق بقواعد التدبير والمراقبة من قبيل تغيير مالك المركبة أثناء عملية تصحيح خطأ في إحدى خصائصها وازدواجية أرقام الملفات والأرقام التسلسلية للبطائق الالكترونية؛
- ضعف أداء نظام الترقيم المتمثل، على سبيل المثال، في إمكانية إسناد رقمين اثنين للتسجيل بالنسبة لنفس المركبة.

وموازية مع ذلك، لم يتم وضع وحدات تطبيقية معلوماتية أخرى أو لم تقم مصالح الإدارة باستغلالها كما هو الحال بالنسبة لوحدة تدبير رخص السياقة بنظام النقط أو الوحدة المتعلقة بتدبير التعرضات (حيث يتم تدبير هذه العمليات بطريقة يدوية).

ومن جهة أخرى، لوحظ أن البيانات المتعلقة برخص السياقة والبطائق الرمادية للمركبات تعاني من بعض النقائص ومن عدم الوثوقية. ويهم هذا الأمر البيانات القديمة والبيانات حديثة العهد على حد سواء عقب دخول النظام المعلوماتي الجديد لتدبير البطائق الرمادية ورخص السياقة طور الإنتاج.

إن هذه الوضعية، والتي تتسم بالعديد من النقائص على مستوى قواعد مراقبة النظام المعلوماتي (من قبيل مراقبة رقم الإطار الحديدي والتحقق من بطاقة التعريف الوطنية وسعة المحرك وغيرها) وكذا على مستوى المراقبة الداخلية، من شأنها أن تعيق توحيد قواعد البيانات وإنشاء قاعدة موحدة لتدبير البطائق الرمادية. وينطبق نفس الأمر على قواعد

البيانات المتعلقة برخص السياقة. ويجدر الذكر في هذا الصدد أنه لم يتم إرساء مرحلة للتحقق من وثوقية البيانات وتحسين جودتها، وذلك قبل وأثناء فترة تفويض التدبير وقبل دخول النظام المعلوماتي الجديد حيز التنفيذ بصفة أخص. ومن المرجح أن توجب هذه الاختلالات مخاطر العث. ففي ظل إمكانيات الولوج للنظام المعلوماتي المفتوحة وغياب مراقبة للبيانات التي يتم إدخالها مع إمكانية تعديلها، وفي ظل النقص التي تشوب المراقبة المادية للمركبات (تعتمد مصالح مراكز التسجيل أساساً على الوثائق الإدارية)، فإن كل هذا من شأنه أن يساهم في تيسير إنجاز الوثائق الإدارية لمركبات مشتبه فيها.

ومن بين نتائج هذه النقائص نذكر ما يلي:

← استنساخ أرقام الإطارات الحديدية

تفاقت هذه الإشكالية القديمة بشكل كبير مع تنامي استخدام الأنظمة المعلوماتية. وفي بعض الحالات تكون عملية النسخ إرادية وتدخل في باب العث والاحتيال حيث يتم ختم أرقام جديدة في الإطار الحديدي. وقد رصدت مصالح مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية حوالي 5500 حالة أحيل بعضها على القضاء سنة 2005 (توقفت الإحالات على القضاء منذ 2007 ولم تُستأنف إلا في سنة 2014). وفي حالات أخرى، يمكن للاستنساخ أن يكون ناجماً عن أخطاء في إدخال البيانات في الحاسوب أو عن نقائص في قواعد مراقبة النظام المعلوماتي.

← إسناد نفس رقم التسجيل لمركبات مختلفة

ينطوي النظام المعلوماتي على العديد من حالات ازدواجية التسجيل لمركبات مختلفة. وبالإضافة إلى ذلك، هناك مركبات تسير على الطرق العمومية دون أن يتعرف النظام المعلوماتي عليها كما لوحظ ذلك إبان تحليل مخالفات تجاوز السرعة التي رصدتها إدارات مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية.

← ازدواجية أرقام رخص السياقة

يفتقر رقم رخصة السياقة للموثوقية رغم أنه من المفترض أن يكون ميزة فريدة للتعرف على رخصة السياقة وارتباطها بصاحب الرخصة. فعلى سبيل المثال، تمت ملاحظة العديد من حالات إسناد نفس رقم رخصة السياقة لأشخاص مختلفين.

← إصدار مزدوج لرخص السياقة والبطائق الرمادية

سجل المجلس العديد من حالات الإصدار المزدوج لرخص السياقة والبطائق الرمادية. ويعود تاريخ الوثائق المنسوخة أحياناً إلى سنوات مضت (إلى غاية 2008) ولا زالت العديد منها موجودة داخل مراكز التسجيل ونادراً ما يتم فحصها من لدن مصالح مراكز التسجيل. كما لوحظ أن بعض الوثائق الإلكترونية المزدوجة ليست مدرجة داخل النظام المعلوماتي الذي يفترض أن يسجل جميع الوثائق الإلكترونية الصادرة.

2. تدبير إصدار الوثائق الإلكترونية

يشهد تدبير إصدار الوثائق الإلكترونية على مستوى مراكز التسجيل (أو تجديدها على مستوى وكالات السياقة كارد) نقائص ذات وقع سلبي على جودة الاستقبال والخدمات المقدمة للمواطن (أعطاب متكررة للنظام المعلوماتي وعدم ملاءمة فضاءات العمل...).

وقد تم تسجيل تأخر كبير في تدبير الملفات وإصدار الوثائق الإلكترونية وتسليمها. وتعزى هذه الوضعية إلى الأجل المهمة التي تأخذها مراكز التسجيل قبل المصادقة على الملفات المقدمة، وكذا الأجل المتخذة في إصدار الوثائق الإلكترونية من طرف شركة السياقة كارد وتسليمها إلى مراكز التسجيل (والتي يفترض أن تتراوح ما بين 7 و15 يوماً). وتوضح الأرقام التالية مدى أهمية الأجل الحقيقية لتسليم الوثائق الإلكترونية إلى الأطراف المعنية.

مراكز التسجيل	البطائق الرمادية المسلمة بعد أكثر من 3 أشهر من تاريخ إيداع الملف	البطائق الرمادية المسلمة بعد أكثر من 6 أشهر من تاريخ إيداع الملف	البطائق الرمادية المسلمة بعد أكثر من سنة من تاريخ إيداع الملف
سطات	64%	38%	11%
الناظور	51%	28%	11%
سلا	49%	25%	8%
الرباط	36%	15%	5%

المعطيات إلى غاية 2013/12/31

كما لوحظ أن المفوض إليه قام بتقديم مجموعة من الخدمات بمقابل مادي، وذلك بالرغم من كونها لا تندرج في عقد تفويض التدبير كما أن الإدارة لم ترخص بشكل صريح القيام بها.

وقد أثارت مصالح مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية مرات عديدة حدث تنقل وكلاء المفوض إليه لدى أجهزة عمومية وشركات خاصة بغرض تجديد رخص السياقة والبطائق الرمادية لمستخدميها بمقابل مادي يتراوح ما بين 120 و150 درهم للوحدة. ووجهت مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية للمفوض إليه مراسلات تمنعه من اللجوء إلى هذه الممارسات. ومؤخرا في سنة 2015، أطلقت شركة السياقة كارد نقطاً كثيرة سمّتها "نقط القرب المعتمدة" عبر شبكة من الشركاء وذلك بغرض جمع ودراسة طلبات إعادة تجديد رخص السياقة دون الالتزام بمسطرة الموعد عبر موقع السياقة كارد الإلكتروني (الجاري بها العمل) وذلك مقابل أداء مبلغ مالي قدره 108 درهم. وفي بعض الحالات، فإن الوكالات الخاصة لشركة السياقة كارد هي نفسها التي تقدم هذه الخدمة مقابل أداء المبلغ المالي السالف الذكر.

وكمثال آخر، يمكن إدراج حالة اعتماد خدمة الرسائل النصية القصيرة من أجل تقديم معلومات للمواطن بخصوص طلبه المتعلق بتجديد البطاقة الرمادية أو رخصة السياقة، وذلك بمقابل مالي.

3. تنفيذ مقتضيات التعاقدية

إبان تنفيذ اتفاقية تفويض التدبير للبطائق الرمادية ورخص السياقة، لم يتم المفوض إليه بتنفيذ بعض المقتضيات الهامة التي لها طابع تعاقدي كما أنه نفذ بعض المقتضيات الأخرى بشكل جزئي أو بصفة متأخرة. ونفس الأمر ينطبق على إنجاز بعض الخدمات التعاقدية وحقوق الملكية الفكرية ووضع شبكة الوكالات.

1.3. إنجاز الخدمات التعاقدية

تم تسجيل تأخير هام في إنجاز العديد من الخدمات المرتبطة بالصيغة المستهدفة للنظام المعلوماتي مقارنة مع الموعد التعاقدية بينما لم يتم إنجاز البعض منها. ومن بين الخدمات الأساسية المتفق عليها والتي لم يتم إدخالها حيز التنفيذ أو إنجازها إلى حدود شهر ماي 2015، نذكر التطبيق المعلوماتي الخاص بتدبير المخالفات (نقط رخص السياقة) واقتناء آلات المسح وأجهزة قراءة البطائق الذكية ونظام التحقق من الوثائق الإلكترونية وغيرها.

2.3. حقوق الملكية الفكرية

توجب مبدئياً الفقرة الأولى من المادة 24 من دفتر التحملات الحفاظ على هذه الحقوق لفائدة المفوض. لكن الفقرة الثانية من المادة 24 (التي أضافها المفوض إليه في إطار عرضه) عدلت جزءا من الملكية الفكرية حيث حذفت منها الحقوق "الموضوعة رهن إشارة المفوض إليه من طرف المساهمين أو شركات مجموعاتهم والتي تم الحصول عليها قبل تاريخ سريان مفعول اتفاقية تفويض التدبير".

وعملياً، سجل المجلس أن المساهم الرئيسي للسياقة كارد باشر عملية تسويق برنامج معلوماتي لتدبير رخص السياقة والبطائق الرمادية والذي يبدو توصيفه مطابقاً للنظام المعلوماتي المعتمد على مستوى مصالح مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية كما يدرج المفوض إليه هذا البرنامج كعلامة مسجلة. وبالتالي، فإن مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية لا تتوفر على الملكية الفكرية على الرغم من أن النظام المعلوماتي لا يشكل في جوهره سوى ترجمة لعمل مصالحيها الرئيسية وخبرتها المهنية.

3.3. إنشاء وكالات السياقة كارد

شهد فتح وكالات خاصة بالمفوض إليه في وجه العموم تأخراً هاماً، حيث لم تتمكن الشركة إلى غاية 2012، من فتح سوى 3 وكالات من أصل 27 وكالة نص عليها دفتر التحملات. واعتباراً من هذا التاريخ، تم فتح وكالات جديدة بالمدن الكبيرة لكن دون بلوغ العدد المنصوص عليه.

رابعا. تتبع التدبير المفوض

كانت مديرية النظام المعلوماتي التابعة لوزارة التجهيز والنقل واللوجستيك تسهر على تدبير مشروع تفويض التدبير حيث كانت تشكل مركزاً لكافة البيانات والمعلومات المتاحة كما كانت تتولى الإشراف على المشروع ورئاسة لجنة المتابعة. غير أن ملف تفويض التدبير أُحيل سنة 2012 على مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية فيما اقتضت مهمة مديرية النظام المعلوماتي على الإشراف التقني.

1. آليات وهيئات التتبع

تم التنصيب، بموجب المادة 47 من دفتر التحملات (المطابق)، على أحداث لجنة مكلفة بتتبع تفويض التدبير وبتأسيسها ممثل الجهة المفوضة وتتألف في مجملها من أربعة أعضاء، وهم ممثل عن وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك (بصفته رئيساً) وممثل عن وزارة المالية (مديرية الميزانية) وممثلان عن المفوض إليه.

إلا أن تتبع اللجنة للمشروع ظل غير كاف إلى حد كبير، حيث لم تقم هذه اللجنة بمتابعة الإنجازات بشكل مستمر ودائم وكانت تعتمد أساساً منذ 2009 على عمل مكتب دراسات خارجي لمتابعة المشروع. فضلاً عن ذلك، ومنذ يونيو 2012 إلى غاية نهاية 2014، لم تستطع اللجنة أن تتشكل بشكل قانوني ولم تجتمع نظراً لعدم تعيين ممثل عن وزارة المالية.

كما لوحظ أن وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك لم تباشر تتبعاً ملائماً لهذا المشروع المهيكّل خصوصاً بعد وضع الصيغة المؤقتة للنظام المعلوماتي. وبالإضافة إلى ذلك، فإن مديرية النظام المعلوماتي لم تعد تسهر على تتبع المشروع عن قرب ولا تخصص الموارد الكافية لتتبع تفويض التدبير في مختلف مراحلها.

ومن جانب آخر، لم يعمد المفوض إلى اللجوء إلى خبرة خارجية للتدقيق وافتحاص المشروع سواء في مرحلة التخطيط أو مرحلة الاستغلال. وقد تبين أن الأنشطة التدبيرية للمفوض إليه لا تخضع عملياً لأية مراقبة، كما هو الحال على سبيل المثال، بشأن وضع البنيات التحتية التقنية المنصوص عليها ومدى مطابقتها، واقتناء رخص البرمجيات، ومخزون البطائق الذكية ومدى مطابقتها، وإنجاز عمليات الإصلاح والصيانة، والوضعية الجبائية للمفوض إليه.

وأخيراً، يجدر التذكير بأن المساهمين الأساسيين يعان هما الموردان الوحيدان تقريباً لشركة السباقة كارد وأن المفوض لم يقم بتقييم وتحليل معمّقين يخص طبيعة الخدمات المقدمة وتبريراتها وجودتها، وكذا كلفتها.

2. تداعيات الضعف في التتبع

أدت النقائص التي تعترى عملية التتبع إلى تضيق نطاق الرؤية والحد من إمام الإدارة بمشروع تفويض التدبير كما جعلت عملية تملك مصالح الإدارة للمشروع بعد انتهاء المدة الزمنية لتفويض التدبير أي في ماي 2014، أمراً في غاية التعقيد.

فالإدارة لا تتوفر على وثائق هامة تمكن من القيام بالتتبع (وغالياً لا تقوم حتى بطلبها) بالرغم من التنصيب على ذلك في دفتر التحملات، ونذكر منها على سبيل المثال، جرد للأصول الواجب إرجاعها والأصول الواجب إعادة تملكها والتصميمات الأولية المتعلقة بالبنيات التحتية المصادق عليها ومشاريع وتصاميم التنفيذ المصادق عليها والتقارير الخاصة بسير الأشغال.

وعلاوة على ذلك، لم تباشر مصالح وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك إجراءات نقل ملكية المشروع على الرغم من أن دفتر التحملات قد نص على إعداد خطة بشأن ذلك في مدة لا تتجاوز 24 شهراً قبل نهاية مدة اتفاقية تفويض التدبير. وقد تم عقد اجتماعين طغى عليهما الطابع الشكلي في 7 نونبر و7 دجنبر 2012 ولم تتمخض عنهما أية إجراءات ملموسة.

ويمثل نقل ملكية تفويض التدبير مرحلة حاسمة إذ ينتج عنها حصول مصالح وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك على الخبرة الضرورية من أجل تملك إدارة مشروع تفويض التدبير، بما في ذلك النظام المعلوماتي والمعدات والإجراءات والمحلات عقود المفوض إليه مع الأغيار... إلا أنه، نظراً لافتقار مصالح الإدارة للموارد الكافية وإرادة حقيقية لنقل ملكية المشروع إليها، فقد انخرطت منذ البداية في وضعية يطبعها الاعتماد على المفوض إليه وتروم تمديد مدة تفويض التدبير.

وبالإضافة إلى ذلك، سجل المجلس عدم ملائمة مراقبة عمليات التعويضات الشهرية المؤداة للمفوض إليه وذلك بسبب القصور المرتبط بالمراقبة والإجراءات المسطرية.

خامساً. تمديد عقد تفويض التدبير

عبر المفوض إليه ابتداءً من السنة الثانية عن كون مشروع تفويض التدبير يعرف خلافاً في التوازن المالي وطالب في البداية بمراجعة الأسعار وبعدها بتمديد مدة العقد أيضاً. وفي هذا السياق، قدمت شركة السباقة كارد سنة 2011، أي ثلاث سنوات قبل موعد نهاية العقد، مشروعاً لتعديل الاتفاقية. وفي نهاية 2013، بادرت وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك، التي كانت قد وافقت مبدئياً على هذا المقترح، إلى القيام بدراسات قانونية ومالية تروم أساساً مواكبة التفاوض مع المفوض إليه حول إبرام عقد ملحق لاتفاقية تفويض التدبير.

وتمحورت التبريرات الأساسية التي قدمتها الشركة حول تأخر اعتماد مدونة السير مما أفضى إلى انخفاض حجم الإنتاج الشهري والإجمالي مقارنة مع العرض المقدم من لدن المفوض إليه، وحول الخلل في التوازن المالي الذي عرفه المشروع، وإعادة رسملة الشركة عقب تدهور وضعيتها المالية.

وتجدر الإشارة أن لمصالح وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك حججاً مضادة كان يفترض عرضها أثناء المفاوضات، منها الإنجاز والاهتلاك المتقدم للاستثمارات، وتحقيق حجم كبير من البطائق الذكية قدره 8,4 مليون وحدة (أي ما تفوق قيمته 500 مليون درهم) والانخفاض الكبير في أسعار المدخلات الأساسية (البطاقن الذكية)، والتأخر في تطوير الصيغة المستهدفة للنظام المعلوماتي وفي فتح الوكالات وكذا عدم إنجاز بعض الخدمات المنصوص عليها. بالإضافة إلى ذلك، يشكل المساهمان الأساسيان أهم الموردين للشركة المفوض إليها ويحققان معاً حجم معاملات كبيراً وبالتالي أرباحاً هامة.

وتمكن المجلس من الاطلاع على العديد من صيغ مشروع ملحق اتفاقية التدبير المفوض التي خضعت لتغييرات هامة أثناء المفاوضات الممتدة من دجنبر 2013 إلى غاية يونيو 2014. وتضمنت الصيغة النهائية لتعديل اتفاقية تفويض التدبير على وجه الخصوص ما يلي:

- ارتفاع سعر البطائق الالكترونية إلى 58,18 درهماً للوحدة، أي تقريباً نفس السعر الذي اقترحه وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك؛
- تمديد عقد تفويض التدبير إلى غاية 31 دجنبر 2017، ليصل إلى 3 سنوات و7 أشهر عوض 3 سنوات كما كان منصوصاً عليه سابقاً.

وبالتالي فيوضح أن الإدارة أعطت أهمية أكبر للحفاظ على استمرارية خدمة مراكز التسجيل وتسليم الوثائق الالكترونية ولم يتم التركيز بالشكل المناسب على ضرورة الإلمام الأوسع بتكاليف مشروع تفويض التدبير، مما سيؤدي إلى استمرار دفع مبالغ هامة للمفوض إليه في المستقبل.

وبذلك تجد الإدارة نفسها أمام خطر التمديد التلقائي والمستمر لاتفاقية تفويض التدبير عند اقتراب انتهاء المدة التعاقدية وبشروط غير مناسبة (لاسيما المرتبطة منها بالتكاليف).

بموازاة ذلك، ثمة نقائص أخرى من شأنها أن تكون مصدراً لمخاطر جمة من ضمنها ما يلي:

- العيوب المستمرة المرتبطة بالنظام المعلوماتي، وموثوقية قواعد البيانات وشموليتها ودقتها؛
- توفر معطيات شخصية مهمة لجزء كبير من الساكنة لدى المفوض إليه (والتي تتحمل الإدارة العمومية مسؤولية الحفاظ على سريتها) مع مخاطر استخدامها بشكل غير مناسب ولاسيما لأغراض تجارية؛
- تدبير الشركة المفوض إليها والمخاطر المحتملة بخصوص قدرتها على الوفاء بديونها في المستقبل، كما تبين ذلك الملاحظات السابقة والمرتبطة خصوصاً بعلاقتها مع المساهمين الرئيسيين (فوائد التأخير الكبيرة، ودفع 67,5 مليون درهم لفائدة أحد المساهمين، ونقل النزاع مع أحد مُنتجي البرامج المعلوماتية إلى شركة السياقة كارد وأسعار اقتناء البطائق الذكية وغيرها)؛
- المخاطر الضريبية.

هكذا، وفي حالة الإبقاء على الوضعية الراهنة وفي غياب التنفيذ السليم لإجراءات عملية تملك تفويض التدبير من طرف المفوض، فإن وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك قد تجد نفسها في نهاية مدة تفويض التدبير وتمديده (من 2007 إلى غاية 2017) في الوضعية التالية:

- نظام معلوماتي صعب الاستغلال ولا تتحكم فيه الإدارة ولا يمكن لها صيانتها وتطويره إلا باللجوء إلى خدمات الشركة المفوض إليها أو (المساهمين الرئيسيين)؛
- البطائق الرمادية ورخص السياقة الالكترونية لا تختلف في استعمالها عن مثيلاتها الورقية لاسيما على مستوى المراقبة؛
- أجهزة وتجهيزات متهالكة سيكون تجديدها ضرورياً.

بالنظر إلى ما سبق، يوصي المجلس الأعلى للحسابات بما يلي:

- ضمان حماية وأمان وسرية البيانات الشخصية المتاحة في قاعدة البيانات لدى المفوض إليه وتفادي استغلالها من طرف جهات خاصة لأي غرض آخر غير الغرض الذي خصص لها (البطاقن الرمادية ورخص السياقة)؛
- في غياب السند القانوني، يتعين إعادة النظر في وضعية التطبيقات البرمجية ذات القيمة المضافة، خصوصاً تلك التي لها طابع تجاري، مع العلم أن مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية ليس مخولاً لها أن تحقق أرباحاً من الخدمات التي تقدمها للمستعملين؛
- القيام، قبل الشروع في التسليم، بافتحاص تقني معمق لكافة الخدمات التي يعهد بتنفيذها لشركة السياقة كارد، وذلك لتقييم الإنجاز والمطابقة والتكلفة والجودة من ناحية، وتحديد الحاجيات الضرورية من الاستثمارات الإضافية من ناحية أخرى؛

- إجراء افتتاح مالي للشركة المفوض إليها خصوصاً فيما يتعلق بعلاقتها المالية مع المساهمين الرئيسيين؛
- إجراء افتتاح قانوني يروم على وجه الخصوص، تحديد علاقة شركة السياحة كارد بالمساهمين الرئيسيين ووضع الإدارة إزاء المفوض إليه؛
- السهر على تتبع الانجازات وتنفيذ كافة الالتزامات التعاقدية وخاصة تلك المتعلقة بدخول التطبيقات البرمجية المنجزة طور الإنتاج (تصحيح كافة النقصان في البرامج المعلوماتية) وتجديد التجهيزات ورخص البرامج وغيرها؛
- إطلاق مشروع لتصحيح وتحسين موثوقية المعلومات المدرجة في قاعدة البيانات؛
- الشروع في التنفيذ الفعلي والفعال وفي الأجل المحددة (ينص ملحق الاتفاقية على تمديد مدة تفويض التدبير إلى 31 دجنبر 2017) لتسلم وتملك نظام تدبير رخص السياحة والبطانق الرمادية الإلكترونية من لدن الإدارة، وذلك بتسخير الوسائل الضرورية لهذا الغرض. وعلى وجه الخصوص، يتعين تشكيل فريق عمل داخل وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك يتمتع بالمؤهلات المطلوبة.

II. جواب الوزير المنتدب لدى وزير التجهيز والنقل واللوجستيك المكلف بالنقل

(نص الجواب كما ورد)

أولا. تفويض التدبير المتعلق برخص السياقة والبطائق الرمادية الالكترونية

2. الاتفاقية ودفتر التحملات

← تطبيقات معلوماتية ذات طابع تجاري

التطبيقات ذات القيمة المضافة تهتم بالخصوص حاجيات الإدارة وذلك قصد استعمالها في تطبيق بعض القوانين الخاصة بالسلامة الطرقية، ومن ناحية أخرى توفير خدمة جيدة للمواطنين وتقليل مدة معالجة ملفاتهم.

ويتم ذلك من خلال منح الشركاء الخواص (مؤسسات التأمين، مراكز الفحص التقني...) إمكانية قراءة المعطيات العامة الخاصة بحامل البطاقة الالكترونية وتسجيل المعلومات المتعلقة بالخدمة الممنوحة من طرفهم في الشريحة كل حسب اختصاصاته.

أما فيما يخص الاستعمال التجاري للبطائق الالكترونية فإن الوزارة تؤكد أنه لم يتم تفعيل هذا الاستعمال في أي مجال خاصة في المجالات المنصوص عليه في ملاحظات المجلس الأعلى للحسابات (منتوجات التأمين على المركبات، دفع رسوم الطرق السيارة، دفع ثمن تذاكر الحافلات والطرماوي).

ثالثا. إنجاز الأعمال المنتظرة في إطار تفويض التدبير

لقد تم تفعيل التطبيق المتعلق برخص السياقة بالنقط، وذلك ابتداء من فاتح دجنبر 2015 حيث تم سحب النقط بالنسبة ل 187538 سائق. أما فيما يخص التطبيق الخاص لولوج المعلومات من طرف فرق المراقبة الطرقية فإنه في طور الإنجاز حاليا وسيتم تفعيله خلال الثلاث أشهر الأولى من سنة 2016. وتجدر الإشارة إلى أنه تم اقتطاف من هذه التطبيقات:

← إسناد نفس رقم التسجيل لمركبات مختلفة

فعلا تم تخصيص أرقام التسجيل مكررة لنفس المركبات، ولكن كان ذلك راجع إلى مشكل كان في النظام في بدايته حيث تم تصحيحه ولقد تم التعرف على هذه الحالات ومعالجتها.

أما بالنسبة للمركبات التي تسير على الطرق العمومية وتم رصدها من طرف الرادارات الثابتة ولم يتم التعرف عليها في النظام المعلوماتي فهي المركبات التي يتم بعد مالكيها بتجديد الورقة الرمادية وتم إسناد رقم تسجيلها قبل سنة 2004.

← ازدواجية أرقام رخص السياقة

فعلا تم إسناد نفس رقم رخصة السياقة لأشخاص مختلفين، ولكن ذلك راجع إلى مشكل كان في النظام في بدايته حيث تم تصحيحه ويتم حاليا تصحيح الأخطاء تدريجيا.

2. تدبير إصدار الوثائق الالكترونية

فيما يتعلق بالخدمة المقدمة من طرف "نقط القرب المعتمدة" لإعادة تجديد رخص السياقة فإن هذه الخدمة اختيارية بالنسبة للمواطنين. أما الوكالات الخاصة لشركة السياقة كارد فإن هذه الخدمة مجانية لكن يجب الالتزام بمسطرة الموعد.

3. تنفيذ مقتضيات التعاقدية

1.3. إنجاز الخدمات التعاقدية

لقد تم تفعيل التطبيق المتعلق برخص السياقة بالنقط، وذلك ابتداء من فاتح دجنبر 2015 حيث تم سحب النقط بالنسبة ل 187538 سائق. أما فيما يخص التطبيق الخاص لولوج المعلومات من طرف فرق المراقبة الطرقية فإنه في طور الإنجاز حاليا وسيتم تفعيله خلال الثلاث أشهر الأولى من سنة 2016.

(نص الجواب كما ورد)

- فيما يتعلق بإنجازات نظام التدبير: يرجع انخفاض وتيرة إنتاج رخص السياقة والبطائق الرمادية في السنوات الولى لانطلاق عملية اعتماد تفويض التدبير سنة 2007 إلى أن إلزامية الانتقال إلى اعتماد الوثائق الالكترونية لم تدخل حيز التنفيذ إلا سنة 2010. غير أنه من المتوقع أن يبلغ نشاط نظام التدبير المفوض هذه السنة هدفه المنشود المتمثل في تغيير كل الوثائق الورقية بعد تحديد آخر أجل لتغيير الوثائق الورقية في 31 ديسمبر 2015، حيث بلغت الوثائق الورقية اللازم تغييرها في 30 شتنبر 2015، 3.5 مليون وثيقة مقابل 8 مليون وثيقة سنة 2007.
- بخصوص ملاحظات المجلس حول النقائص الإدارية والتقنية التي يعرفها نظام تدبير رخص السياقة والبطائق الرمادية: تجدر الإشارة إلى أنه تم تعديل اتفاقية التفويض خلال الفترة التي تمت فيها مهمة المجلس الأعلى للحسابات، بهدف تصحيح مجموعة من النقائص المشار إليها في مشروع ملاحظات المجلس ولاسيما تلك المتعلقة بالنظام المعلوماتي المعتمد.
- بخصوص الملاحظات المثارة حول النقائص المتعلقة بتتبع التدبير المفوض: تشاطر وزارة الاقتصاد والمالية ملاحظات المجلس الأعلى للحسابات المتعلقة بضعف تتبع المشروع من طرف اللجنة المكلفة بتتبع تفويض التدبير. غير أن إنشاء لجنة جديدة مكلفة بتتبع التدبير المفوض المحدثة في إطار تعديل اتفاقية التفويض السالف الذكر، مكن من عقد اجتماعين لهذه اللجنة منذ تأسيسها خصصا لعرض تقدم المشروع وتقديم خطة لنقل ملكية التدبير المفوض.
- أما فيما يتعلق بمستقبل التدبير المفوض: تجدر الإشارة إلى أن اللجنة الجديدة المكلفة بتتبع التدبير المفوض تولي أهمية خاصة لهذه المسألة خاصة أن نهاية عقد التدبير المفوض محددة في سنة 2017. حيث طالبت اللجنة مسؤولي مديرية النقل عبر الطرق والسلامة بتقديم مخطط بشأن التقدم المزمع إحرازه لتنفيذ التزامات التدبير المفوض ولتملك تفويض التدبير من طرف المفوض. كما أن هذه اللجنة ستعرض تقارير دورية حول هذا المشروع.