

المملكة المغربية



الهيئة المركزية للوقاية من الرشوة
Instance Centrale de Prévention de la Corruption

دراسة ظاهرة الرشوة في قطاع النقل الطرقي : تقييم وتشخيص

تقرير تركيبي



نسخة يونيو 2011

الفهرس

| | |
|----|--|
| 5 | مقدمة |
| 5 | 1. السياق العام للدراسة |
| 6 | 2. الخطوط العريضة للمقاربة |
| 10 | 1. السياسات والممارسات في مجال الوقاية من الرشوة ومحاربتها |
| 10 | 1-1 الوقاية من الرشوة ومحاربتها : التزام شامل |
| 11 | 1-2 تدابير خاصة بالنسبة للنقل الطرقي |
| 15 | 2. الرشوة في قطاع النقل الطرقي |
| 16 | 2-1 الخصائص العامة للرشوة في قطاع النقل الطرقي |
| 22 | 2-2 نظرة مفصلة على الرشوة على مستوى اهم المجالات |
| 30 | 3. العوامل المساعدة على انتشار الرشوة في قطاع النقل الطرقي |
| 30 | 3-1 اعتبار الرشوة سلوكا عاديا |
| 31 | 3-2 تراجع الثقة في المصالح الادارية |
| 32 | 3-3 محدودية العلم بالتدابير المتبعة لمكافحة الرشوة |
| 33 | 3-4 ضعف البيات التبليغ بسلوكات الرشوة |
| 34 | 3-5 ضعف المساطر الرسمية واليات الاقتفاء |
| 35 | 3-6 انعدام شروط العمل الملائمة |
| 36 | 4. اثار الرشوة على قطاع النقل الطرقي |
| 36 | 4-1 اثار اقتصادية تمتد لعدة قطاعات |
| 37 | 4-2 اثار اجتماعية تخرق المبادئ الاساسية للمجتمع |
| 38 | 4-3 اثار ثقافية وسلوكية تؤدي الى تراجع ثقة المواطنين في الادارة |
| 39 | 5. خارطة المخاطر وتحليل ممارسة و حدة الرشوة في قطاع النقل الطرقي |
| 40 | 5-1 تحديد المخاطر المحتملة للرشوة |
| 41 | 5-2 تقييم مخاطر الرشوة المحددة |
| 41 | 5-3 تصنيف مستويات احتمال حدوث مخاطر الرشوة |
| 42 | 5-4 تسجيلات مخاطر الرشوة حسب طبيعة الاثر |
| 46 | 5-5 تقييم مستوى تأثير المخاطر |
| 47 | 5-6 حرجية مخاطر الرشوة |
| 48 | 5-7 تصنيف مخاطر الرشوة |
| 49 | 5-8 معالجة المخاطر : |
| 53 | 6. خارطة الطريق من اجل الوقاية من الرشوة ومحاربتها في قطاع النقل |
| 60 | 7 خاتمة |

جدول الأشكال

- شكل 1 : نسبة الرشوة حسب المجال
- شكل 2: توزيع نسبة الرشوة حسب النوعية
- شكل 3: توزيع نسبة الرشوة حسب المجال
- شكل 4: توزيع مبلغ الرشوة
- شكل 5: نسبة الاعلام بممارسة الرشوة
- شكل 6: نسب الرشى المعلن بها في مقابل نسب الرشى الملاحظة
- شكل 7: تصور المواطنين لتطور حدة الرشوة حسب المجالات
- شكل 8 :نسبة الرشوة حسب المخالفات
- شكل 9:نسبة الرشوة المقدمة في مسطرة الحصول على رخصة السياقة
- شكل 10:نسبة الرشوة المقدمة في مسطرة وضع ملف الحصول على رخصة السياقة حسب نوعية الحافز
- شكل 11:نسبة الرشوة المرتبطة باجتياز الفحص الطبي حسب نوعية الحافز
- شكل 12:توزيع الاسباب الاساسية للرشوة من اجل الحصول على رخصة الثقة ومعدل الرشوة المقدمة للحصول عليها
- شكل 13:نسبة الرشوة المرتبطة بترقيم السيارات الجديدة حسب طبيعة الحافز
- شكل 14:نسب الرشوة المرتبطة بالحصول على البطاقة الرمادية حسب طبيعة الحافز
- شكل 15:نسب الرشوة المرتبطة بتعشير السيارات حسب طبيعة الحافز
- شكل 16:نسب الرشوة المرتبطة بالفحص التقني حسب طبيعة الحافز
- شكل 17:العوامل المؤثرة على مستوى الرشوة
- شكل 18:معرفة المواطنين باجراءات محاربة الرشوة
- شكل 19:توزيع عدد المخاطر حسب الحرجية

لائحة الجداول

- الجدول 1 : توزيع معدل مبلغ الرشوة حسب طبيعة المخالفة
- الجدول 2 :توزيع مخاطر الرشوة في المجالات التي يستعملها كافة مستخدمو الطريق بشكل عام
- الجدول 3 :توزيع مخاطر الرشوة حسب المجال المخصص للسائقين المهنيين
- الجدول 4 :قاعدة احتساب الاحتمالات حصول الخطر
- الجدول 5 :توزيع المخاطر حسب احتمال الوقوع
- الجدول 6 :تصنيف انعكاسات الخطر فيما يخص مستخدمي الطريق بشكل عام
- الجدول 7 :تصنيف انعكاسات المخاطر المرتبطة بمهنيين النقل الطرقي
- الجدول 8 :توزيع اعداد المخاطر المحللة المرتبطة بمستعملي الطريق حسب مستوى اثرها الاقتصادي
- الجدول 9 :توزيع مخاطر الرشوة المرتبط بمستعملي الطريق حسب احتمال الحدوث
- الجدول 10 :توزيع حرجية المخاطر حسب المجال واحتمال الوقوع(مستخدمي الطريق)
- الجدول 11 :المخاطر لاساسية الكبرى المرتبطة بمستخدمي الطريق بشكل عام
- الجدول 12 :معايير تقييم مستوى التحكم في المخاطر
- الجدول 13 :توصيات حسب مجموعات المخاطر

مقدمة

1. السياق العام للدراسة

قام المغرب بعدة إصلاحات تهم الحكامة الجيدة بالإدارة العمومية ارتكزت خاصة على تخليق الحياة العامة وبناء علاقة تقوم على الثقة والشفافية بين الإدارة والمواطنين. وقد اعتمدت هذه الإصلاحات على التوجيهات السامية لصاحب الجلالة الملك محمد السادس من أجل الوقاية من الرشوة ومحاربتها، وعلى التوصيات الصادرة عن الهيئات الدولية (اتفاقيات الأمم المتحدة حول محاربة الرشوة، واتفاقية محاربة الرشوة الصادرة عن بلدان منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية، وإستراتيجية الحكامة ومحاربة الرشوة الصادرة عن البنك الدولي وصندوق النقد الدولي ووكالة التنمية الدولية التابعة للولايات المتحدة الأمريكية) وعلى تقرير الخمسينية ومقترحات المجتمع المدني من خلال المنظمات غير الحكومية والجمعيات غير الهادفة للربح. وتجسدت هذه التوجيهات في إقدام الحكومة في سنة 2010 على وضع خطة عمل للوقاية من الرشوة ومحاربتها تتضمن إجراءات عاجلة ومتعددة المصادر للتنفيذ على المدى القريب وتدابير مواكبة من أجل تنفيذ التدابير السالفة الذكر على المدى المتوسط فيما قام بعض الفاعلون باتخاذ تدابير خاصة. وقد تناولت خطة العمل ستة محاور للتدخل جاءت كما يلي :

1. التأسيس لعلاقة قائمة على الشفافية بين الإدارة والمواطن؛
2. تدعيم قيم النزاهة والاستحقاق داخل الإدارة؛
3. تعزيز المراقبة الداخلية في الإدارة العمومية؛
4. تعزيز الشفافية فيما يتعلق بالتدبير المالي وتدبير الصفقات العمومية؛
5. متابعة إصلاح المنظومة القانونية؛
6. تشجيع الشراكة والتعاون بين مختلف المتدخلين على المستويين الوطني والدولي.

وفيما يخص قطاع النقل الطرقي بشكل خاص، وبالنظر لما يميزه من تداخل وللدور الهام الذي يلعبه في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للمملكة (فك العزلة الداخلية والخارجية عن الجهات، رفع التنافسية الصناعية، جودة وسلامة مستخدمي الطريق) ، فان هذا الاخير يحظى باهتمام خاص من لدن السلطات العمومية. وفي هذا الاطار تم ادخال سلسلة من الاصلاحات الرامية خاصة لتطوير اللوجيستيك وتحسين السلامة الطرقية وتجديد حظيرة السيارات وتحرير مختلف اشكال النقل الطرقي. كما شكلت المصادقة

على القانون 02-52 المتعلق بالمدونة الجديدة للسير وتطبيقها مرحلة هامة في هذا المسلسل الإصلاحى. وكلها مبادرات ترمى لتطوير هذا القطاع بشكل شامل وتهدف للحد من الرشوة. وفي هذا السياق المتسم بالرغبة في مصالحة الإدارة مع مستعملي خدمات النقل الطرقي، قامت وزارة التجهيز والنقل بوضع خطة عمل تهدف للوقاية من الرشوة ومحاربتها على كافة المستويات. وقد شكلت تقوية عمليات نشر المعلومات والشفافية بالإضافة الى تعميم الولوج لهذه المعلومات المحاور الأساسية لهذه الخطة.

ومن جهة ثانية، فالدراسات والأبحاث الميدانية خاصة تلك التي قامت بها الهيئة المركزية للوقاية من الرشوة وترانسبرانسي ماروك كشفت عن الأبعاد الهامة التي اكتسبتها ظاهرة الرشوة في هذا القطاع وأصبحت تؤثر على أدائه. ووعيا منها بأهمية الرهانات الاجتماعية والاقتصادية والثقافية للرشوة في قطاع النقل الطرقي بالمغرب، قامت الهيئة بإجراء دراسة لفهم هذه الظاهرة كما وكيفا من اجل وضع إستراتيجية للقضاء عليها.

وتندرج هذه الدراسة في إطار التوجيهات الأولى للهيئة أي: "تشخيص أولي لظاهرة الرشوة بالمغرب" و "تقييم السياسات والممارسات المتعلقة بالوقاية من الرشوة ومحاربتها بالمغرب". وتعد هاتان المرحلتان المتعلقتان بفهم الظاهرة وتحليلها ضروريتين وجد مهمتين لبلورة إستراتيجية وطنية للوقاية من الرشوة ومحاربتها.

2. الخطوط العريضة للمقاربة

اتبعت مستويات التحليل في إطار هذه الدراسة مقاربة شاملة أشركت كافة الفاعلين الأساسيين في القطاع (المسؤولين الكبار في وزارة التجهيز والنقل والمديرية العامة للأمن الوطني والدرك الملكي والجمارك ورؤساء المصالح على مستوى النيابة الجهوية ومصالح التسجيل وكذا على مستوى المركز الوطني للتجارب والتصديق والمواطنين الذين لجأوا للإدارة للاستفادة من خدمات النقل الطرقي)...

وتتألف هذه الدراسة من شقين أساسيين خصص الشق الأول لتحليل السياسات والاستراتيجيات والممارسات في ما يخص الوقاية من الرشوة ومحاربتها في قطاع النقل الطرقي. وتم تعزيز هذا التشخيص بمقارنته مع التوجهات الدولية في هذا المجال. أما الشق الثاني من هذه فقد كرس لتحليل مظاهر وتواتر و حدة الرشوة وكذا اسبابها وانعكاساتها. وقد سمح هذا التحليل بالوقوف على مخاطر الرشوة وتقييم اثارها وتحديد العوامل المساعدة على انتشارها. وسمحت خارطة المخاطر التي تم

انجازها في هذا الإطار بتحديد الأسس التي ينبغي أن تقوم عليها إستراتيجية الوقاية من الرشوة ومحاربتها في قطاع النقل الطرقي.

إن المقاربة عبر المخاطر تسمح فعلا بأخذ بعين الاعتبار خصوصيات الظاهرة وتعقيداتها وانجاز دراسة موضوعية. فالحجم البشري والعملي لا يسمحان بمراقبة شاملة لكل حالات الرشوة المحتملة، كما أن بعض الأشخاص المعنويين أو الذاتيين يعتبرون، بالنظر لما يميزهم من خصوصيات، أكثر أو أقل عرضة لهذه الظاهرة. فينبغي إذن تكريس الجهود صوب العناصر الأكثر عرضة وصوب تلك التي تخلف أكبر حجم من الآثار. ولا يمكن من حيث المبدأ بلوغ الشمولية فيما يخص تحديد مخاطر الرشوة. لذا فالهدف يتمثل في القرب ما أمكن من تحقيق هذه الشمولية من خلال ضمان الوقوف على أهم هذه المخاطر. ويقصد بمخاطر الرشوة هنا احتمال تجلي هذه الظاهرة في حالة ما. وتتجم عن دافع ما (مثلا : خرق القانون للحصول على خدمة) أو من خلال استغلال حالة من الضعف (مثلا : حرية التصرف غير مراقبة).

وقد اعتمدنا في هذه الدراسة على تعريف ترانسبرنسي انترناسيونال للرشوة أي "استغلال النفوذ الممنوح من أجل تحقيق أهداف شخصية". وتتمثل بالنسبة للفاعل العمومي أو الخاص في قطاع النقل الطرقي في رفض القيام بمسطرة ما، أو تسهيلها ، أو تجميدها عبر استغلال منصبه مقابل الحصول على وعد أو هدية أو مبلغ من المال أو غير ذلك من الامتيازات ...

وبالنظر لخاصية التقاطع التي تميز قطاع النقل الطرقي فإن التحليل تناول 4 مجالات مهيكلة :

- مجال السماح بالسياقة لتحليل المساطر الأساسية المتعلقة بالحصول على رخصة السياقة؛
- مجال السماح بممارسة النشاط المهني لتحليل الإجراءات الأساسية المتعلقة بمنح الرخص المهنية المتعلقة بالنقل الطرقي وكذا تجديدها. وقد تم ضم رخصة الثقة بالنسبة لسيارات الأجرة لهذا المجال؛
- مجال السماح بسير العربات لتحليل الإجراءات الأساسية المتعلقة بالشروع في استخدام العربات (الحصول على البطاقات الرمادية، الفحص التقني، والتعشير...)
- المراقبة الطرقية لتحليل الإجراءات الأساسية المتعلقة بالمراقبة الطرقية الروتينية ومعاينات المخالفات في مجال النقل الطرقي.

وتبين الخطاطة اسفله المراحل الاساسية لهذه الدراسة:

تقييم السياسات والممارسات المتعلقة بالوقاية من الرشوة ومحاربتها :

- رؤية استراتيجية الوطنية
- رؤية استراتيجية الأعمال
- إجراءات عملية

المخاطر المتبقية المحتملة



تحليل مظاهر الرشوة

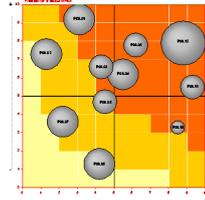
- تحديد و وصف مظاهر الرشوة والمخاطر المرتبطة بها (تردد، شدة، تأثير، و مشاركة الفاعلين...)
- تحليل تصور المواطنين حول وجود إجراءات مكافحة الرشوة

تحليل إجراءات التحكم في المخاطر الموضوعة

- تحليل المساطر المتعلقة بالمجالات التي تشملها الدراسة: السماح بالسياقة، السماح بممارسة النشاط المهني في النقل العام، السماح بسير العربات، المراقبة الطرقية، الحوادث و التأمين
- تقييم إجراءات التحكم في المخاطر الموضوعة

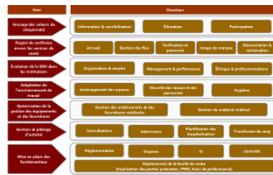
ضبط

جعل خارطة المخاطر موثوقة



خارطة المخاطر

إستراتيجية مكافحة الرشوة في القطاع



خارطة الطريق

إجراءات أفقية

إجراءات خاصة

وتشكل هذه الوثيقة خلاصة لهذه الدراسة. وتهدف لما يلي:

- إعداد حصيلة لانجازات الحكومة في ما يتعلق بالوقاية من الرشوة ومحاربتها
- تقديم حصيلة الرشوة في قطاع النقل تتيح فهما أفضل لخصائصها، أشكالها ومستويات تعاطي الفاعلين لهذه الممارسات في هذا القطاع
- تحليل العوامل التي تساعد على اللجوء للرشوة في القطاع واقتراح رافعات للحد منها
- تقييم مستوى تأثير هذه الظاهرة على مختلف الفاعلين المعنيين (الضحايا والدولة والطرف الثالث المؤدي) على المستويات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية
- بلورة خارطة مخاطر للرشوة
- وضع خارطة طريق للوقاية من الرشوة ومكافحتها بالقطاع

نقط مهمة

اعتمد تحليل ظاهرة الرشوة في قطاع النقل الطرقي على مقارنة تشاركيه اشركت كافة الفاعلين الأساسيين المتدخلين في القطاع. وتوخت الصدق في تقديم المعطيات المستقاة من مصادر مختلفة : توجيهات المسؤولين الكبار وتقييم المسؤولين بالمصالح الإدارية وآراء المهنيين بالقطاع وكذا رواية التجارب المعيشة من طرف المستجوبين. وتم في هذا الإطار انجاز بحث ميداني على مستوى 5 مدن بالمملكة .

لكن هذه المقاربة تعاني رغم ذلك من بعض النواقص :

- اكتفى تحليل تجارب الرشوة المعاشة من طرف المواطنين باستقاء تجاربهم وتحليلها. ولم يتم القيام بافتحاص او تحقيق للتأكد من صحة العناصر الواردة في أقوالهم . ويمكن لهذه الأقوال أن تكون مبالغ فيها أو "درامية" أو لا أساس لها من الصحة. لكن حجم العينة المعتمدة (أكثر من 3000 مستجوب) قد يسمح بالتخفيف من تأثير هذا الوضع.
- البحث الميداني الذي هم المواطنين في إطار هذه الدراسة تم انجازه قبيل دخول مدونة السير الجديدة حيز التنفيذ والتي تتضمن عدة إجراءات ترمي للحد من ظاهرة الرشوة. كما أن الفعالية النسبية للإجراءات المتخذة في هذا الصدد لم يتم قياسها.
- لم يتم تعزيز تقديرات المسؤولين المؤسساتيين المتدخلين في النقل الطرقي لبعض المظاهر بواسطة تشخيص معمق للتحقق من صحتها.

التسجيل المتقاطع لمختلف الشهادات يسمح في هذا الإطار بالحصول على ضمانة معقولة فيما يخص الخلاصات المقدمة.

1. السياسات والممارسات في مجال الوقاية من الرشوة ومحاربتها

1-1 الوقاية من الرشوة ومحاربتها : التزام شامل

خلال السنوات الأخيرة التزمت حكومة المملكة المغربية بوضع الوقاية من الرشوة ومحاربتها في صلب سياساتها واستراتيجياتها الوطنية. وقد قامت في هذا الصدد بمجموعة من الإصلاحات في الإدارة العمومية ترمي لتحديث وتحسين الحكامة في تدبير الشأن العام. وتندرج هذا الإصلاح في إطار وطني ودولي متمس ب:

- إعادة تحديد مهام الإدارة على ضوء الدور الجديد للدولة؛
- تعزيز اللامركزية الإدارية؛
- تبسيط المساطر الإدارية؛
- تطوير الإدارة الالكترونية؛
- الشفافية وتخليق الحياة العامة؛
- تخليق الإدارة العمومية وتدبير الموارد البشرية للإدارة ؛
- تحديث النظام المالي للدولة عبر القيام بإصلاح مهم على مستوى الميزانية يتمحور حول تقييم النتائج والأداء.

إن سياسات واستراتيجيات الوقاية من الرشوة ومحاربتها بالمغرب (خاصة تلك المرتبطة بتقوية الشفافية وتخليق الحياة العامة) نابعة من التوجيهات السامية لصاحب الجلالة الملك محمد السادس ومن التزامات المغرب في إطار الاتفاقية الدولية للأمم المتحدة لمحاربة الرشوة التي وقعت عليها المملكة في سنة 2003 وصادق عليها في سنة 2007

كما أن خطط العمل سواء المعتمدة من طرف الحكومة أم من طرف قطاع النقل الطرقي تؤكد التزام الحكومة من اجل القضاء على هذه الظاهرة. وتندرج كلها في إطار مواكبة الرؤية الملكية وتفعيل اتفاقية الأمم المتحدة حول محاربة الرشوة. وهكذا عملت الحكومة على تنفيذ هذه التوجيهات على شكل برامج وطنية وإجراءات عملية متقاطعة وقطاعية .

وتم القيام بعدة مبادرات في إطار برامج وطنية من بينها:

- وضع نظام وطني لمحاربة الرشوة خلال سنة 1999 أدى إلى بلورة خطة وطنية للوقاية من الرشوة ومحاربتها خلال سنة 2005؛
- التوقيع في سنة 2003 على اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بمحاربة الرشوة والمصادقة عليها في ماي 2007؛
- وضع مخطط جديد وطني للوقاية من الرشوة ومحاربتها في م 2010.

وقد وضعت خطة العمل لسنوات 2010-2012 ضمن اهدافها تقوية المكاسب المحققة في مجال تنفيذ اجراءات خطة العمل لسنة 2005 وتقديم ما تحقق من تقدم واقتراح تدابير متممة لتلك الواردة في خطة العمل لسنة 2005 وإشراك كافة مكونات المجتمع المدني في هذه الخطة. وقد تمحورت هذه الاخيرة حول ستة محاور للتدخل :

- تأسيس علاقات شفافة بين الادارة والمواطن؛
- تعزيز قيم النزاهة والاستحقاق داخل الادارة؛
- تعزيز المراقبة الداخلية بالإدارات العمومية؛
- تعزيز الشفافية في التدبير المالي والصفقات العمومية ؛
- متابعة اصلاحات الاطار التنظيمي؛
- تشجيع الشراكة والتعاون بين مختلف المتدخلين على المستويين الوطني والدولي.

1-2 تدابير خاصة بالنسبة للنقل الطرقي

تجسد تنفيذ هذه الاصلاحات على مستوى القطاع من طرف وزارة التجهيز والنقل عبر تفعيل عدة مشاريع واعدة من بينها :

1. المدونة الجديدة للسير؛
2. البرنامج الاستعجالي الاستراتيجي المندمج؛
3. مشاريع الوحدات بمختلف مديريات وزارة التجهيز والنقل وخاصة البرنامج الخاص بمديرية النقل الطرقي والسلامة الطرقية.

وفي هذا الاطار، وبعد عملية تشاركية طويلة الامد ساهم فيها كافة المتدخلين في قطاع النقل الطرقي ، سمح الشروع في العمل بمدونة الجديدة للسير (52-02) في اكتوبر 2010 بتوضيح حقوق وواجبات مستعملي الطريق والترويج لثقافة تشجع الاستعمال الامن والمسؤول للطريق مع التقليل من نسبة

التدخل البشري وبالتالي الحد من تعرض المواطن لتقديم الرشوة. وتندرج المدونة الجديدة للنقل في اطار استراتيجية الحكومة في مجال السلامة الطرقية. وتشكل اطارا قانونيا مرجعيا يرمي لاصلاح وتحديث المقتضيات التنظيمية من اجل القضاء على افة حوادث السير. فهي قانون موجه نحو المستقبل ويستخدم المستجدات والتقدم التكنولوجي والتربية والزجر من اجل تطوير مجال التنقل والسير. وهكذا استخدمت التقنيات الحديثة في معاينة المخالفات مما سمح بالمعالجة الالية لعمليات المراقبة وتسجيل الدلائل المادية للمخالفات (رادارات ثابتة ومتحركة، اختبار الكحول بالدم والمحطات الثابتة للوزن الاتوماتيكي....).

وهكذا تم تفعيل التدابير التي اتخذتها وزارة التجهيز والنقل فيما يخص الوقاية من الرشوة ومحاربتها اما بشكل مباشر او غير مباشر عبر اجراءات متضمنة بالمدونة الجيدة للسير منها على الخصوص:

1. رخصة السياقة بالنقط؛
2. غرامات تصالحية وجزافية ؛
3. تاهيل مجال المراقبة الطرقية؛
4. الوقاية من الرشوة وضمن حقوق المواطن؛
5. تحديد المسؤوليات والعقوبات الحبسية في حالة وقوع حوادث؛
6. السياقة المهنية؛
7. تاهيل مجال المراقبة التقنية للعربات؛
8. تاهيل مجال تعليم السياقة.

وفي هذا الاطار تم ادماج 12 اجراء خاصا فيما يتعلق بالوقاية من الرشوة ومحاربتها وتشجيع حقوق المواطن:

1. الزامية حمل ضباط ورجال المراقبة الطرقية لشارة تحمل اسمهم العائلي والشخصي ومهنتهم وصورتهم. وتهدف هذه العملية لتشجيع الشفافية وضمن الشروط التي تسهل على المواطن التبليغ في حال تعرضه للابتزاز او عملية ارتشاء عند الاقتضاء؛
2. الزامية الاشارة لنقط المراقبة. يهدف هذا الاجراء الى منع المراقبين من مباغطة السائقين اثناء ارتكابهم للمخالفة؛
3. منع المراقبي من توقيف السيارات المخالفة التي تسير في الطريق السياح خارج محطات الاداء ونقط المراقبة؛
4. الحق في الطعن في المخالفات؛

5. الحفاظ على الحق في السياقة او استعمال العربية لمدة 15 يوما التي تلي تاريخ سحب الرخصة او البطاقة الرمادية في حال ارتكاب مخالفة يعاقب عليها بغرامات تصالحية او جزافية؛
6. سن حد أقصى لا يسمح بتجاوزه في حدود 10 في المائة بالنسبة للمخالفات المرتبطة بالسرعة في حدود 7 كلم في الساعة؛
7. سن حد أقصى لا يسمح بتجاوزه في حدود 10 في المائة بالنسبة للمخالفات المرتبطة بتجاوز الوزن المسموح به؛
8. سن تحقيقات إدارية وتقنية لتحديد المسؤوليات قبل اللجوء لأي محاكمة؛
9. ضرورة القيام بتحقيق قضائي لتحديد المسؤوليات قبل المحاكمة؛
10. الحق في الولوج لتقارير التحقيق الإداري والتقني في حالة وقوع حوادث مميتة؛
11. الزامية اللجوء للخبرة الطبية المضادة في حال وقوع حادثة تسببت في جروح؛
12. اللجوء للألات الاوتوماتيكية للمعاينة وتفادي التدخل البشري واللجوء لأدوات القياس الموضوعية لمعاينة المخالفات عند الامكان.

كما وضع المخطط الاستراتيجي الاستعجالي المندمج ل 2008-2012 اجراءات خاصة لمواجهة الرشوة يتلاءم مع تلك التي وضعتها المدونة الجديدة للسير عبر التدابير المتعلقة بالمراقبة الطرقية وتكوين السائقين وكذا اصلاح نظام امتحانات الحصول على رخصة السياقة.

وفي اطار تفعيل هذه التدابير اعدت مديرية النقل الطرقي والسلامة الطرقية مشروع الوحدات يتضمن عمليات ذات اثر مباشر او/و غير مباشر على الوقاية من الرشوة ومحاربتها. وتندرج المجهودات المبذولة في هذا الاطار في سياق تعزيز الشفافية وتحسين نظام المراقبة والتتبع والافتحاص وتبسيط المساطر وكذا التأهيل العام للخدمات المرتبطة بالنقل الطرقي

وقد همت أهم التدابير المتخذة في هذا الإطار النقاط التالية:

- ← سن مراقبة آلية؛
- ← تزويد مراكز التسجيل بالمعدات السمعية البصرية للاختبار النظري؛
- ← التطبيق الآلي للاختبار بدء بقراءة الاسئلة مرورا بتصحيح الاجوبة وانتهاء باعلان النتائج؛
- ← تصميم وتطبيق نظام لتأهيل وترتيب مقاولات النقل بواسطة الحافلات تحترم دفتر حملات محدد؛

← تحسين شروط استغلال الخطوط الكبرى؛

- ← وضع دفاتر تحملات خاصة لاستغلال المصالح الخاصة (نقل المستخدمين ونقل الاطفال ونقل المسافرين وكراء السيارات بدون سائق) ؛
- ← وضع دلائل مرجعية لمعايير التصديق بالنسبة للعربات ولوازمها؛
- ← وضع مسطرة آلية لضبط مواعيد اجتياز امتحانات الحصول على رخصة السياقة على مستوى مراكز التسجيل الكبرى؛
- ← وضع نظام لإخبار للزبائن عبر الانترنت و الرسائل القصيرة، وتمكينهم من ملفاتهم او وثائقهم المرفوضة؛
- ← تحسين عملية المراقبة الطرقية ووضع محطات ثابتة للوزن الالي ومحطات متحركة للمراقبة التقنية وادارات ثابتة عملية ؛
- ← تفعيل النظام الجديد للاختبار الفردي بمركز التسجيل؛
- ← تأهيل المراقبة التقنية عبر إحداث عدد من مراكز الفحص التقني المفتوحة وإجراء عدد من عمليات الافتحاص الخارجي كل سنة؛
- ← اعداد تكوينات عامة تحدد وتوضح المهام المنوطة ب SCTAPC ; STR وبالمراقبين الطريقيين؛
- ← انشاء لجان وطنية وجهوية للمراقبة الطرقية تهدف خاصة لإطلاق حملات المراقبة الطرقية الموضوعاتية وتنسيقها. وتهدف الى تحذير السائقين من النقاط السوداء بدل البحث عن اصطيات المخالفات؛
- ← التعليم المسبق لنقط المراقبة (بالنسبة للمراقبين الطريقيين التابعين لوزارة التجهيز والنقل).

اما تتبع عملية التطبيق فقد عهدت للجان احدثت لهذا الغرض. تسهر على ضمان تنفيذ وتتبع ومراقبة الانشطة المرتبطة بهذه العمليات في اطار مقارنة تعتمد على التشاور واشراك كافة الاطراف المعنية.

ويتفق اليوم كافة مهنيي القطاع والمواطنين اليوم عموما حول التقدم الكبير الذي حققته المجهودات المبذولة للوقاية من الرشوة ومحاربتها . لكن لا زالت لهذه الظاهرة بعض التجليات في عدة جوانب وعلى عدة مستويات بقطاع المراقبة الطرقية. ولا بد من الاشارة الى ان الاستبيان المنجز في اطار هذه الدراسة تم قبيل دخول العديد من التدابير السالفة الذكر حيز التنفيذ خاصة تلك المرتبطة بمدونة السير الحالية.

2. الرشوة في قطاع النقل الطرقي

ان قطاع النقل الطرقي بالنظر لتداخله مع قطاعات اخرى يعتبر مجالاً معقداً يتدخل فيه العديد من الفاعلين على عدة مستويات استراتيجية ومؤسسية وعملية مختلفة. وتندرج المجهودات التي يبذلها كافة الفاعلين في القطاع على المديين القريب والمتوسط. وفي هذا الاطار قامت وزارة التجهيز والنقل بتشاور مع مختلف الفاعلين في القطاع (المديرية العامة للامن الوطني، الدرك الملكي، والجمارك...) باطلاق مجموعة من العمليات من اجل تاهيل القطاع ومكافحة الرشوة تتعلق بتنظيم مصالح رخصة السياقة (ايداع الملف والفحص الطبي والاختبار النظري والاختبار التطبيقي...) وتبدير رخص ممارسة بعض الانشطة المهنية (النقل السياحي ونقل البضائع وكراء السيارات...) وتبدير رخص تشغيل العربات (تعريف العربات، والفحص التقني...) وكذا بتبدير المراقبة الطرقية والجزاءات(المراقبة الطرقية ومعاينة المخالفات وتطبيق العقوبات...). لكن هذه الاجراءات رغم اهميتها لا زالت لم تستجب لانتظارات المواطنين.

لقد اعتمد تحليل الرشوة في قطاع النقل الطرقي خاصة على بحث ميداني لتجميع تجارب الرشوة التي عاشها المواطنون وتصورهم لها في هذا القطاع. وقد حاول هذا البحث الميداني تحقيق الاهداف التالية:

- قياس تردد وحدة مختلف عمليات الرشوة في القطاع؛
- تقييم تصور المواطنين لاسباب الرشوة ونتائجها وانعكاساتها؛
- تقييم مستوى علم المواطنين بتدابير مكافحة الرشوة؛
- سبر تقييمهم لفعالية هذه الاجراءات.

ان المؤشر المعتمد في اطار هذه التحليل هو نسبة الرشوة. ويشير هذا الاخير الى عدد الاشخاص الذين صرحوا بانهم لجأوا للرشوة من اجل الاستفادة من خدمة ما هي من حقهم، او بغير حق، من مجموع اشخاص العينة الذين استفادوا من نفس الخدمة. وتتعلق هذه التصريحات بعمليات الرشوة الممارسة من طرف المستعمل (المستعمل هو من قدم الرشوة) وتلك الناتجة عن ابتزاز موظف الدولة (يكون المستعمل ضحية للرشوة في هذه الحالة)

2-1 الخصائص العامة للرشوة في قطاع النقل الطرقي

تتجلى الرشوة في قطاع النقل الطرقي في سلوكيات مختلفة. وتختلف اساسا بحسب المجالات والاشخاص والمساطر والوحدات المتورطة وطبيعة الخدمة المقدمة والفئة الاجتماعية والمهنية المعنية.

يتم التنديد بعدة انواع من الرشوة

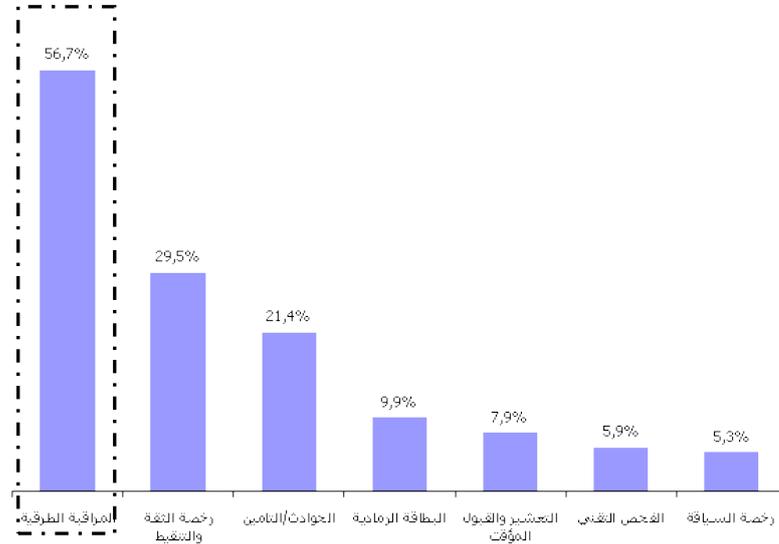
على مستوى النقل الطرقي هناك عدة انواع من الرشوة. ويتعلق الامر في اطار هذه الدراسة بالانواع الاساسية التالية :

- **المكافأة غير المستحقة والمبالغ المالية :** يتعلق الامر في هذه الحالة بدفع مبلغ مالي مقابل الحصول على خدمة / أداء هي في الأصل مجانية أو من حق المستعمل. كما يمكن ان ينتج عن مبادرة خاصة من المواطن/الطالب للخدمة، او نتيجة تعرضه لابتزاز من طرف الموظف المسؤول عن الخدمة المطلوبة.
- **المحاباة أو محاباة الأقارب:** يتجلى هذا الشكل من الرشوة في مختلف أنواع التفضيلات الممنوحة من طرف الموظفين لطالبي الخدمات او الاداءات المتعلقة بقطاع النقل الطرقي ولافراد عائلاتهم واصدقائهم او زبنائهم او بشكل غير مباشر عبر احد الوسطاء أو شخص ذو نفوذ (إدارة مركزية، سلطة محلية، منتخبين...) دون اخذ بعين الاعتبار الاستحقاق والانصاف او اهليتهم وقدراتهم.
- **التعويضات او الهدايا :** تتجلى في دفع المواطن/الضحية لمبلغ مالي بشكل طوعي ودون طلب من الموظف رغبة في الحصول على امتياز بالمقارنة مع باقي المواطنين (بحثا عن الجودة/تمديد وقت الاستفادة من الخدمة) او فقط من اجل الاستفادة من فائدة او التفاوضي عن القيام بفعل يستلزم اداء غرامة.
- **الاداء من اجل الحصول على خدمات واداءات غير سليمة/ غير مشروعة :** تتجلى عندما يقدم المواطن الرشوة من اجل الاستفادة من خدمة او اداء لا يحق له (الترخيص بالقبول المؤقت لعربة رغم انتهاء المدة المسموح بها ، الحصول على شهادة مرضية رغم عدم القدرة على السياقة...)
- **اختلاس المال العام :** يتجلى هذا النوع من الرشوة في استخدام المال العام لتحقيق اغراض شخصية (اختلاس الصفقات العمومية من اجل اقتناء المعدات او الاداءات، رخص فتح مدارس تعليم السياقة...)
-

يختلف تردد الرشوة بحسب المجالات والمساطر

تنتشر ممارسات الرشوة عموماً بشكل متباين داخل القطاع موضوع الدراسة. ولا بد من الإشارة إلى أن الشهادات المستقاة فيما يخص تجارب الرشوة تتعلق بمرحلة ما قبل تطبيق المدونة الجديدة للسير. ولا يمكن بأي حال من الأحوال ربطها بتقييم إيجابي لفعالية التدابير والوسائل المعتمدة في إطار المدونة الجديدة للسير. وقد كشفت نتائج هذه الدراسة أهمية ممارسات الرشوة في مجال "المراقبة الطرقية" بنسبة رشوة بلغت 57 في المائة (حوالي 6 أشخاص من أصل 10 صرحوا بأنهم قدموا رشواً في إطار المراقبة الطرقية). وتشكل هذه الآلية 4 أضعاف ونصف معدل ما سجل في باقي المجالات الستة الأخرى. فيما يشهد مجال الحصول على رخصة السياقة أقل استخداماً للرشوة.

شكل 1: نسبة الرشوة حسب المجال



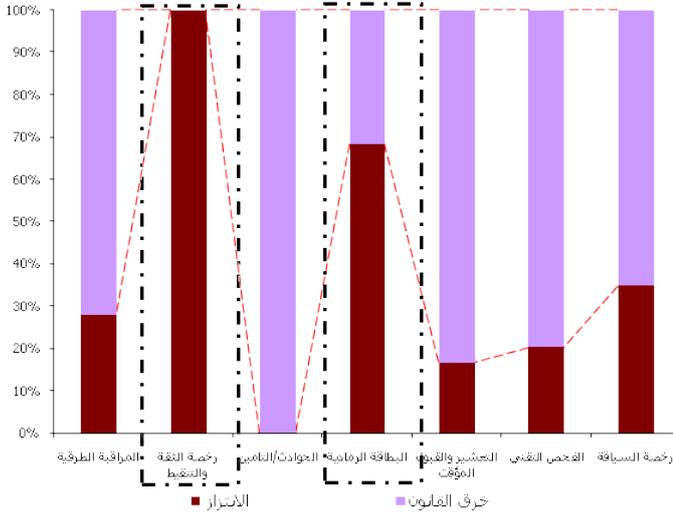
الرشوة مقابل السماح بخرق القانون من أكثر أشكال الرشوة انتشاراً....

يتم ارتكاب أغلب ممارسات الرشوة المرتبطة بقطاع النقل الطرقي من لدن المستعملين (تجاوز القانون). وبحسب الفاعلين المؤسستيين الذين تم استجوابهم في مجال النقل الطرقي فإن "المواطن هو العنصر المحرك لكل عملية رشوة". فهو شريك في أغلب ممارسات الرشوة وهو سلوك لوحظ في أغلب المجالات التي تناولتها هذه الدراسة.

وقد أكدت نتائج الدراسة عموماً هذه التصريحات بالنسبة لأغلب المجالات المدروسة. وبالمقابل يندد المواطنون ببعض الابتزازات التي تعرضوا لها. ويتعلق الأمر بالأداء مقابل بعض الخدمات التي يعتبرون أن من حقهم الاستفادة منها من قبيل: تحريك المساطر الإدارية (التسجيل وتعريف العربات وتسليم رخص السياقة..) والحصول على استدعاء إجراء الاختبار وتفادي عناد الإدارة، الخ. وتتم

ممارسة الابتزاز عموماً من لدن موظفي الدولة في مجالات تسجيل العربات المستقدمة من الخارج وتسليم رخصة السياقة.

شكل 2: توزيع نسبة الرشوة حسب النوعية



أما خرق القانون الأكثر ممارسة فيهم التجاوزات التي يقوم بها المواطنون من أجل الاستفادة من بعض الامتيازات ك: تفادي الانتظار (تقديم المواعد، وعدم الانخراط في الطابور...) وتفادي اداء غرامة لارتكاب مخالفة ما، وتفادي مساطر المراقبة، الخ.

ويفسر انتشار الابتزازات المرتبطة بتسليم رخص الثقة بغياب معايير واضحة وموضوعية تحكم تسليم هذه الوثيقة وبحرية التصرف الواسعة التي

تتمتع بها السلطات المختصة والتي تستخدمها كأداة لتحسين الوضع الاجتماعي لبعض الفئات على مستوى بعض الجهات.

بفضل تقديم رشاوى نقدية على وجه الخصوص.....

تتخذ الرشاوى المقدمة اشكال مختلفة : مبالغ مالية ومساعدة من طرف اشخاص ذوي نفوذ (التفضيل) وامتيازات عينية. وتشكل المبالغ المالية والإكراميات الاشكال الأكثر انتشارا. وقد كشفت الدراسة بالفعل ان 90 في المائة من حالات الرشوة المصرح بها تتعلق بتقديم مبالغ مالية مقابل تغاضي المسؤولين عن تطبيق القانون. اما باقي اشكال الرشوة (اللجوء للهدايا او تدخل الأقارب أو الشخصيات النافذة) فهي تبقى نسبيا نادرة ان لم نقل منعدمة بالنسبة لبعض المجالات.

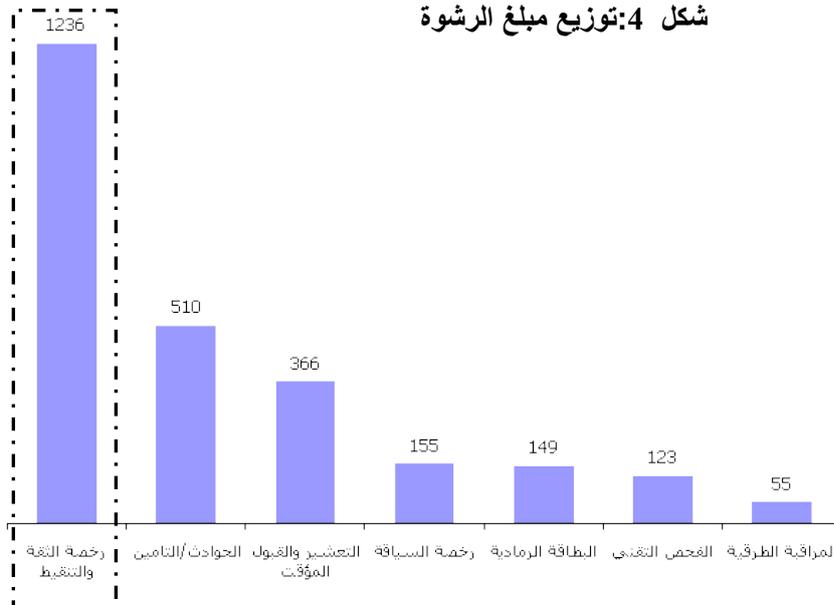
شكل 3: توزيع أشكال الرشوة حسب المجال



وتختلف هذه المبالغ بحسب المجالات والمساطر...

تعتبر مسطرة تسليم رخصة الثقة الأكثر كلفة من حيث مبلغ الرشوة. وبالإضافة إلى مجال الحوادث والتأمين فمجالات التمشير/والقبول المؤقت يسجلان أكبر معدلات في مبالغ الرشوة تصل على التوالي إلى 510 و 366 درهم.

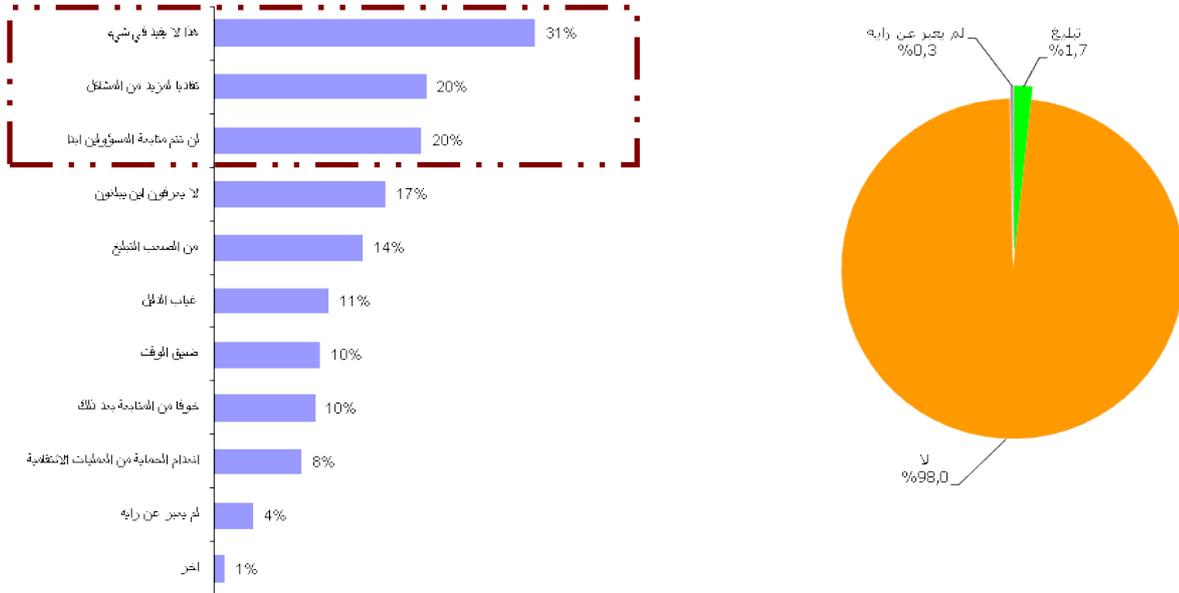
شكل 4: توزيع مبلغ الرشوة



ضعف نسب التبليغ من لدن المواطنين يعبر عن خيبتهم وتشاؤمهم....

سجلت الدراسة الميدانية نسبة في التبليغ جد ضعيفة بلغت 1.7 في المائة بالمقارنة مع نسب الابتزاز المصرح بها من طرف المستجوبين. ويمكن اعتبار حالات عدم التبليغ عن الابتزاز الذي يمارسه موظفو الدولة على المواطنين بمثابة تورط ضمني لهؤلاء. كما يشجع التردد في التبليغ ممارس الرشوة على التمادي في عمليات الابتزاز والابتزاز التهديدي. وقد انكبت هذه الدراسة على تحديد اسباب عدم التبليغ بممارسات الابتزاز، وكشفت النتائج "خيبة" المواطنين. حيث يعتقد هؤلاء ان لا فائدة من ذلك ("لا فائدة من التبليغ وانه"لن يتم أبدا متابعة المسؤولين") بل ويرون ان من شان التبليغ ان يمس استقرارهم ("تفادي المشاكل").

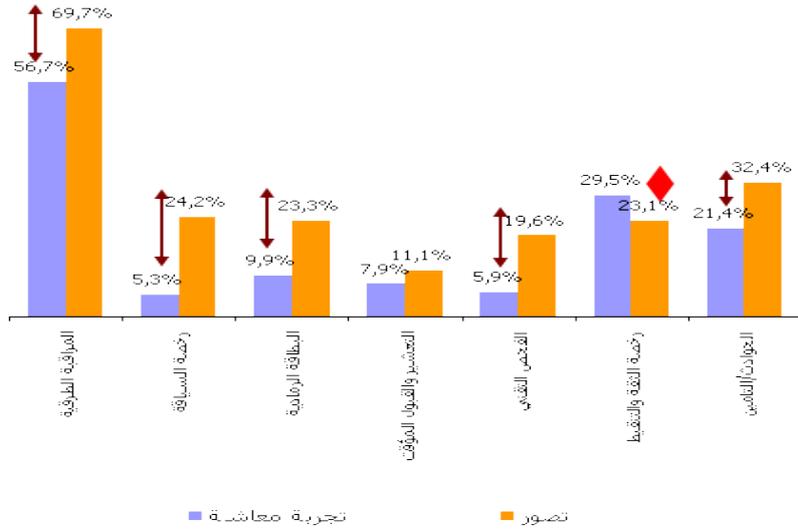
شكل 5: نسبة الإعلام بممارسة الرشوة



على العموم تصور المواطن للرشوة هو اقل سلبية من الواقع.....

إن تقييم نظرة المواطنين للرشوة يشكل مؤشرا جيدا لقياس حدة هذه الظاهرة واثرها الثقافي على المواطنين. وقد كشفت تصريحات المواطنين المستجوبين في هذا الدراسة ان تصورهم لها اكثر اهمية من تجاربهم المعاشة. ذلك انه بسبب نقص عمليات التواصل بشأن التدابير الرامية للتحكم في الرشوة ، فان التأثير الذي يمارسه الوسط المباشر وغير المباشر (الاسرة والمحيط والإعلام...) يكرس هذا التصور ويسهل انتشارها وانتقالها بين اوساط الاجيال القادمة.

شكل 6: نسب الرشى المعطن بها في مقابل نسب الرشى الملاحظة

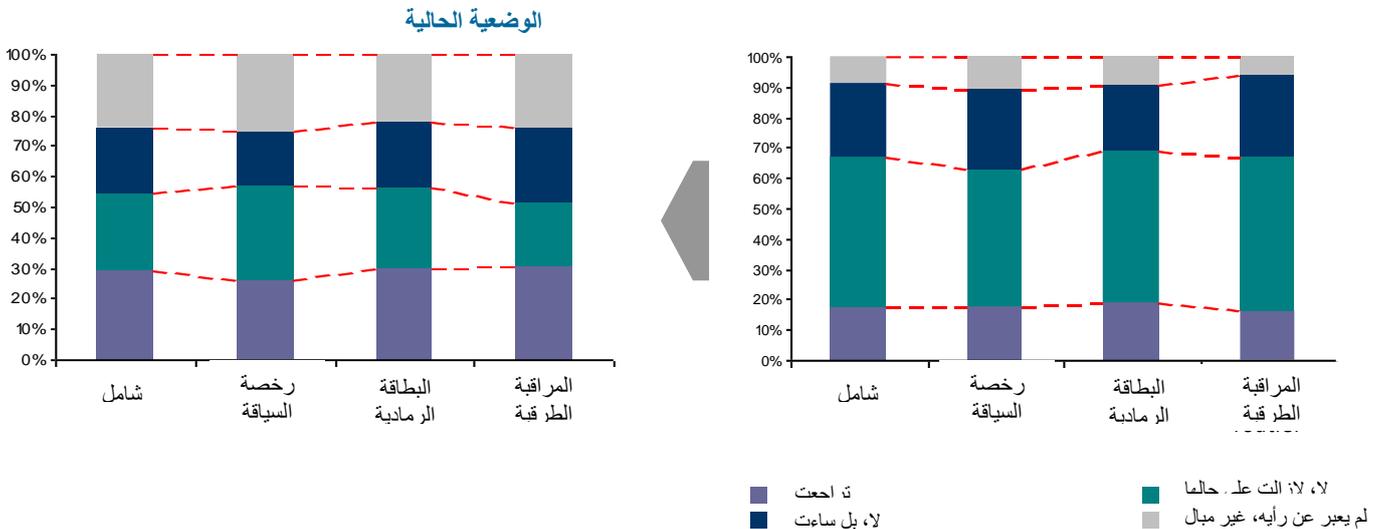


ويتجسد هذا التأثير غالبا في الرسائل والأمثال الشعبية المتداولة حول الرشوة وكذا عبر النكت التي تسيء لصورة الادارة العمومية بشكل عام والوحدات المرتبطة بالنقل الطرقي بشكل خاص.

...المواطنون متفائلون نسبيا بالمستقبل

كان الاشخاص المستجوبون متففين عموما على استقرار حدة ممارسات الرشوة خلال السنتين الاخيرتين. وتدل هذه الحالة على وعي العينة المستجوبة بالمجهودات المبذولة من اجل القضاء على هذه الظاهرة. وترى من جهة اخرى ان هذه الممارسات ستتناقص مستقبلا.

شكل 7: تصور المواطنين لتطور حدة الرشوة حسب المجالات



ومن جهة اخرى وبصرف النظر عن حدة الرشوة في منظورهم، فان نتائج مختلف اشكال الرشوة وانعكاساتها في راي المواطنين خطيرة جدا، مما يدل على ادراك هؤلاء للرهانات الضمنية للتدابير التنظيمية ووعيهم بمخاطر الطريق في علاقة بهذه الممارسات (الفحص التقني وتجاوز السرعة...).

2-2 نظرة مفصلة على الرشوة على مستوى اهم المجالات

المراقبة الطرقية اكثر المجالات عرضة لانتشار الرشوة

تتم المراقبة الطرقية ومعاينة المخالفات من لدن ضباط رجال الشرطة ورجال الدرك الملكي وكذا مراقبو الطرق التابعين لوزارة التجهيز و النقل . وتناط بهم مهمة مراقبة سير العربات على الطريق العام ومعاينة المخالفات واعداد محاضر لها وتحصيل الغرامات التصالحية والجزافية. ولا تتدخل فرق وزارة التجهيز والنقل الا لدى مهنيي نقل الاشخاص والبضائع.

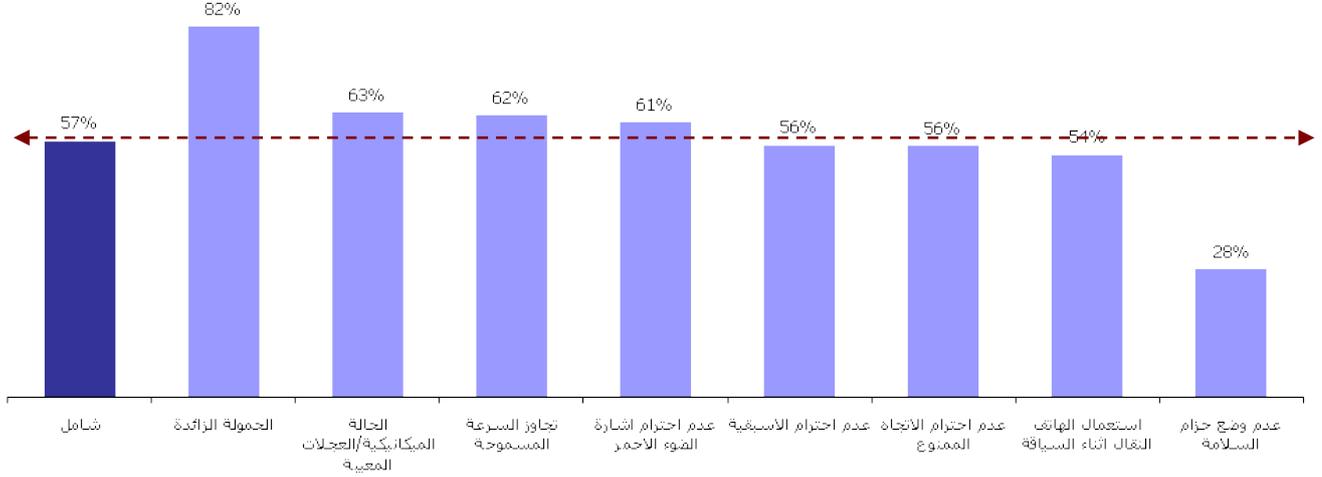
وحسب راي مهنيي النقل الطرقي فان الجوانب الثقافية والسلوكية للمواطنين هي اهم العوامل التي تساهم في انتشار الرشوة اثناء عملية المراقبة الطرقية. ذلك ان الرشوة المرتبطة بهذا المجال اصبحت سلوكا عاديا في راي فئة عريضة من المستجوبين. ومن جهة ثانية تعد حرية التصرف الممنوحة للمكلفين باعداد محاضر المخالفات إحدى العوامل الاساسية لانتشار الرشوة. ومن المنتظر ان تساهم المدونة الجديدة للسير في الحد من هذه الظاهرة عبر استخدام المراقبة الالية.

ويمكن تفسير هذا الوضع من جهة بالتواجد بحكم المهنة بكثرة على الطريق والتعرض للمراقبة الطرقية (تدفقات عليا لمستخدمي الطريق) ، ومن جهة ثانية بالغموض الذي يميز العلاقة بين مستخدمي الطريق ورجال المراقبة.

ومن شان تحليل عميق لنسبة انتشار الرشوة في مجال المراقبة الطرقية ان يكشف ان هذا المؤشر يتغير بحسب طبيعة المخالفة المسجلة. ولا بد من الاشارة في هذا الاطار الى ان السائقين المهنيين اكثر عرضة لهذه الظاهرة بحيث ان 8 سائقين من اصل 10 حسب هذه الدراسة صرحوا بانهم ارغموا على تقديم رشوة لتفادي اداء غرامات مرتبطة بتجاوز الحمولة المسموحة على وجه الخصوص. اما بالنسبة للخواص فان حوالي 6 اشخاص من اصل 10 صرحوا بانهم قدموا رشواى لتفادي اداء غرامات مرتبطة بمخالفات تتعلق بتدهور الحالة الميكانيكية للعربات او تجاوز السرعة المسموحة او عدم احترام الاضواء وعلامات الوقوف.

وبالنظر لضعف مبلغ الغرامة الواجبة في حال ارتكاب مخالفة عدم وضع حزام السلامة فان المواطنين يفضلون في الغالب اداء الغرامة بدل تقديم الرشوة.

شكل 8: نسبة الرشوة حسب المخالفات



وتتراوح معدلات مبالغ هذه الرشوة بحسب نوع المخالفة والوضعية الاجتماعية والاقتصادية للمخالف او ضحية الرشوة. وفي غالب الاحيان فان السائقين المهنيين يؤدون مبالغ اقل من تلك التي يقدمها السائقون العاديون. ويلخص الجدول اسفله معدلات المبالغ الرشوة حسب طبيعة المخالفة والغرامات التصالحية والجزافية المناسبة لها.

الجدول 1 : توزيع معدل مبلغ الرشوة حسب طبيعة المخالفة

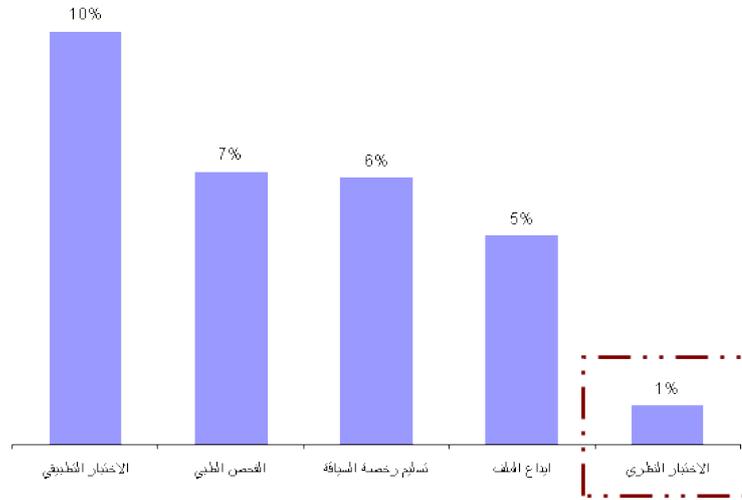
| الغرامات التصالحية والجزافية | (مهني الطريق (شاحنات، طاكسيات صغيرة وكبيرة، حافلات | | (الخاص (سيارات سياحية، دراجات نارية) | | المخالفات والمراقبة |
|------------------------------|--|-----------------|--------------------------------------|-----------------|---|
| | المعدل | الفارق النموذجي | المعدل | الفارق النموذجي | |
| 400 | 38,1 | 55 | 33,8 | 69 | تجاوز السرعة المسموحة |
| 400 | 26,7 | 43 | 33,5 | 60 | عدم احترام اشارة الضوء الاحمر |
| 400 | 28,8 | 45 | 29,1 | 59 | عدم احترام الاسبقية |
| 400 | 15,0 | 43 | 44,4 | 67 | عدم احترام الاتجاه الممنوع |
| - | 58,7 | 75 | 37,4 | 53 | تجاوز العمولة |
| 100 | 0,0 | 10 | 26,2 | 46 | عدم وضع حزام السلامة |
| 100 | 14,7 | 28 | 14,9 | 40 | استعمال الهاتف اثناء السياقة |
| NC | 7,9 | 34 | NC | NC | المراقبة الطرقية الروتينية بين المدن (300 كلم بمعدل 2.6 نقطة للمراقبة |
| 100 | 49,1 | 63 | 33,1 | 48 | عجلات غير صالحة |
| 100 | | NC | 15,0 | 23 | عدم وضع الخوذة |

رخصة السياقة : المجال الأقل عرضة لاستخدام الرشوة نظرا لانتشار المعالجة الآلية.....

يشكل أعداد الملفات وإيداعها المراحل الأولى في مسطرة الحصول على رخصة السياقة. وقد عرفت هذه الأخيرة عدة إجراءات من أجل التحديث بالنسبة للمرشحين. لكن من الصعب قياس فاعليتها. ويرتبط تقليص انتشار الرشوة في هذا المجال أيضا بوفرة المواد البشرية. ففي مجال إيداع الملف لا بد من إجراء فحص طبي. ولا تزال هذه المرحلة تشهد مستويات من الرشوة تناهز 7 في المائة من مجموع المستجوبين. ويصعب جزئيا على وزارة التجهيز والنقل التحكم فيها.

أما فيما يخص اختبار السياقة، فقد أنجزت الوزارة عدت مشاريع تهدف لتقليص الرشوة بشكل ملحوظ على مستوى الاختبارات النظرية. وفي هذا السياق يتم حاليا إعداد مشاريع جديدة ترمي خاصة لإعداد اختبارات خاصة بكل مرشح. لكن لم يتم لحد اليوم إدخال أي تعديل هام على كفاءات "الاختبار التطبيقي". وتسجل هذه المسطرة أكبر نسبة للرشوة بحيث تقارب 10 في المائة من المستجوبين.

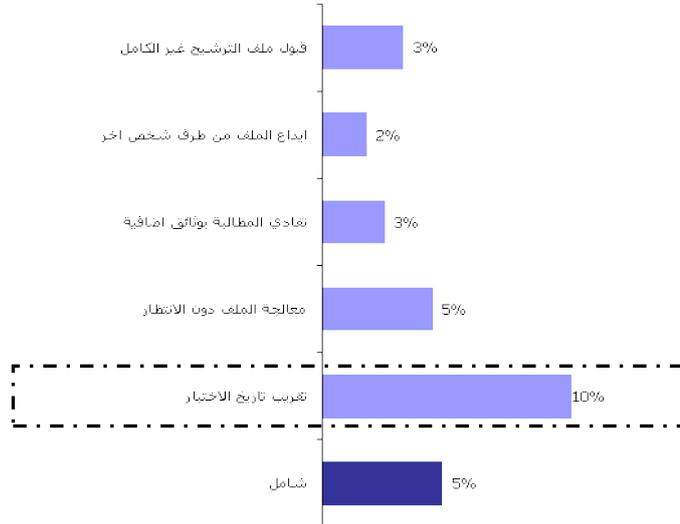
شكل 9: نسبة الرشوة المقدمة في مسطرة الحصول على رخصة السياقة



لا بد من الإشارة كذلك أنه حسب المسؤولين بمراكز التسجيل فبعض ممارسات الرشوة ترتبط مباشرة بالإشاعات التي تروج لها بعض مدارس السياقة تجعل المرشحين يعتقدون بإمكانية الحصول على رخصة السياقة مقابل رشوى مما ينجم عنه غالبا حالات من النصب.

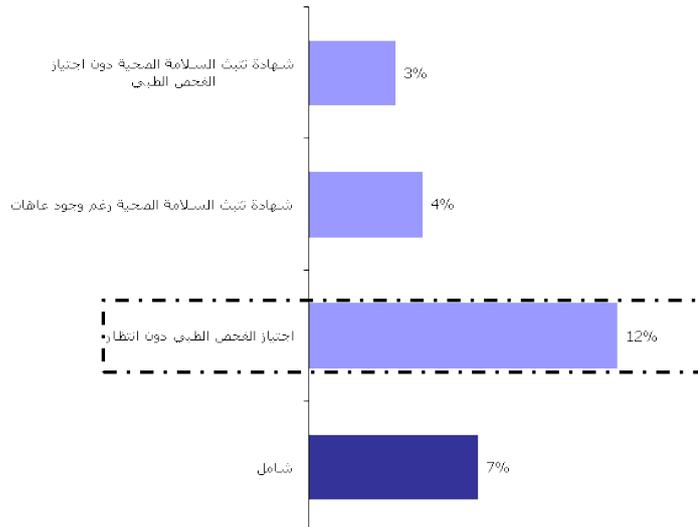
أما فيما يخص دوافع اللجوء للرشوة بالنسبة للمواطنين فهي تختلف حسب المساطر. فعلى مستوى مسطرة تكوين الملف يبقى اجتياز الفحص الطبي وسحب الرخصة وريح الوقت من اهم الدوافع لتقديم الرشوة.

شكل 10:نسبة الرشوة المقدمة في مسطرة وضع ملف الحصول على رخصة السياقة حسب نوعية الحافز



وبالمقابل تتمثل الدوافع المرتبطة بتقديم رشاوى من اجل اجتياز الاختبار التطبيقي في عدم احتساب الاخطاء (نسبة 12 في المائة) و ضمان النجاح في الاختبار (13 في المائة).

شكل 11:نسبة الرشوة المرتبطة باجتياز الفحص الطبي حسب نوعية الحافز



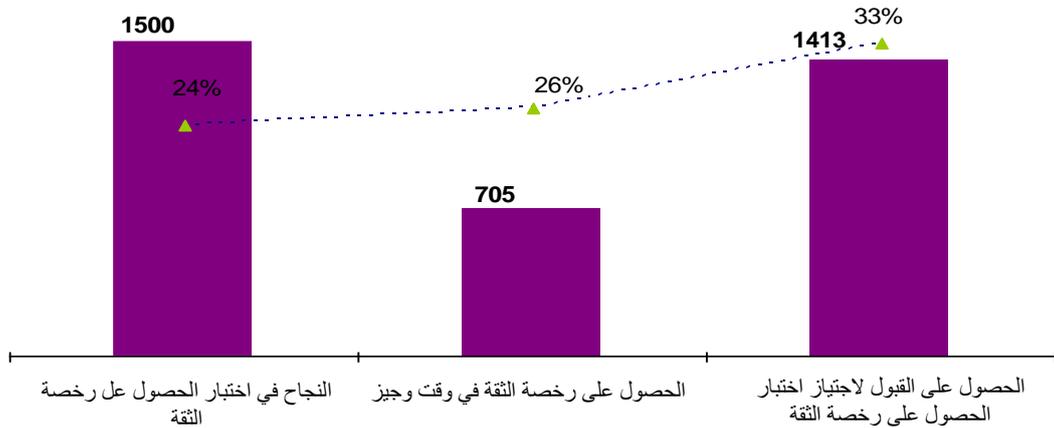
ولابد من الإشارة الى ان ممارسات الرشوة تستفيد ما امكن من ثغرات مختلف الاصلاحات والتدابير المتخذة والتي تؤدي لظهور اشكال جديدة للرشوة.

يعرف مجال رخص ممارسة مهن النقل اصلاحات هامة ترمى لتطهيره من الرشوة....

تم على مستوى الترخيص بممارسة النشاط المهني (النقل السياحي والبضائع ونقل الموظفين والنقل المدرسي...) بذل جهود مهمة من اجل تقليص مخاطر الرشوة : وضع دفاتر تحملات واقتسام الانشطة بين المديرية الجهوية والمصالح المركزية وخلق لجان للبت في الرخص وتبسيط المساطر... الخ. كما تسمح دينامية الجمعيات المهنية المرتبطة بقطاع النقل الطرقي بحماية المهنيين من احتمال التعرض للابتزاز وتتيح للمهنيين امكانية التبليغ بكل تجاوز للقانون. لكن هذا النوع من الرشوة يتم في صمت ومن الصعب قياسه وله تداعيات كبيرة اذا ما ظهر للعيان.

اما فيما يخص رخصة الثقة بالنسبة لسيارات الاجرة، فان 3 من اصل 10 اشخاص الذي تم استجوابهم صرحوا باللجوء للرشوة من اجل الحصول على هذه الرخصة. ورغم ان هذه النسبة محدودة نسبيا مقارنة مع المراقبة الطرقية الا ان مبلغ الرشوة المقدم هو الاعلى بمعدل يفوق 1500 درهم.

شكل 12: توزيع الأسباب الأساسية للرشوة من اجل الحصول على رخصة الثقة ومعدل الرشوة المقدمة للحصول عليها



مجال الترخيص بسير العربات هو الاكثر عرضة للرشوة في حالة العربات قديمة

تختلف المساطر المرتبطة بسير العربات بحسب ما اذا كانت هذه الاخيرة جديدة او قديمة. وفي حالة العربات الجديدة فان نسبة التعرض للرشوة تظل ضعيفة نسبيا حيث لا يتعلق الامر الا بحالتي التسجيل

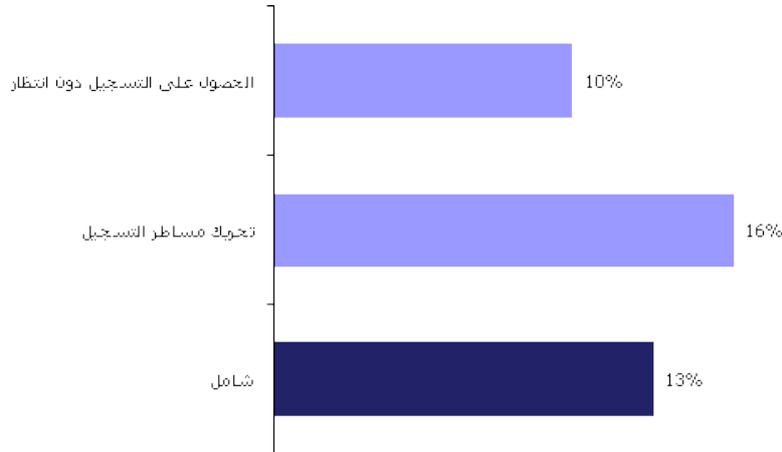
والبطاقة الرمادية. ويتم تقديم الرشوة في هذا الاطار خاصة من اجل تحريك المساطر الادارية وتقصير اجال الحصول عليها.

اما في مجال السيارات المستعملة، فالمواطن اكثر عرضة لمخاطر الرشوة بالنظر لتعدد المراحل الادارية وتعدد المتدخلين: تعريف العربية، والفحص التقني والتعشير واداء الواجبات والضرائب والمعالجة الحصرية بشكل فردي (في حال عربة قادمة من الخارج) واسترجاع البطاقة الرمادية...

نظرة مفصلة على اهم المساطر في مجال الترخيص بسير العربات

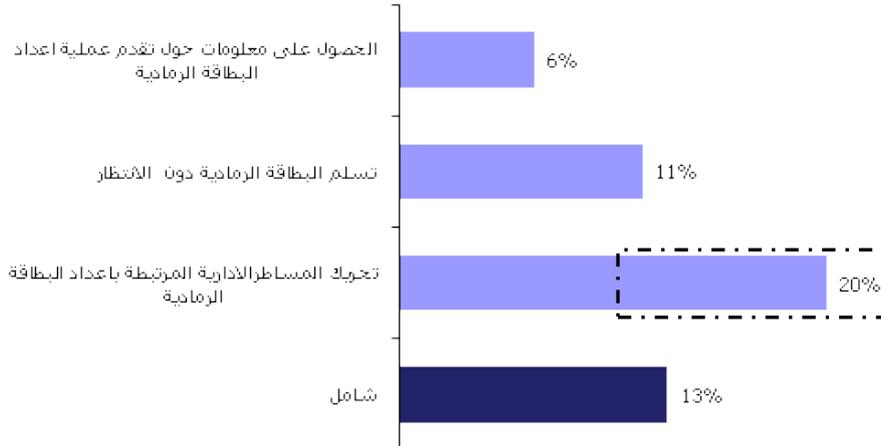
بالرغم من ان انتشار الرشوة على مستوى تسجيل السيارات يبقى محدود الا انها بادية للعيان نسبيا فيما يتعلق بتحريك المساطر الادارية (نسب الرشوة 16 في المائة). وقد حمل المواطنون خلال استجوابهم المسؤولية للموظفين العاملين في مكاتب مراكز التسجيل بنسبة 70 في المائة. ويلعب رجال الامن دور الوسيط بين الموظفين الاداريين بمراكز التسجيل واصحاب العربات .

شكل 13: نسبة الرشوة المرتبطة بتقييم السيارات الجديدة حسب طبيعة الحافز



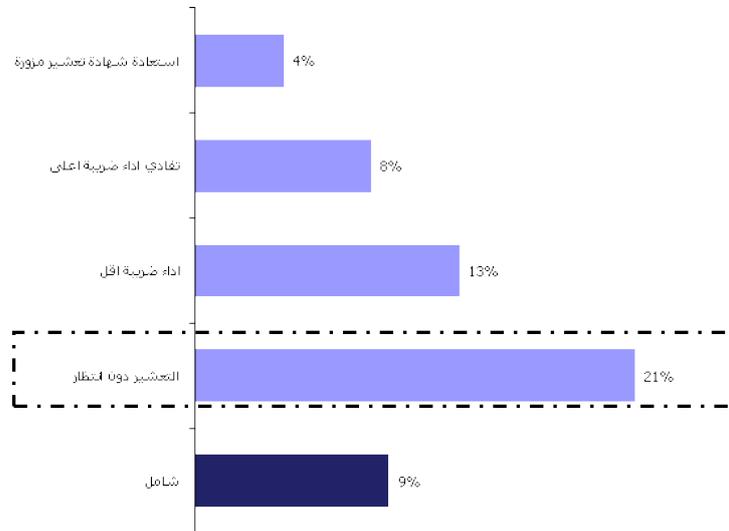
يتحتم على كل من يملك سيارة ان يتوفر على شهادة التسجيل "بطاقة رمادية" للسيارة التي يقودها. لذا فعدم التوفر على هذه البطاقة او التوفر على بطاقة غير صالحة يعتبر مخالفة في نظر المراقبين الطرقيين. وفي غياب الوضوح فيما يخص اجال الحصول على البطاقة الرمادية فان 2 اشخاص من أصل 10 يفضلون تقديم رشوى لتحريك او تسريع هذه المسطرة. ورغم ان مسطرة التسليم تتم اليا الا ان الرشوة لا تزال مستشرية في هذا المجال.

شكل 14:نسب الرشوة المرتبطة بالحصول على البطاقة الرمادية حسب طبيعة الحافز



اما بخصوص عملية تعشير العربات فالرشوة تسود المسطرة الخاصة بتعشير السيارات المستقدمة من الخارج والتي تشهد دروتها بمناسبة عودة المهاجرين المغاربة المقيمين بالخارج. وتشكل الرغبة في اداء ضرائب اقل وتفادي الانتظار اهم اسباب التعاطي للرشوة المرتبطة بهذه المسطرة وذلك بنسبة تبلغ على التوالي 13 في المائة و21 في المائة.

شكل 15:نسب الرشوة المرتبطة بتعشير السيارات حسب طبيعة الحافز

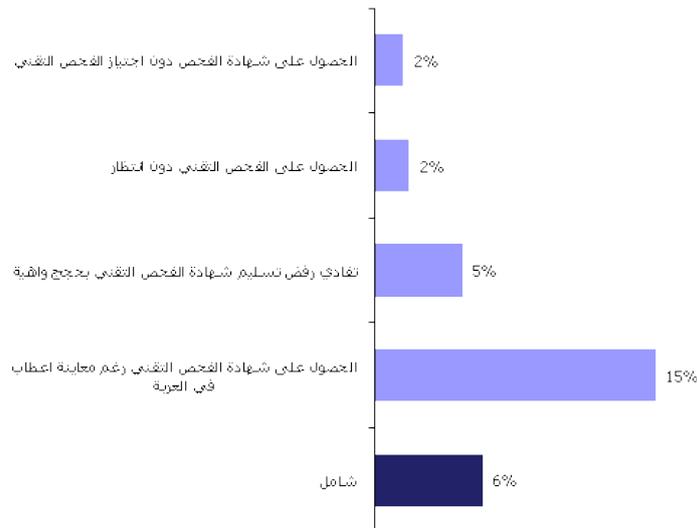


يتحتم على كل سائق اجراء فحص تقني كل سنة السيارة للتحقق من ملاءمتها مع الشروط القانونية الجاري بها العمل والتأكد من قدرتها على ولوج الطريق العام. ويهم الفحص التقني كل العربات المفروض عليها التسجيل حسب المدد التي تحددها الادارة في الحالات التالية : قبل انتقالها الى شخص اخر (تغيير المالك)، وخلال اعادة التسجيل او بعد اجراء تغيير او تبديل يؤثر على الخصائص

الميكانيكية والتقنية او على نوع الاستخدام. وقد ادخل المركز الوطني للتجارب والتصديق مجموعة من الاصلاحات المختلفة الرامية لتحسين جودة الخدمات المقدمة من طرف مراكز الفحص التقني والقضاء على بعض الممارسات غير اللائقة. ويتم الفحص التقني حاليا في اطار نظام معلوماتي الي بحيث يتم تسجيل اهم الاختبارات مما يضمن اقتفاء كل مراحل الفحص. ويتعين على السائق ان يحتفظ خلال استعمال الطريق العام بالوثيقة التي تثبت اجراءه للفحص بنجاح.

وحسب نتائج هذه الدراسة فان المستعملين الذين لا تتلاءم سياراتهم مع شروط السير بالمغرب هم الاكثر تقدما للرشوة من اجل الحصول على شهادة السماح باستخدام عرباتهم. كما سجلت الدراسة لجوء بعضهم للرشوة من اجل الحصول على الشهادة دون اجتياز الفحص التقني.

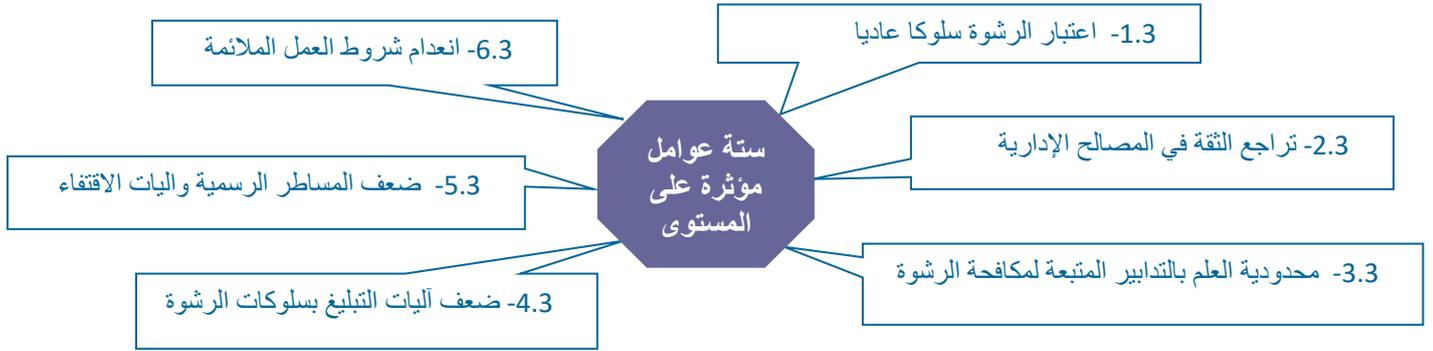
شكل 16:نسب الرشوة المرتبطة بالفحص التقني حسب طبيعة الحافز



3. العوامل المساعدة على انتشار الرشوة في قطاع النقل الطريقي

تساهم عدة عوامل على تفشي ظاهرة الرشوة في كافة مجالات قطاع النقل الطريقي. وقد حصرت هذه الدراسة عددها في ست عوامل. وتعتبر هذه الاخيرة الرافعات التي ينبغي اخذها بعين الاعتبار لمكافحة الرشوة.

شكل 17:العوامل المؤثرة على مستوى الرشوة



3-1 اعتبار الرشوة سلوكا عاديا

اصبحت الرشوة في كل تجلياتها سلوكا اجتماعيا مستشرى في كافة القطاعات ويمكن ان نصفها ب"مرض المجتمع". ومن شان التحسيس بقيم المواطنة ان يحد من هذه الظاهرة على عدة مستويات :

- الوعي بخطورة الظاهرة ككارثة تعرقل التنمية لاقتصادية والاجتماعية للبلاد؛
- تحسين المعرفة بمختلف اشكال الرشوة والحد من دوافع اللجوء اليها؛
- تطوير كفاءة المراقبين والمهنيين في مواجهة الضغوطات الممارسة من طرف شبكات المحاباة واللوبيات.

استعداد لدى المواطنين لتقديم الرشوة

"..المرشحون للحصول رخصة الثقة يأتون على استعداد لتقديم رشاوى للاستفادة من تفضيل او فقط للاستفادة من امتيازات هي في الاصل من حقهم"

سائق طاكسي من الدار البيضاء

يرى المواطن ان التأثير الذي يمارسه المحيط (الاسرة الوسط الاعلام) على ضحية الرشوة يزيد من حدة انتشار هذه الظاهرة وانتقالها الى الاجيال القادمة. ويتجسد هذه التأثير خاصة في الرسائل والامثال الشعبية حول الرشوة وكذا النكت المتداولة من طرف المستعملين.

ويعتبر المواطنون الرشوة اليوم امرا روتينيا وضروريا لحسن سير المصالح او لتفادي الانصياع للقانون الجاري به العمل.

ان الفارق بين نسبة التصور للرشوة من طرف المواطنين وبين نسبة تصريحهم حولها كممارسة يؤكد ايضا ان هذه الظاهرة مقبولة من طرف المجتمع.

ومن جهة ثانية فتقديم "مبالغ مالية صغيرة" يعتبر ممارسة يومية للمواطنين المغاربة تعبيرا عن تضامنهم مع رجال المراقبة او الموظفين الاداريين، او لتفادي تطبيق مقتضيات المساطر. وتختلف اشكال هذه المبالغ وقيمتها حسب الفئات الاجتماعية والمهنية ومستوى الخدمات المقدمة من طرف المراقبين او الموظفين الاداريين.

يشكل عدم العلم بمختلف الاشكال التي يمكن ان تأخذها الرشوة او انعدام الرغبة في معرفتها احد العوامل المساهمة في ظهور هذه الافة. فالموظفون الاداريون ورجال المراقبة ينددون مبدئيا بكل اشكال الرشوة بينما يعتبر بعض الاشخاص هذه الممارسات سلوكا تضامنيا مع المراقبين والموظفين الاداريين بقطاع النقل الطرقي والذين لا يرفضونها.

3-2 تراجع الثقة في المصالح الادارية

يتسم سياق قطاع النقل الطرقي بالمغرب بتراجع بثقة المواطنين والمهنيين على حد سواء في الخدمات العمومية المقدمة من طرف الدولة. كما ينظر لكل سلوك يمارس من طرف الموظفين الاداريين او المراقبين (الشرطة الدرك الملكي ..) سواء كان ايجابيا ام سلبيا على انه نوع من الضغط المعنوي او

دعوة ضمنية لتقديم الرشوة (ابتسامة او نكتة او رسالة استقبال موجه للمواطن او لغيره و التطبيق الصارم للمساطر والقواعد الجاري بها العمل،...).

ويمكن استعادة هذه الثقة ان يتيح ما يلي :

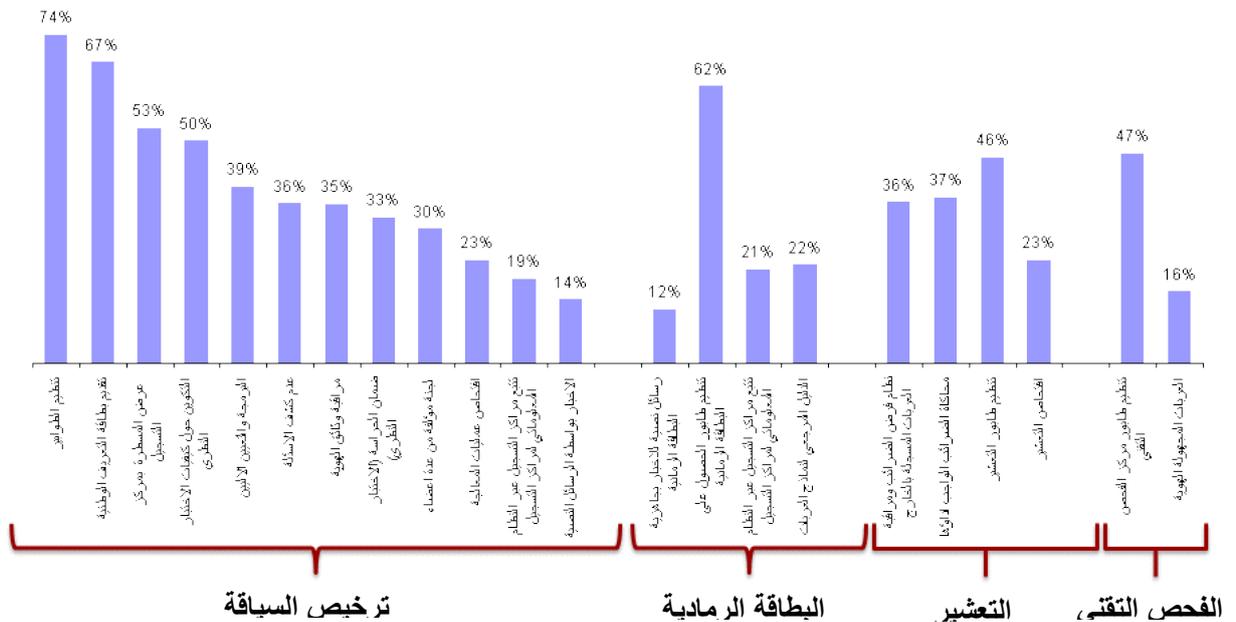
- استعادة المصداقية في الخدمات العمومية لدى المواطنين؛
- الاعتراف باحترافية وجودة الخدمات المقدمة من طرف موظفي الادارات والمراقبين؛
- توشي رضى مستعملي الطريق بشكل عام ؛
- الاعتراف بالمجهودات المبذولة من اجل تحسين الخدمات والقضاء على الرشوة بالقطاع.

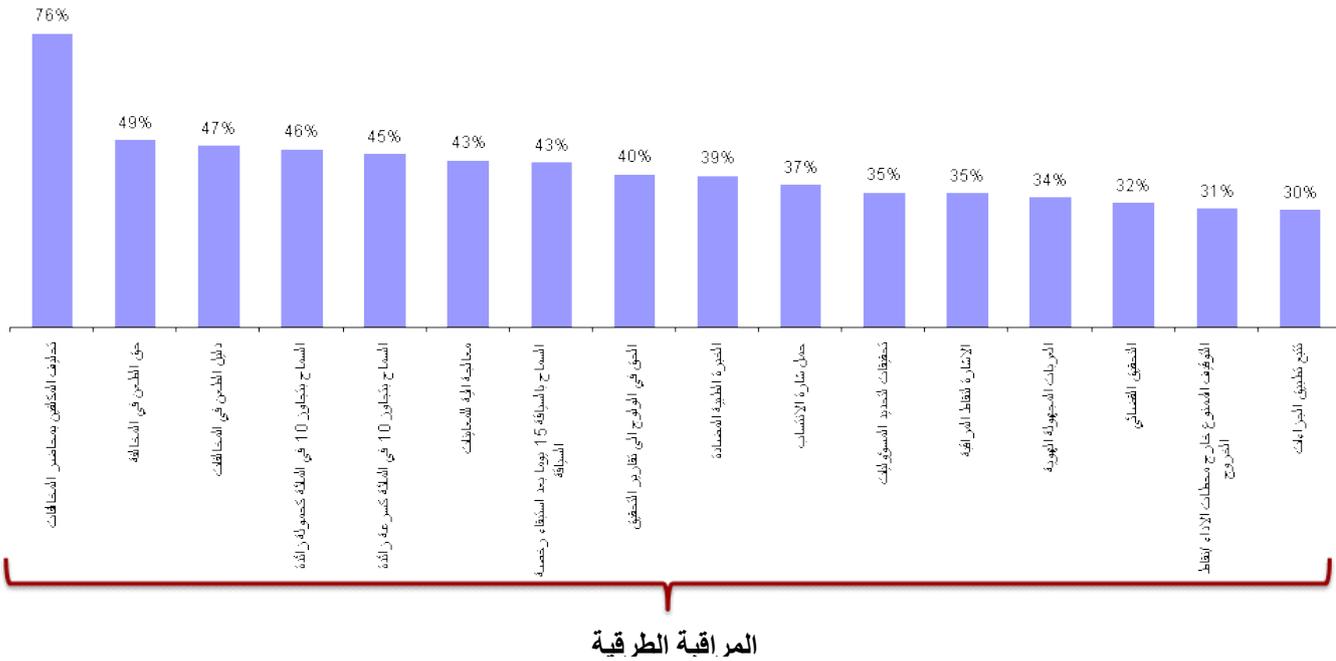
3-3 محدودية العلم بالتدابير المتبعة لمكافحة الرشوة

وضعت وزارة التجهيز والنقل عدة تدابير من اجل تحسين استقبال المواطنين ومهنيي النقل ومدتهم بالمعلومات المطلوبة. لكن علم المواطنين بهذه التدابير يظل محدود نسبيا.

ويمكن تفسير هذا الوضع بارتفاع معدلات الامية ونقص وسائل التواصل حول حقوق وواجبات مستعملي الطريق.

شكل 18: معرفة المواطنين باجراءات محاربة الرشوة





3-4 ضعف آليات التبليغ بسلوكات الرشوة

في غياب اطار ينظم التبليغ بالرشوة وغياب المساطر الشكلية من اجل معالجة وتتبع الشكايات، فان المؤسسات التابعة لقطاع النقل تضطر لارتجال مساطر للتحقيق غالبا ما يتم التخلي عنها من طرف المبلغ نفسه.

وقد كشفت الدراسة الميدانية ان نسبة التبليغ من طرف المستعملين ضعيفة جدا. إذ أن 1.7 في المائة فقط من العينة المستوجبة صرحت بانها بلغت بسلوكات الرشوة.

وبالنسبة للعموم فان عدم معاقبة بعض الفاعلين المتورطين في حالة تلبس بممارسة الرشوة تجعل المواطنين يشكون في إنصاف النظام القانوني والقضائي ويحد من عزيمة الضحايا للتبليغ بسلوكات الرشوة.

وبينما يرى 31 في المائة من المستجوبين ان التبليغ بالرشوة لا فائدة منه، يرى 21 في المائة ان المسؤولين المضبوطون في حالة تلبس بالرشوة لن يتم ابدا متابعتهم.

3-5 ضعف المساطر الرسمية واليات الاقتفاء

يتسم تنظيم المؤسسات التابعة لقطاع النقل الطرقي بالمغرب الخاصة منها والعمومية بضعف مستوى المساطر الرسمية للتدبير المطبقة. هكذا وفي غياب اخبارهم واشراكهم في قواعد التدبير والأجال المنظمة لانجاز خدمات هذه المؤسسات، فان المستعملين يجدون انفسهم في عالم مجهول المعالم تنعدم فيه ضمانات الاستجابة لمطالبهم طبقا للمساطر المعمول بها او بانصاف. وتؤدي هذه الحالة الى تكريس ضعف الضحايا أمام ممارسات الرشوة مما يضطرهم لتقديم رشوى للاستفادة من الحقوق (تقديم الرشوة من اجل تحريك المسطرة الادارية العادية).

وبالتالي يؤدي غياب المساطر الرسمية للتدبير الى تعذر قياس فعالية الاجراءات المعمول بها مما يحدث قصورا في استغلال الموارد وتراجعا في جودة الخدمات المقدمة. وفي هذا الاطار وضعت وزارة التجهيز والنقل عدة مشاريع لتعميم دلائل مرجعية جديدة في التدبير على مستوى مختلف الوحدات. ومن جهة اخرى فقد تم الشروع في عدة تدابير رامية لتحسين الاعلام ونشر المعلومات حول المساطر المتبعة على اوسع نطاق. ورغم ذلك فان هذه التدابير تبقى غير معروفة من طرف جزء كبير من المواطنين.

وفي ما يخص تتبع معاينات المخالفات المنجزة، فبالرغم من تقويتها في اطار المدونة الجديدة للسير الا ان العمليات والمساطر الادارية التقليدية او نصف الالية لا زالت تشكل عائقا ضمريا يتمثل في اتساع هامش حرية التصرف الممنوحة للموظفين المكلفين.

وتنص المدونة الجديدة بالفعل على منح مزيد من المصدقية للمعاينة الموضوعية للمخالفات من خلال الحد من حرية تصرف المراقبين ومن خلال تنظيم مساطر مراقبة ومعاينة المخالفات بشكل دقيق عبر وضع اليات مختلفة للتتبع من قبيل :

- معاينات الية بواسطة الرادار؛
- تتبع العمليات في مراكز الفحص التقني من خلال نظام معلوماتي مندمج؛
- تتبع عمليات محطات الاداء.

ومن شان وضع مساطر رسمية للتدبير واليات التتبع ان تتيح تجاوز ضعف الفاعلين بشكل ملحوظ امام اغراءات الرشوة.

3-6 انعدام شروط العمل الملائمة

- يعتبر مناخ العمل احد العوامل المساعدة على تفشي الرشوة. ويتجلى تأثيره في عدة مستويات :
- خلق اكتضاض طرقي، يكون احيانا مصطنعا، ويرغم المستعملين والطلابين للخدمة على تقديم الرشوة؛
 - صعوبة تدبير التدفق على مستوى المداخل والمخارج مما يحد من السلامة داخل مقرات المؤسسات العمومية ويساعد على ظهور وسطاء (مثال : مراكز التسجيل...)
 - تعقيد المساطر وتعدد المؤسسات المتدخلة مما يزيد تعرض طالبي الخدمة للرشوة؛
 - تراجع جودة الخدمات في نظر المستعملين والمهنيين. فالمستعملون يفضلون في الغالب اللجوء للرشوة لتفادي اللجوء لعدة مصالح داخل نفس الادارة احيانا؛
 - عدم تحفيز موظفي الادارات والمراقبين العاملين بالقطاع مما يؤدي في الغالب الى زيادة تعريض الموظفين للرشوة.

وبحسب الموظفين الاداريين، فان قدم المؤسسات وضعف مستوى تجهيزها يحد من جودة الخدمات المقدمة. كما ان محيط العمل لا يقدم الشروط الملائمة للاشتغال في احسن الظروف. وتؤدي هذه الحالة الى خلق الاكتضاض والفوضى و تثير غضب المستعملين. وتشكل هذه النواقص بالنسبة للمتعاين للرشوة فرصة لخلق "ممرات موازية"

4. اثار الرشوة على قطاع النقل الطرقي

تؤثر ظاهرة الرشوة سلبا على حسن تدبير الموارد، كما تعرقل الجهود الرامية لتجويد الخدمات من طرف الدولة، وتعيق جهودها في مجال التنمية البشرية والعدالة الاجتماعية. وتؤدي لظهور لامساواة صارخة وتحرم الساكنة المقصية ، نسبيا، من حقوقها الاقتصادية والاجتماعية والثقافية.

4-1 اثار اقتصادية تمتد لعدة قطاعات

تمتد اثار الرشوة التي تكون كارثية في اغلب الحالات الى عدة فاعلين.

للرشوة اثار على الضحية:...

تشكل الرشوة عبئا إضافيا بالنسبة للشخص الذي يقدم مبلغا قد يتراوح ما بين 20 درهما لتفادي الانتظار في طابور مؤسسة عمومية، و 1500 درهم في بعض الحالات (مثلا: الحصول على رخصة الثقة او ترخيص ما). وتكون هذه الاثار اكثر حدة حينما يتعلق الامر بابتزاز يمارس من طرف موظف الدولة، بينما يكون الاثر اقل عندما يتعلق الامر بتقديم رشوة بمبادرة من الراشي.

اما الاثر الاقتصادي الاخر فيتمثل في رفع كلفة المتلكات والخدمات. وهي زيادة تمس كافة المواطنين وليس ضحايا الرشوة فحسب. وتنتج عن تداعيات الرشوة وخاصة :

- ضعف الخدمات والاداءات بسبب الفوضى المستشرية في كل نشاط تنخره الرشوة (مثلا : التواطؤ بين الناقلين الطرقيين ورجال المراقبة) ؛
- تحويل المجهودات المبذولة من طرف الدولة واستغلالها لاغراض شخصية؛

...وعلى الدولة

"البلدان التي تتخذ اجراءات لمكافحة الرشوة وتشجيع احترام الشرعية يمكنها ان ترفع الناتج الوطني بنسبة 400 في المائة"

البنك الدولي

ومن الناحية الاقتصادية يتجسد تأثير الرشوة على الدولة في حجم الخسائر المسجلة في الموارد العمومية (اختلاسات مداخل الغرامات التصالحية والجزافية) او عبر النفقات الناجمة عن اسعاف ضحايا حوادث السير والتي يمكن استخدامها بدل ذلك في انتاج ثروات وخدمات مهمة. كما انها تحد ايضا من جودة تدبير الشؤون العمومية ومن ثقة المواطن في خدمات الدولة. وتعرقل المنافسة الشريفة واتخاذ القرار واختيار المشاريع والمومنين.

وبشكل عام فهي تؤدي الى تراجع مؤشرات الاداء بالبلاد. ففي سنة 2007 وحسب ترتيب ترانسبرانسي انترناسيونال احتلت المملكة الصف 72 من بين 180 بلدا بنقطة 3.5 . وبعد سنة على ذلك احتفظ المغرب بنفس النقطة لكنه انتقل الى الصف 80. وفي سنة 2009 تراجع بتسع رتب حيث انتقل من الصف 80 ب 3.5 الى الصف 89 ب 3.2 نقطة واتسمت سنة 2010 بربحه اربع نقاط جعلته ينتقل الى الصف 85 بمجموع 3.4 نقاط.

...بالنسبة للطرف الثالث المؤدي

يخلق تفاحش الرشوة في قطاع النقل الطرقي انخفاضا في ربحية بالنسبة للمؤدي الثالث، وتراجعا على مستوى السلامة الطرقية وكما يخلق منافسة غير شريفة بين مختلف الفاعلين المتدخلين في نفس النشاط.

2-4 اثار اجتماعية تخرق المبادئ الاساسية للمجتمع

تخلق الرشوة توزيعا غير متكافئ للثروة بين مختلف الفئات الاجتماعية. ويشكل المواطن الضحية الاولى في النهاية.

تراجع العدالة الاجتماعية

يؤدي انتشار هذه الظاهرة على مستوى النقل الطرقي الى شعور المواطنين بالحيث بالنظر للمعاملة التفضيلية التي يلقونها بحسب مستواهم الاجتماعي ومدى استعدادهم المادي والسلوكي لتقديم رشوة.

اضافة الى ذلك، لابد من الاشارة الى ظهور فئة اجتماعية تعتبر نفسها متميزة عن غيرها وفوق القانون المعمول به (القوانين والتنظيمات والقواعد المساطر...). وهو ما يتجسد عموما في علاقات الهيمنة (حرية تصرف الفاعلين والأشخاص النافذين...) والتي تغير القيم المتعارف عليها بما يمس حقوق الأشخاص المستضعفين.

حقوق الانسان

ان الحصول على رخصة السياقة والبطاقة الرمادية او رخصة لاستغلال مؤسسة لتعليم السياقة تدخل كلها في اطار الخدمات التي تدبرها الدولة والتي يحق للمواطنين المستحقين لها ولوجها في ظروف عادلة. وتحول مختلف اشكال الرشوة (المحاباة ومحابة الاقارب والابتزاز التهديدي) دون وضع سياسة في مجال النقل الطرقي تقوم على الانصاف والديمقراطية. كما تسبب نوعا من العنف الضمني الذي يمارس على الضحايا المباشرين وغير المباشرين. وقد يؤدي تضخم اثار الرشوة الى حرمان الاشخاص المستضعفين من حقوقهم الاساسية.

تراجع السلامة الطرقية

ينجم عن ممارسة الرشوة عدم احترام قانون السير او نهج سلوك غير مسؤول. كما يشجع الافلات من العقاب على التمادي في هذا السلوك. وارتباطا بشروط الملاءمة، يشجع انتشار الرشوة ايضا استخدام العربات التي لا تحترم معايير السلامة المطلوبة، ومنح رخص السياقة لاشخاص غير مستحقين لها (القدرة الجسمانية/ و أو العقلية).

3-4 آثار ثقافية وسلوكية تؤدي إلى تراجع ثقة المواطنين في الإدارة

تؤثر الرشوة على معنويات الساكنة التي تفقد الثقة في مصالح الدولة وبعد ذلك في مشروعيتها. حينها تصبح الرشوة وسيلة ضرورية للاستفادة من الخدمات سواء كانت مشروعة او غير مشروعة. وتساعد الخصوصيات السوسوثقافية للمغرب على انتشار "عقدة الرشوة" وانتقالها للأجيال القادمة.

5. خارطة المخاطر وتحليل ممارسة و حدة الرشوة في قطاع النقل الطرقي

الرشوة في قطاع النقل الطرقي ظاهرة معقدة تتخذ إشكالا وإبعادا متنوعة حسب السياق الذي تمارس فيه من جهة ودوافع القيام بها من جهة ثانية. وتبين النقاط التالية هذا التعقيد وتقدم أبعاد التحليل المتبعة خلال هذه الدراسة:

تختلف ممارسات الرشوة حسب الدوافع. تكتسي بعض هذه الدوافع ابعادا حرجية ، او تكون لها رهانات اقتصادية لا يستهان بها (التوفر على وثيقة ضرورية لممارسة نشاط او للسماح بسير سيارة، عدم دفع الغرامة الناجمة عن المخالفة)، بينما تكون الدوافع الاخرى اقل حرجية (عدم الاصطفاف في طابور الانتظار للاستفادة من الخدمة) . وفي هذا الاطار يختلف مستوى التعرض للرشوة ونسبة تكرارها حسب كل دافع من هذه الدوافع. ولا بد من اخذ هذا المكون بعين الاعتبار خلال تحليل نتائج هذه الدراسة.

- تخضع الرشوة في قطاع النقل لمنطقتين مختلفتين : يرتبط الأول بالابتزاز والثاني بالتواطؤ الحاصل بين الراشي والمرشي،
- تكتسي الرشوة أيضا بعدا جهويا وثقافيا وترتبط بالنسيج السوسيواقتصادي وبخاصية التنوع التي تميز جهات ومدن المغرب؛
- اذا كانت مظاهر الرشوة تلقى نفس مستوى التنديد من الناحية الاخلاقية الا ان انعكاساتها تختلف على المستويات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية والسلوكية؛
- يمكن الحد من ممارسة الرشوة وانتشارها او تسهيلها بفعل عوامل خارجية ومتعددة. وفي هذا الإطار عملت السلطات الوصية على تبني مجموعة من التدابير التي تتيح الحد من هذه الظاهرة والوقاية منها بشكل مباشر او غير مباشر.

ان دراسة ظاهرة بهذا المستوى من التعقيد يتطلب تعميق التحليل في مختلف الابعاد التي اشرنا اليها سالفًا من اجل التوفر على كافة المعطيات الاساسية لتحديد الاستراتيجيات والإجراءات الوقائية و العقابية اللازمة. وفي هذا السياق يمكن لمقاربة عبر المخاطر ان تسمح لنا باخذ بعين الاعتبار كافة الصعوبات من اجل تحديد مختلف المظاهر الممكنة للرشوة في قطاع النقل وتنظيمها وتصنيفها حسب احتمال حدوثها وحسب حدة انعكاساتها والاثار الناجمة عنها. لكن وبالنظر للطابع الحساس الذي تشكله بالنسبة للأشخاص المعنيين ببعض حالات مخاطر الرشوة المرتبطة بتسليم الرخص فانه من غير الملائم اتباع تقنية الشهادات كقاعدة موثوقة لاستخلاص احتمال حدوث الرشوة. لذا واكتفينا في تحليل هذه الفئة من المخاطر بتحديد مستوى التأثير فقط. وقد تم استكمال هذه التحاليل من جهة اخرى بتقييم فعالية

التدابير المضادة للرشوة المصرح بها والتي تمت مناقشتها خلال مختلف الورشات المنجزة مع المسؤولين على مستوى وزارة التجهيز والنقل والمديرية العامة للامن الوطني وكذا الدرك الملكي.

5-1 تحديد المخاطر المحتملة للرشوة

إن تحديد مخاطر الرشوة يتم عبر إحصاء وتحليل مختلف الدوافع التي قد تتسبب في حدوث سلوك الرشوة. وقد تم القيام بذلك بعد تحليل الآليات والمساطر المرتبطة بقطاع النقل الطرقي.

وسمح هذا العمل الاحصائي بتحديد 110 خطرا 60 منه مرتبط بمستخدمي الطريق بمختلف اصنافهم و 50 منه مرتبط بمهنيي قطاع النقل الطرقي.

الجدول 2: توزيع مخاطر الرشوة التي يتورط فيها مستعملو الطريق بشكل عام حسب المسطرة

| المجال | المسطرة | عدد المخاطر المحددة | % |
|------------------------------------|---|---------------------|-------------|
| رخصة السياقة | إيداع ملف الحصول على رخصة السياقة | 5 | 8,3% |
| | الفحص الطبي من أجل تكوين ملف رخصة السياقة | 3 | 5% |
| | الاختبار النظري للحصول على رخصة السياقة | 5 | 8,3% |
| | الاختبار التطبيقي للحصول على رخصة السياقة | 3 | 5% |
| | تسليم رخصة السياقة | 4 | 6,7% |
| رخصة سير العربات | رخصة الثقة | 3 | 5% |
| | تسجيل العربات الجديدة | 2 | 3,3% |
| | قبول مؤقت/تعشير | 9 | 15% |
| | تحديد هوية العربات المستعملة | 6 | 10% |
| | قبول العربات بشكل فردي | 4 | 6,7% |
| | تسليم البطاقة الرمادية | 3 | 5% |
| | الفحص التقني للعربات | 4 | 6,7% |
| المراقبة الطرقية ومعاينة المخالفات | المراقبة الطرقية | 6 | 10% |
| | تنقيط (بالنسبة للطاكرسيات الصغيرة) | 1 | 1,7% |
| التامين والخبرة | الحوادث/التامين | 2 | 3,3% |
| المجموع | | 60 | 100% |

الجدول 3: توزيع مخاطر الرشوة التي يتورط فيها السائقون المحترفون حسب الآلية

| الآلية | عدد المخاطر المحددة | % |
|---|---------------------|-------------|
| الترخيص بممارسة نشاط الكراء لنقل البضائع | 7 | 14% |
| الترخيص بممارسة نشاط كراء عربات بدون سائق | 8 | 16% |
| الترخيص بممارسة نشاط النقل السياحي | 8 | 16% |
| الترخيص باستغلال مراكز الفحص التقني | 5 | 10% |
| الترخيص بفتح مؤسسات لتعليم السياقة العربات ذات محرك | 7 | 14% |
| التصديق حسب نوع العربات | 4 | 8% |
| منح شهادة الكفاءة في التدريب على السياقة | 3 | 6% |
| تجديد رخص نقل المسافرين | 3 | 6% |
| النقل العمومي للأشخاص من طرف الخواص | 5 | 10% |
| المجموع | 50 | 100% |

2-5 تقييم مخاطر الرشوة المحددة

لقد قمنا بتقييم مخاطر الرشوة عقب انجاز ورشات مع المسؤولين المؤسساتيين وانجاز الدراسات الميدانية. وتشكل عملاً قبلياً ينبغي ان يسبق إعداد خارطة مخاطر الرشوة كأداة لاتخاذ القرارات بشأن التدابير والاستراتيجيات اللازمة إتباعها للوقاية من الرشوة ومكافحتها. ويهدف تقييم المخاطر الى ترتيبها حسب درجة التعرض/احتمال الوقوع وحسب مستوى التأثير المحتمل. وتتخذ الآثار المرتبطة بمخاطر الرشوة اشكالا ودرجات مختلفة حسب نوع السلوك والسياق الذي حدث فيه :

- الاثر الاقتصادي: على ممارسي الرشوة وعلى الطرف الثالث المؤدي (المجتمع...)
- الاثر الاجتماعي على الانصاف-العدل-حقوق الانسان والثقة في المؤسسات... ؛
- الاثر السلوكي والثقافي : التشجيع بالثقافة ونقل السلوكات...

3-5 تصنيف مستويات احتمال حدوث مخاطر الرشوة

ان الهدف من وراء هذا التصنيف هو ترتيب مخاطر الرشوة التي تم تحليلها على سلم من 1 الى 4 مستويات (1 هو المستوى الاضعف و4 المستوى الاقوى) يعكس مستوى التعرض/احتمال وقوع هذه المخاطر.

المدخلات : المعطيات المستعملة لتقييم هذا البعد من التحليل نابعة من الدراسة الميدانية وقد تم استكمالها بورشات مع المسؤولين والموظفين العاملين على مستوى المؤسسات الاساسية المعنية بقطاع النقل الطرقي

طريقة الاحساب:

لكل احتمال نحسب تردد حدوثه بالميدان
هذا التردد المحتسب يربط باكبر تردد مسجل
بين الجدول أسفله قواعد احتساب احتمال وقوع مخاطر الرشوة المحددة.

الجدول 4: قاعدة احتساب احتمال حدوث المخاطر

| البيد | التصنيف | نتيجة الاحصاء |
|---------------|---------|------------------|
| احتمال الوقوع | 1 | اقل من 25 % |
| | 2 | ما بين 25% و 50% |
| | 3 | ما بين 50% و 75% |
| | 4 | الكثر من 75 % |

وقد تم توزيع مخاطر الرشوة حسب احتمال الحدوث كما يلي:

الجدول 5: توزيع المخاطر حسب احتمال الحدوث

| احتمال الحدوث | المجموع |
|---------------|---------|
| 1 | 40 |
| 2 | 13 |
| 3 | 4 |
| 4 | 3 |
| المجموع | 60 |

4-5 تسجيلات مخاطر الرشوة حسب طبيعة الاثر

يهدف هذا البحث لتقييم وتقدير مستوى تأثير مختلف مخاطر الرشوة على المستويين الاجتماعي والثقافي والسلوكي.

الاثر الاجتماعي :

يؤدي انتشار الرشوة في قطاع النقل بشكل عام الى ما يلي:

- آثار سلبية على معنويات المواطنين الذين يفقدون الثقة في مؤسسات الدولة؛
- توزيع غير عادل للثروة والمال العام بين مختلف الفئات الوسطى.

الآثار على العدالة

- التعامل مع الأشخاص حسب مستوى تأثيرهم واستعدادهم المادي والسلوكي للجوء للرشوة؛
- ظهور فئة اجتماعية مهنية تعتبر نفسها متفوقة على غيرها وفوق القانون المعمول به (قانون، تنظيمات، قواعد المساطر).

الآثار على الثقة

- تراجع ثقة المواطنين في خدمات الدولة التي من المفروض ان تكون الضامن لحقوقهم ولمساواتهم امام القوانين (ينظر للحكومة كأنها عدو يمارس الضغط وليس كمسهل) ؛
- انتشار الحيلة والشك في العلاقة بين المواطنين ومصالح الدولة.

الآثار على حقوق المواطنين

- حرمان المواطنين الذين يقاومون الابتزاز من حقوقهم؛
- الآثار الجانبية على حقوق ضحايا الرشوة غير المباشرين.

الآثار على السلامة الطرقية

- يشجع خرق مدونة السير والسلوك غير المسؤول الاحساس بالافلات من العقاب الذي تكرسه الرشوة؛
- استخدام عربات لا تحترم معايير السلامة المعمول بها؛
- منح رخصة السياقة لأشخاص غير مؤهلين (الاهلية الجسمانية/ او العقلية).

كيفية التقييم

فيما يخص المخاطر المرتبطة بمستعملي الطريق بمختلف انواعهم، فتقييم الاثر الاجتماعي اخذ بعين الاعتبار المعايير التالية :

- ضياع حقوق المواطنين؛
- الاساءة لحقوق الغير؛
- ازدياد الشعور بالإفلات من العقاب /سلوك غير مسؤول؛
- استخدام العربات غير الملائمة؛

- منح حق السياقة لأشخاص غير قادرين.

أما فيما يخص المخاطر التي تهم مهنيي قطاع النقل الطرقي، فقد تم أخذ بعين الاعتبار المعايير التالية في تقييم الأثر الاجتماعي للمخاطر الرشوة:

- التشكيك في حقوق الضحايا؛
- المس بحقوق الآخرين؛
- ضعف الاداءات/وضعف سلامة وسائل النقل.

بالنسبة لكل خطر لابد من تقييم الخصائص المشار إليها أعلاه من خلال منح 0 أو 1 (منح 0 للأثر الضعيف أو الذي لا معنى له، ومنح 1 للأثر ذو معنى أو القوي) حسب السياق وطبيعة الخطر.

الجدول 6: تصنيف أثر المخاطر المتعلقة بمسئولي الطريق بشكل عام

| اثر قوي | اثر ضعيف | |
|---------|----------|----------------------------------|
| 60 | 0 | الثقة |
| 60 | 0 | الإنصاف |
| 23 | 37 | التشكيك في حق المواطنين |
| 13 | 47 | المس بحقوق الآخرين |
| 3 | 57 | الشعور بالافلات من العقاب |
| 3 | 57 | السماح بسير عربات غير سليمة |
| 8 | 52 | منح حق السياقة لأشخاص غير مؤهلين |

الجدول 7: تصنيف أثر المخاطر المتعلقة بمهنيي النقل الطريق

| المعيار | اثر ضعيف | اثر قوي |
|--|----------|---------|
| الثقة | 0 | 50 |
| الإنصاف | 0 | 50 |
| التشكيك في حق المواطنين | 13 | 37 |
| المس بحقوق الآخرين | 45 | 5 |
| ضعف جودة الاداءات/انعدام سلامة وسائل النقل | 38 | 12 |

الأثر الاقتصادي

يمكن للرشوة أن تسبب أثارا اقتصادية التالية :

- لضحايا الرشوة من خلال المبالغ التي يقدمونها (زيادة في الضرائب، وفي حالة الابتزاز) أو الربح الذي يضيع بسبب التأخر في تسليم الاداءات أو بسبب المنافسة غير الشريفة؛

- للدولة عبر العجز وتكاليف الخسائر الناجمة عن ارتفاع عدد حوادث السير وعدم تحقيق اهداف الاجتماعية مهمة؛
- الطرف الثالث المؤدي الذي تتراجع ربحيته.

كيفية التقييم

لتقييم الاثار الاقتصادية المرتبطة بمخاطر الرشوة التي يتورط فيها مستعملو الطريق اعتمدنا المعايير التالية :

- دفع ضريبة زائدة ؛
- منافسة غير شريفة وعجز مالي للضحايا؛
- عجز مالي للدولة ؛
- تراجع ربحية الطرف الثالث المؤدي؛
- خسائر مادية بسبب الحوادث؛
- عدم بلوغ الاهداف المسطرة.

ولتقييم الانعكاس الاقتصادي المرتبط بالمخاطر فيما يتعلق بمهنيي قطاع النقل الطرقي اعتمدنا على المعايير التالية :

- اداء ضريبة اضافية او التسبب في عجز مالي للضحايا؛
- المنافسة غير الشريفة؛
- انعدام الفعالية فيما يخص بلوغ الاهداف المرتبطة بهيكله القطاع.

ونربط كل خطر يتم تحليله بتقييم لمستوى تأثيره (كبير او غير مهم) على اقتصاد المواطنين الضحايا من جهة والدولة والطرف الثالث المؤدي من جهة ثانية.

الجدول 8: توزيع عدد المخاطر المحللة المرتبطة بمستعملي الطريق حسب مستوى التأثير الاقتصادي

| المعيار | اثر ضعيف | اثر قوي |
|---------------------------------|----------|---------|
| زيادة في الضريبة | 37 | 23 |
| منافسة غير شريفة | 57 | 3 |
| خسارة الدولة | 53 | 7 |
| تراجع ربحية الطرف الثالث المؤدي | 55 | 5 |
| خسائر مادية بسبب الحوادث | 46 | 14 |
| عدم بلوغ الاهداف | 22 | 38 |

الانعكاس الثقافي والسلوكي

تتسبب الرشوة في انعكاسات ثقافية وسلوكية ما دام كل سلوك مرتبط بها يبقى مسجلا بالذاكرة الفردية للأشخاص المتورطين فيها او بالذاكرة الجمعية للأشخاص الذين عاينوا هذا السلوك. وتؤثر كل حالة على نظرتنا لهذا السلوك المرفوض، كما تؤثر على سلوكنا في المستقبل في حال تعرضنا لحالة ارتشاء. وقد كشفت الدراسة الميدانية عن حالات اشخاص يخلطون بين الرشوة والاکراميات ويعتبرونها سلوكا مشروعاً نسبياً.

كيفية التقييم

- لتقييم الانعكاسات الثقافية والسلوكية للرشوة تم اعتماد المعايير التالية :
- طبيعة مخاطر الرشوة (الابتزاز ، التغاضي عن تطبيق القانون..) ؛
 - ارتباطها بحاجيات دائمة او ظرفية للمواطن.

نمنح تقييماً في علاقة بهذين المعيارين لكل خطر يتم تحليله من اجل اعطاء تقييم عام لمستوى التأثير الثقافي والسلوكي حسب الجدول التالي. ويبين التقييم اعلاه ان اغلب المخاطر المحللة تلقى نفس المستوى من التنديد. وبهذا الخصوص فان مستوى التأثير الثقافي والسلوكي لا يمكن اعتباره معياراً حاسماً (لكن ذلك لا يعني ان المعيار الثقافي والسلوكي لا معنى له).

5-5- تقييم مستوى تأثير المخاطر

ان تعقد ظاهرة الرشوة يجعل تأثير تجلياتها تاخذ اشكالا ومستويات مختلفة. ولتقييم مستوى تأثير هذه المخاطر موضوع التحليل ناخذ بعين الاعتبار عددا من الآثار المختلفة الممكنة.

توزيع عدد المخاطر المحللة حسب مستويات تأثيرها العام:
بالنسبة لمخاطر الرشوة التي يتورط فيها مستعملوا الطريق:

| المجموع الاجمالي | |
|------------------|----|
| 1 | 15 |
| 2 | 15 |
| 3 | 25 |
| 4 | 5 |
| المجموع | 60 |

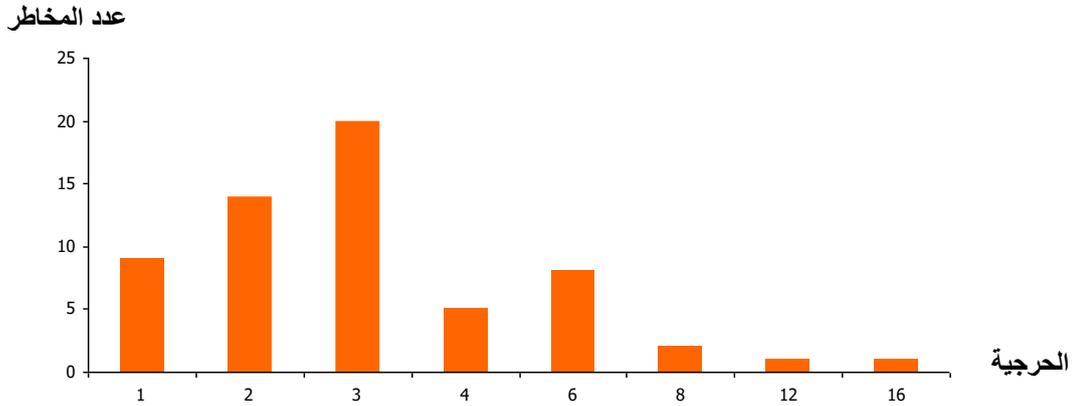
بالنسبة لمخاطر الرشوة التي يتورط فيها مهنيو النقل الطرقي:

| المجموع | الاجمالي |
|---------|----------|
| 0 | 1 |
| 37 | 2 |
| 9 | 3 |
| 4 | 4 |
| 50 | المجموع |

5-6 حرجية مخاطر الرشوة

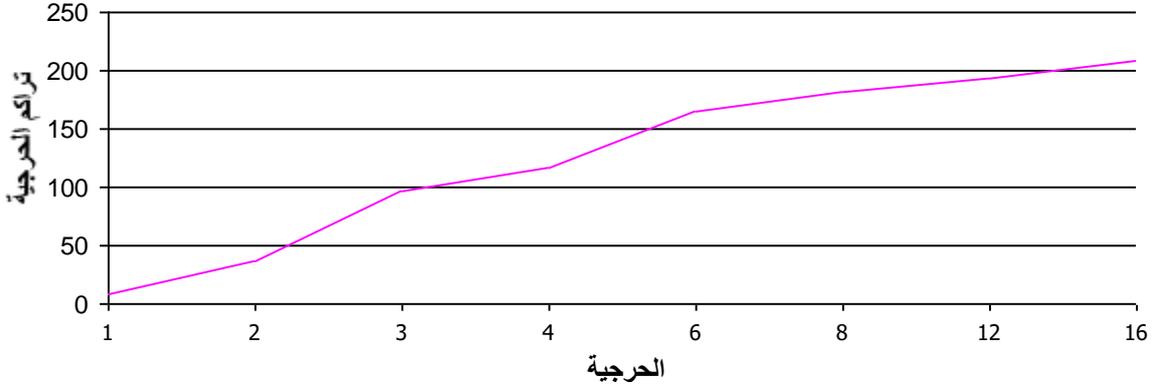
يتم قياس حدة مخاطر الرشوة من خلال قياس مستوى تأثيرها واحتمال وقوعها (إذا أمكن تقييمه). وتقتضي المقاربة عبر المخاطر تحليل هذين البعدين عبر قياس حرجية المخاطر التي تتجسد أولاً في تكرار احتمالات وقوع المخاطر وثانياً في مستوى التأثير العام المقدر. توزيع عدد مخاطر الرشوة حسب الحرجية :

شكل 19: توزيع عدد المخاطر حسب الحرجية



توزيع عدد المخاطر حسب مستوى الحرجية مبينة في الرسم البياني التالي :

توزيع تراكم الحرجية



يظهر توزيع المخاطر على الشكل التالي:

- المخاطر التي تتجاوز درجة حرجيتها 8 وعددها 7 تساهم نسبة 20 في المائة في التراكم الاجمالي للحرجية
- المخاطر التي تتجاوز درجة حرجيتها 4 وعددها 21 تساهم بنسبة 50 في المائة في التراكم الاجمالي للحرجية
- المخاطر التي تتراوح حرجيتها ما بين 1 و4 وعددها 66 وتساهم فقط بنسبة 50 في المائة في التراكم الاجمالي للحرجية

5-7 تصنيف مخاطر الرشوة

ينبغي ان يجسد تصنيف مخاطر الرشوة حدثها، لذا اعتمدنا المعايير التكميلية التالية :

- مساهمة المخاطر في التراكم الاجمالي للحرجية (توزيع المخاطر حسب منهجية ABC)
- المستوى المقدر لتاثير المخاطر

جدول 9: توزيع المخاطر الرشوة مستعملي الطريق حسب احتمال الوقوع

| | | | | | | |
|------------------|---|---------------|---|----|---|---|
| آحتمال الوقوع | 4 | 1 | 1 | 1 | <ul style="list-style-type: none"> <li style="background-color: #ff0000; display: inline-block; width: 15px; height: 15px; margin-right: 5px;"> مخاطر كبيرة <li style="background-color: #ff9900; display: inline-block; width: 15px; height: 15px; margin-right: 5px;"> مخاطر متوسطة <li style="background-color: #99cc33; display: inline-block; width: 15px; height: 15px; margin-right: 5px;"> مخاطر ضعيفة | |
| | 3 | 1 | 3 | | | |
| | 2 | 5 | 2 | 5 | | 1 |
| | 1 | 9 | 9 | 19 | | 4 |
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | |
| | | مستوى التاثير | | | | |

توزيع مخاطر الرشوة التي يتورط فيها مستعملو الطريق حسب درجاتها (عال متوسط ضعيف) يأتي كما يلي:

جدول 10: توزيع حرجية المخاطر حسب احتمال الوقوع (مستعملو الطريق)

| الإلية | ضعيف | متوسط | عالي | المجموع |
|---|------|-------|------|---------|
| ملف الحصول على رخصة السياقة | 5 | | | 5 |
| الفحص الطبي من أجل تكوين ملف رخصة السياقة | 3 | | | 3 |
| الاختبار النظري للحصول على رخصة السياقة | 5 | | | 5 |
| الاختبار التطبيقي للحصول على رخصة السياقة | 1 | 2 | | 3 |
| تسليم رخصة السياقة | 4 | | | 4 |
| تسجيل العربات الجديدة | 1 | 1 | | 2 |
| القبول المؤقت/التعشير | 9 | | | 9 |
| تحديد هوية العربات المستعملة | 5 | 1 | | 6 |
| الفحص التقني للعربات | 2 | | 2 | 4 |
| القبول الفردي للعربات المستعملة | 4 | | | 4 |
| تسليم البطاقة الرمادية | 2 | 1 | | 3 |
| رخصة الثقة | | 3 | | 3 |
| التنقيط (بالنسبة للطاقسيات الصغرى) | | | 1 | 1 |
| المراقبة الطرقية | 1 | 1 | 4 | 1 |
| الحوادث/التامين | 1 | 1 | | 2 |
| المجموع | 43 | 10 | 7 | 60 |

جدول 11: المخاطر الرئيسية المرتبطة بمستعملي الطريق بشكل عام

| المجال | الخطر/الدافع |
|-----------------------------------|--|
| رخصة السياقة | الحصول على شهادة طبية غير مطابقة او بدون اجراء الفحص الطبي |
| المراقبة الطرقية ومعاينة المخالفة | التغاضي عن تسجيل المخالفة |
| | التخفيف من شدة المخالفة |
| | عدم تنفيذ العقوبة |
| | تفادي شكليات المراقبة الطرقية |
| اترخيص بسير العربة | ابتزاز خلال عملية تنقيط بالنسبة الطاكسيات |
| | الحصول على شهادة الفحص التقني رغم معاينة الاعطاب |
| | الحصول على شهادة الفحص التقني دون اجرائه |

5-8 معالجة المخاطر :

تأخذ استراتيجيات معالجة المخاطر بعين الاعتبار درجاتها (عالي/ متوسط/ ضعيف) ومستوى التحكم فيها. ويتم تقييم هذا الاخير بناء على تدابير مكافحة الرشوة التي تم تحليلها خلال المرحلة "الوسطى" ومرحلة ما قبل الدراسة.

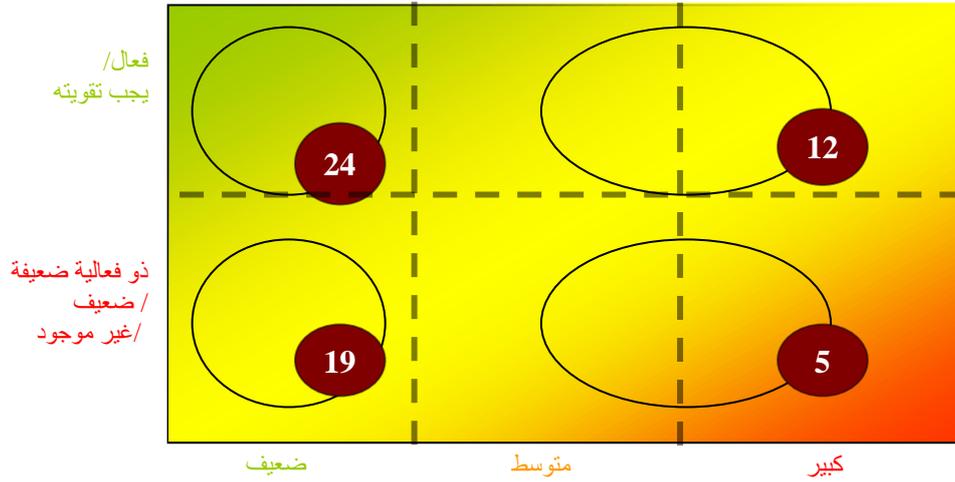
وتتعلق استراتيجيات معالجة مخاطر الرشوة بدرجة الخطر (عالي/ متوسط/ ضعيف) ومستوى التحكم فيه. وقد تم تقييم مستوى التحكم في مختلف مخاطر الرشوة وفق الجدول اسفله:

جدول 12: معايير تقييم مستوى التحكم في المخاطر

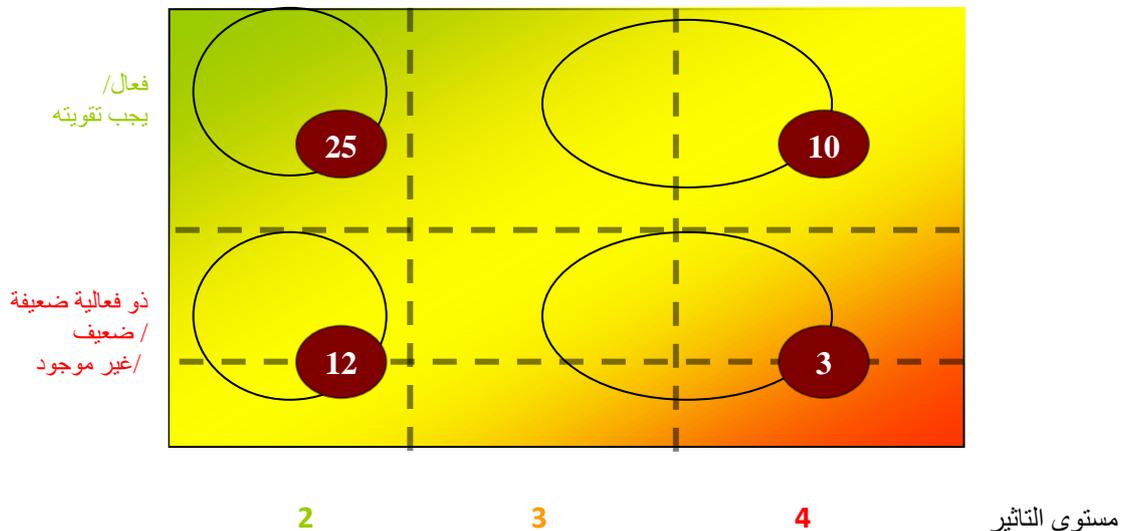
| تقييم مستوى التحكم | فعالية التدابير المضادة للرشوة |
|--------------------|--------------------------------|
| 1 | ضعيف/غائب |
| 2 | ضعيف الفعالية |
| 3 | يحتاج للتقوية |
| 4 | فعال |

سمح التحليل المتمثل في مقاطعة درجات المخاطر مع مستويات التحكم فيها بتحديد اربع مجموعات من المخاطر تهم مستعملي الطريق ومهنيي النقل الطرقي على حد سواء.

حالات المخاطر بالنسبة لمستعملي الطريق:

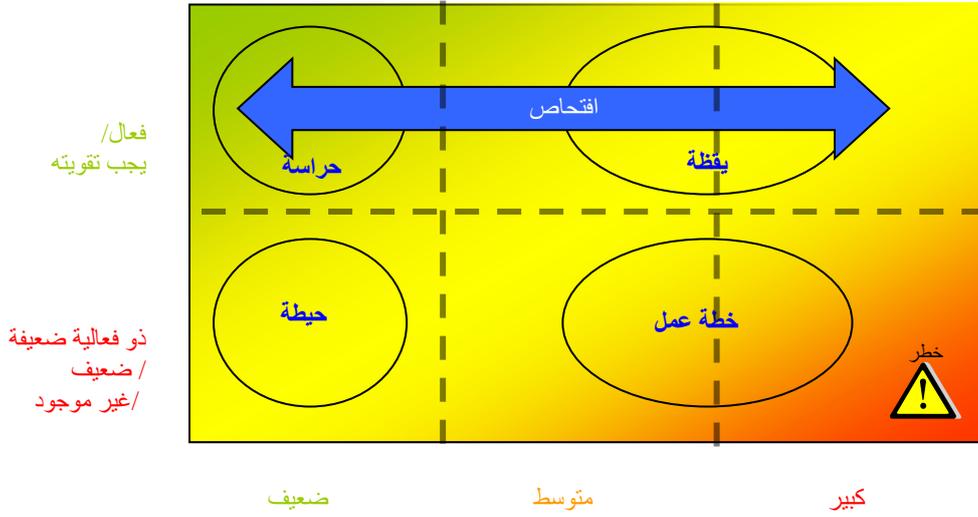


حالات المخاطر بالنسبة لمهنيي النقل الطرقي:



وقد حددنا لكل مجموعة من هذه المجموعات الأربع نوعا من المعالجة خاصا بها:

- التحقق من مستوى التحكم المصرح به من خلال مخطط افتتاح
- التحقق فيما اذا كانت هناك بعض الاستثمارات الزائدة لتغطية بعض المخاطر الضعيفة
- وضع اليات اليقظة
- وضع اليات لمراقبة المخاطر
- وضع خطط عمل لمواجهة المخاطر



جدول 13 : توصيات حسب فئات المخاطر

| الحيطة | المراقبة |
|--|---|
| <p>تعزيز مخطط الافتتاح بنقط ثابتة للمراقبة نتيج :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ التأكد من مستوى التحكم في المخاطر بواسطة اليات المراقبة المستعملة ▪ التأكد من مدى ملاءمة المراقبة المعمول بها لحرجية المخاطر والتوصية باجراء بعض التحسينات عند الاقتضاء | <p>تعزيز مخطط الافتتاح بنقط ثابتة للمراقبة نتيج :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ التأكد من مستوى التحكم في المخاطر بواسطة اليات المراقبة المستعملة ▪ معرفة ان كان هناك استثمار زائد في مجال المراقبة الداخلية فيما يتعلق بحرجية المخاطر (المزايا/الكلفة) وفي هاته الحالات تحديد امكانات تخفيف المراقبات (تسهيل المساطر) دون زيادة التعرض للمخاطر بشكل ملحوظ |
| خطة العمل | اليقظة |

| | |
|---|---|
| <p>المخاطر المرتبطة بهذه المجموعة ينبغي اخضاعها لمعالجة مقربة وتخصوية من خلال تحديد خطط عمل ذات اهداف ذكية.</p> | <p>مراقبة تطور حصول هذه المخاطر عبر قاعدة الحوادث من اجل التأكد ان كانت هذه المخاطر تبقى في نفس مستوى الحرجية.</p> <p>ينبغي ان تكون التطورات المحتملة للحدوث بمثابة المحرك لوضع مراقبة وقائية او تصحيحية اضافية لمكافحتها</p> |
|---|---|

وتتعلق توصيتنا لوضع خطة عاجلة للعمل بالمخاطر المرتبطة بأسباب دفع الرشوة التالية :

- تفادي مساطر المراقبة التي تتسبب في ضياع القوت
- ابتزاز خلال عملية التنقيط
- الحصول على استعداد اجراء اختبار رخصة الثقة
- النجاح في امتحان الحصول على رخصة الثقة
- الحصول على رخصة الثقة بسرعة
- قبول المحلات غير المحترمة لدقتر التحملات من اجل فتح مدارس تعليم السياقة، ونقل السياح وكراء السيارات بدون سائق.

6. خارطة الطريق من اجل الوقاية من الرشوة ومحاربتها في قطاع النقل

شكل التحكم في الاسباب المساعدة على انتشار الرشوة المرتبطة بالنقل الطرقي بالمغرب المدخل الرئيس لتحديد استراتيجية الوقاية من الرشوة ومكافحتها في هذا لقطاع. وهكذا فقد أولت هذه الإستراتيجية الاسبقية للتدخل على مستوى هذه الاسباب وتمحورت حول ما يلي :

- ترسيخ قيم المواطنة؛
- استرجاع الثقة في مصالح الدولة؛
- تطوير تدبير الموارد البشرية في المؤسسات؛
- تطوير الاحترافية داخل خدمات النقل؛
- الحد من حرية التصرف والتدخل البشري؛
- وضع الاسس (المراقبة والتقنين،...).

وقد تم ادراج هذه الاستراتيجية في اطار مقاربة نظامية شاملة ومندمجة. ولا بد من الاشارة من جهة اخرى الى انها تعيد استغلال عدد من التدابير التي سبق ان شرعت وزارة التجهيز والنقل في تطبيقها والتي يتم حاليا انهاء احد اجزائها. وهكذا فقد اخذنا بعين الاعتبار عدة جوانب :

- التوجهات الاستراتيجية وخطط عمل الحكومة في مجال الوقاية من الرشوة ومحاربتها
- التوجهات الاستراتيجية وخطط عمل وزارة التجهيز والنقل في مجال الوقاية من الرشوة ومحاربتها
- الاختلالات والمخاطر التي تم تحديدها خلال مرحلة التشخيص
- فشل/ضعف فعالية بعض التدابير الوقائية لمكافحة الرشوة
- تقييم المواطنين للخدمات المقدمة عن طريق الرشوة

وقد تمت ترجمة هذه الاستراتيجية الى خطة عمل مفصلة. وتم اعداد بطاقات تتضمن اهدافا خاصة وقابلة للقياس حول ال46 مشروعا المبرمجة على مدى 5 سنوات.

وتبين الخطاطة اسفله اهم وراش العمل للوقاية من الرشوة ومكافحتها.



ويتناول الجدول اسفله المشاريع التي تم حصرها في هذا الاطار وبرمجتها الزمنية للتطبيق :

| اجال التنفيذ | | | | | الرافعات | | | | المشروع | الورش | المحور | |
|--------------|------|------|------|------|------------------|-------------------|------------------|---------|--|----------------------------|--------------------|-------------------------------|
| 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 | الاعلام والتحكيس | النظام المعلوماتي | التنظيم والمسطرة | التقنين | | | | |
| | | | | | | | | | اطلاق حملة لتحسيس عموم المواطنين بقيم المواطنة | التحكيس والاخبار | ترسيخ قيم المواطنة | |
| | | | | | | | | | وضع دلائل من اجل اخبار المواطنين بكل اداءات التدبير ومراقبة الانشطة المرتبطة بالنقل الطرقي | | | |
| | | | | | | | | | اعداد برامج التربية حول الاخلاق والاستقامة على كافة مستويات التعليم | التربية | | |
| | | | | | | | | | تطوير الاشهار وتشجيع الشفافية واشراك المجتمع المدني في برامج الوقاية من الرشوة ومحاربتها | المشاركة | | |
| | | | | | | | | | تقوية الية الاستقبال على مستوى الادارات المكلفة بتدبير أنشطة النقل الطرقي | تحسين مناخ استقبال المواطن | | استعادة الثقة في خدمات الدولة |
| | | | | | | | | | وضع/تقوية انظمة تدبير قاعة الانتظار | | | |
| | | | | | | | | | تنظيم مدارات للخدمة على مستوى مراكز التسجيل | | | |

| | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---------------------|-----------------------------|
| | | | | | | | | | تحسين صورة الفاعلين المؤسستين في مجال الوقاية من الرشوة ومحاربتها | تحسين سمعة الفاعلين | |
| | | | | | | | | | وضع اليات تدبير الازمان المرتبطة بالمزاعم والاشاعات باننتشار الرشوة | | |
| | | | | | | | | | هيكلية وتبسيط مساطر التبليغ بالرشوة | التبليغ والشكايات | |
| | | | | | | | | | توفير المعلومات حول مساطر التبليغ | | |
| | | | | | | | | | تطوير قنوات الاتصال ووسائل التبليغ | | |
| | | | | | | | | | تطوير الية لمتبع التبليغات ونشر نتائج التحقيقات | | |
| | | | | | | | | | وضع دليل مرجعي حول التشغيل بمراكز التسجيل | تنظيم العمل | |
| | | | | | | | | | احصاء الموارد والحاجيات حسب كل..... وحسب كل مديرية جهوية للنقل | | |
| | | | | | | | | | وضع الية للحركية في اطار تطوير الوظيفة | | تطوير تدبير الموارد البشرية |
| | | | | | | | | | وضع الية لتدبير الاداء تتضمن البعد الوقائي ومواجهة الرشوة | التدبير والاداء | |
| | | | | | | | | | وضع وتعزيز مؤشرات الاداء | | |

| | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---|---------------------------------|
| | | | | | | | | وضع وتعميم مدونة اخلاقيات المهنة على الفاعلين المؤسساتيين بالنقل الطرقي | | |
| | | | | | | | | تطوير الشعور با نتماء الموظفين للادارة العمومية | القيم واخلاقيات المهنة والمهنية | |
| | | | | | | | | وضع حملات تحسيسية واعلامية وحول تبادل الخبرات في مجال الوقاية من الرشوة ومكافحتها | | |
| | | | | | | | | وضع مخططات مديرية وخطط لتنمية الانشطة المهنية المرتبطة بالنقل الطرقي | هيكله الانشطة المهنية في مجال النقل الطرقي | |
| | | | | | | | | وضع ميكانيزمات القيادة والتتبع في مجال منح الرخص | | |
| | | | | | | | | وضع الليات خاصة بوضع ومراجعة دفاتر التحملات المتعلقة بالانشطة المهنية للنقل الطرقي | طرق الولوج للانشطة المهنية في مجال النقل الطرقي | تطوير الاحترافية في خدمات النقل |
| | | | | | | | | تعزيز الليات منح رخص قطاع النقل الطرقي | | |
| | | | | | | | | تحديد اطار للعمل بالنسبة للسائقين المهنيين على مستوى مقاولات النقل الطرقي | السهر على توفير شروط العمل لموظفي وقاولات النقل | |
| | | | | | | | | الاعلام والتحسيس والمواكبة في اطار تطبيق اطار للعمل | | |

| | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|---|--|------------------------------------|
| | | | | | | | وضع اليات المراقبة الدورية في مجال احترام اطار الشغل | | |
| | | | | | | | وضع الية الليقظة التكنولوجية من اجل تحديد العمليات التي يمكن استخدامها بشكل الي | استخدام الادوت التقنية للقياس والتتبع | الحد من حرية التصرف والتدخل البشري |
| | | | | | | | المراقبة بواسطة كاميرات للاختبارات النظرية والتطبيقية للحصول على رخصة السياقة والثقة | | |
| | | | | | | | المعالجة الالية لتتبع تقدم المعالجة الادارية لطلبات رخص ممارسة نشاط مهني في مجال النقل | | |
| | | | | | | | تحديد العمليات التي تتطلب تحكيما غير اليا | | |
| | | | | | | | وضع الية قانونية للتبليغ بالموظفين | التقنين | وضع الاسس |
| | | | | | | | وضع ترساة قانونية لحماية الشهود | | |
| | | | | | | | وضع تنظيم قانوني لرشرة الردعية | | |
| | | | | | | | وضع الارضيات الاعلامية في الاتصالات لدعم العمليات الالية | النظام المعلوماتي | وضع الاسس |
| | | | | | | | تطوير لجان التحقيق | الاعضاء والوحدات | |
| | | | | | | | تطوير لجان لافتحاص النقل الطرقي | | |
| | | | | | | | وضع قانون منظم لشروط العمل للسانقين المحترفين | | |
| | | | | | | | احترام قواعد اخلاقيات المهنة والاحترافية | اليات المراقبة | |
| | | | | | | | احترام القانون الجاري به العمل في مجال ممارسة الانشطة المهنية للنقل | | |

| | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|------------------|--|
| | | | | | | | | الطريقي | | |
| | | | | | | | | وضع الية التفتيش الدوري لمساطر التدبير | نشر خارطة الطريق | |
| | | | | | | | | وضع الية للتحسيس واشراك الاطراف المشاركة | | |
| | | | | | | | | وضع مشروع خلية تتبع المشاريع لتتبع وقيادة المشاريع | | |
| | | | | | | | | وضع الية افقية لتتبع الاداء | | |

7 خاتمة

هذه الوثيقة عبارة عن خلاصة للدراسات التي تناولت تجليات الرشوة في قطاع النقل الطرقي بالمغرب. كما تقدم بشكل موجز الانجازات الوطنية وتلك المرتبطة بقطاع النقل الطرقي، وتوضح المكاسب والاختلالات المسجلة وكذا التوجهات والمشاريع التوقعية ذات الاثر على الوقاية من الرشوة ومحاربتها بهذا القطاع.

كما تقدم هذه الوثيقة الاستنتاجات الاسيسية التي خلصت عملية تشخيص ظاهرة الرشوة بقطاع النقل الطرقي بالمغرب على مستوى خدمات واداءات القطاع، كما قدمت انواع واشكال الرشوة ومختلف الفاعلين المتدخلين فيها.

وقد خصص الشق الثالث من هذه الدراسة لتقديم خلاصة التحليل الكمي والكيفي لتجليات الرشوة وتكرارها وحدتها وكذا اسبابها وانعكاساتها على قطاع النقل الطرقي.

وقد حاولنا الإلمام بظروف هذه الظاهرة في كل الجوانب المرتبطة بقطاع النقل الطرقي من اجل الخروج بتوصيات وإجراءات وقائية وعقابية مستنبطة من تحليل خارطة مخاطر الرشوة في هذا القطاع.

هكذا خصص الشق الاخير من هذه الدراسة لتقديم التوصيات المقترحة في اطار خطة عمل مع تحديد الأهداف المتوخاة والفاعلين المعنيين والوسائل المجندة والأجال اللازم احترامها.

وبناء على ذلك وضع خطة عمل لمواجهة هذه الظاهرة التي تزداد حدة وأهمية في مجتمعنا.

وينبغي إعطاء الأولوية خلال تنفيذ هذه الخطة للإجراءات العملية وتقسيم الساكنة واستهدافها استهدافا ملائما، مع الحرص على ضمان مواكبة مشتركة بين كافة الفاعلين المعنيين بموضوع الوقاية من الرشوة ومكافحتها بالمغرب.

للاتصال

Nabil Bayahya – Executive Partner

nabil.bayahya@mazars.ma
06 79 28 28 28

