

تَزَايِدُ الضَّرَائِبِ، وَتَنَاقُصُ الخِدْمَاتِ العُمُومِيَّةِ

رحمان النوضه

توجد في الاقتصاد أنشطة تتباهى بها الدولة، وتنشغل بها وسائل الإعلام. وتوجد في الاقتصاد أيضا أشياء تبقى خفية، أو مُهْمَلَة، رغم أهمية تأثيرها السلبي على المجتمع.

1- أداء "الضريبة على السيارات" عبر الأبنك غير قانوني

اعتاد مَالِكُو السيارات، في شهر يناير من كل عام، على الذهاب إلى إحدى إدارات "مديرية الضرائب" لكي يُوَدِّوا "الضريبة السنوية على السيارات" (vignette). وتبتدئ قيمة هذه الضريبة من 350 درهم بالنسبة لأصغر سيارة (6 حِصَان)، وترتفع إلى عدة آلاف من الدراهم بالنسبة للسيارات القوية أو الفخمة. وبدلا من أن يكون أداء الضريبة على السيارة ممكنا خلال شهور السنة كلها (مثلما في حالة التأمين على السيارات)، فرضت إدارة الضرائب أن تُوَدَّى هذه الضريبة فقط في شهر يناير. وكانت إدارة الضرائب تجد صعوبة في توفير العدد الكافي من الموظفين لتحصيل الضريبة السنوية على السيارات خلال شهر يناير (وحده). وفي الأصل، كانت إدارة الضرائب هي التي تتحمّل كُلفَة عملية تحصيل هذه الضريبة على السيارات. لكن الغريب هو أنه، منذ سنة 2016، لجأت إدارة الضرائب إلى حل بسيط للتخلّص من كُلفَة أعباء عملية تحصيل هذه الضريبة على السيارات. والواجب يفرض أن نقول صراحةً أن هذا الحل غير قانوني، أو غير عادل، أو غير دستوري، وفيه إساءة في استعمال السّلطة (abus de pouvoir). ولم ينتبه له بعد الحقوقيون، والبرلمانيون، والجمعيات المدافعة عن المستهلك. أما الشعب، فهو في معظمه غافل كالعادة.

حيث قرّرت إدارة الضرائب التخلّص من عناء تحصيل هذه الضريبة، فَكَلَّفَت الأبنك بالقيام بهذه المهمة. ووجدت الأبنك (المُهيمنة أصلا على المجتمع) فرصة من ذهب في هذا التكليف (sous-traitance) لكي تربح الملايين من الدراهم. حيث تفرض الأبنك أداء 28 درهم على كل شخص يريد أداء الضريبة على السيارة (سواء كانت سيارته صغيرة أم فاخرة، ولا تُبَالِي الأبنك بهذا التفاوت فيما بين السيارات).

وبما أن عدد السيارات في المغرب بلغ قرابة 4 مليون سيارة في سنة 2018، فإن الأبنك ستتقاسم فيما بينها رِبْحًا يُقدَّر بِـ: 28 درهم مضروبة في 4 ملايين سيارة، يُساوي قرابة 112 مليون درهم (أو ما يقرب من 11 مليار سنتيم). وحتى إذا أدَّى المواطن الضريبة على السيارة عبر "الشبَّك البنكي الآلي" (الذي يَفْرِض القانون بأن يكون بالمجان)، يقتطع له البنك 6،40 درهم، ولا يعطيه "وصل إثبات" (reçu) على ذلك الأداء. وإذا أراد المواطن الحصول على "وصل إثبات"، يلزمه إمَّا أن يُؤدِّي 28 درهما في البنك، وإمَّا أن يطبع هذا "الوصل" بالمجان من الموقع الإلكتروني "www.vignette.ma/attestTsava/consulterTSAVA.do". والمواطنون المستعملون للسيارات هم طبعًا الذين يؤدون، مُكرهين، كل هذه الزيادات في نفقة "الضريبة على السيارات". وشعب المغرب يخضع، ولو كان مُجبرًا، أو مظلومًا.

وفي الواقع، ومن وجهة نظر أصحاب السيارات، فإن هذه الطريقة الجديدة المفروضة في مجال أداء "الضريبة على السيارات" هي بمثابة زيادة خفية، وغير قانونية، وغير دستورية، في كُلفَة "الضريبة على السيارات". ونسبتها هي: 28 درهم على 350 درهم، يُساوي: +8 في المائة (بالنسبة للسيارات الصغيرة). ومن وجهة نظر قانونية، فإن إدارة الضرائب هي التي نَأَوَّلَت (sous-traité) خِدْمَة تحصيل الضريبة على السيارات إلى الأبنك. وبالتالي، فإن إدارة الضرائب هي التي كان يجب عليها أن تُؤدِّي كُلفَة هذه المُناوَلَة (sous-traitance)، أي كُلفَة الأداء عبر البنك (أي 28 درهما)، وليس أصحاب السيارات. حيث أن أصحاب السيارات الصغيرة كانوا يؤدون 350 درهم، ويلزم أن لا يؤدوا إلا 350 درهم، لا أكثر. وإدارة الضرائب هي التي احتاجت إلى إعطاء مُناوَلَة (sous-traitance) إلى الأبنك، وليس مالكو السيارات هم الذين احتاجوا إلى الذهاب إلى الأبنك لأداء هذه الضريبة. والعدل يقتضي أن تُرجِع إدارة الضرائب 28 درهم إلى كل مالك سيارة أدَّى الضريبة على سيارته عبر البنك (أو أن تنقص هذا المبلغ من الضريبة على السيارة في السنة المقبلة).

ولتوضيح هذه الفكرة أكثر، نُذَكِّرُ أن الأبنك، حينما تقدّم خدمة أداء فَوَاتِير الكهرباء، أو الماء، أو الهاتف، لِزُبُونٍ مُعَيَّن، عبر بَوَابَة إلكترونية، فإن هذه الخدمة تكون بالمجان. حيث أن البنك يَفْتَتَح فقط مبلغ الفاتورة (من حساب الزبُون)، دون أيّة زيادة أو عُمُولَة، والشركة المُستفيدة من هذا الأداء (عبر البنك) هي التي تُؤدِّي للبنك تَكُلفَة عملية الأداء.

وهذا المشكل هو في الحقيقة مظهر مُصغّر من مشكل كبير خفيّ في المغرب. وهو أن الدولة تظنّ أن كل مالكي السيارات هم كلهم أثرياء. فحوّلت الدولة أصحاب

السيارات إلى "بَقْرَة حَلُوب". وتنتزع الدولة من أصحاب السيارات أموالاً ضخمة ومنتامية. حيث أن أصحاب السيارات يؤدون عدداً متزايداً من "الواجبات" و"الضرائب"، منها الدوري، والمحلي، والعام، والمباشر، وغير المباشر. ومنها: أداء "تأمين" سنوي لا يُؤمّن شيئاً (يفوق بالضرورة 2500 درهم)، وأداء "فحص تقني" سنوي وشكلي للسيارات (يفوق 450 درهم)، والضريبة السنوية على السيارات (تفوق 350 درهم)، وضرائب مُهولة على وقود السيارات (تخفيها الدولة نسبياً وحجمها، أو تتعطل في الكشف عنها، كأنها أسرار أمنية)⁽¹⁾، وضرائب عن استعمال الطرّق السّيّارة، وتجديد "جواز السياقة"، وتجديد "البطاقة الرّمادية"، إلى آخره. وإذا استمرت إدارة الضرائب في نهج مُناوَلَة (sous-traiter) بعض مهامها إلى الأبنك (مثل جمع "الضريبة على السيارات")، فسيصبح من الأفيد في هذه الحالة حذف إدارة الضرائب، والاكتفاء بتمرير الضرائب المجموعة مباشرة من الأبنك إلى الصناديق المالية للحكومة. وستقبل الأبنك ذلك بابتهاج كبير.

2- الرّادارات: آية إضافية لاستخراج المال من مالكي السيارات

جربت بعض الدول الغربية، مثل فرنسا، استعمال كاميرات ورادارات ثابتة على الطرّق لمراقبة السيارات التي تتجاوز السرعة المسموح بها على الطرّق. ومكنت هذه الرادارات (الدول التي استعملتها) من جني أموال ضخمة، على شكل غرامات على هذه المخالفات. وأرادت دولة المغرب هي أيضاً الاستفادة من هذا المورد المالي الهام. خاصة وأن مالكي السيارات هم مثل "بَقْرَة حَلُوب" لا ينضب. فبدأت دولة المغرب تستثمر أموالاً ضخمة في منظومة متكاملة من الرادارات. وتعمل هذه الرادارات دون أن يعلم بوجودها كثيرون من سائقي السيارات. وترتبط هذه الرادارات مع حواسيب مركزية. وكلما تجاوز سائق سيارة السرعة القصوى القانونية في منطقة توجد بها رادارات، تقوم هذه الرادارات آلياً بتصوير دقيق لأرقام "لوحة تسجيل السيارات" (plaque d'immatriculation). وحينما يرجع الحاسوب آلياً إلى الذاكرة التي تحتوي على سجلّ السيارات، يصل الحاسوب بسرعة إلى اسم مالك السيارة، وعنوانه، ورقم هاتفه، إلى آخره. وبعد ذلك، يبعث حاسوب مركزي إلى مالكي السيارات (الذين ارتكبوا مخالفة تجاوز السرعة)، (سواءً عبر هاتفهم المنقول، أم عبر البريد) يبعث لهم إشعاراً يُخبرهم بضرورة أداء غرامة

1 وفقاً لهيكل أسعار بيع وقود السيارات، المنشور من طرف الحكومة في سنة 2015 على موقعها (<https://cdc.gov.ma>)، تمثل الضرائب (TVA + TIC) حوالي 107.13 ٪ من سعر الشراء، و 47.57 ٪ من سعر البيع بالتقسيط في حالة "السوّب الخالي من الرصاص"؛ كما تمثل هاتين الضريبتين 75.80 ٪ من سعر الشراء، و 39، 74 ٪ من سعر البيع بالتقسيط في حالة الغازوال. وهي نسب كبيرة، حتى لو كانت عدة دول تفعل الشيء نفسه.

مالية (قد تبتدئ بـ 700 درهم)، وذلك قبل حلول تاريخ محدد. وإذا تأخر مالك السيارة في أداء الغرامة المسجلة عليه، تُضاف إليها بسرعة غرامات، ودَعَائِر، وصَوَائِر، مالية إضافية ومتصاعدة. ومالكو السيارات الذين لم يؤدّوا هذه الغرامات في الآجال المحددة، يصبحون آلياً محكوم عليهم بالحبس، ويغدون متابعين من طرف القضاء لوضعهم رهن الاعتقال، وذلك تنفيذاً لحكم بـ "الإكراه البدني".

وبعدما بدأ العمل بهذه المنظومة في يناير 2018، أُصيب الآلاف من سائقي السيارات بالخوف والحيرة. وانهال سيل من الاتصالات على "وزارة التجهيز والنقل واللوجيستيك"، يسأل فيها سائقو السيارات المعاقبين عن مدى تسجيل مخالفات تجاوز السرعة ضدّهم، وذلك دون علمهم⁽²⁾. وعمّمت الوزارة المعنية "تطبيقاً" (application) مخصّصاً للهواتف المنقولة، يشرح لمالكي السيارات المخالفة المسجّلة عليهم، وكيفية أداء غرامتها.

وما لم يكن متوقّعاً هو أن نسبة هامّة من مُرتكبي مخالفة تجاوز السرعة القانونية ليست من المواطنين البسطاء، وإنما هي من الأشخاص الميسورين أو ذوي النّفوذ. لأن هؤلاء الأشخاص يملكون سيارات قوية قادرة على السير بسرعة كبيرة. واشتكى هؤلاء الأشخاص من إحساسهم بالظلم، لأن حكم "الإكراه البدني" (أي الحبس) نُفِذ عليهم، دون أن يتوصّلوا بإشعار يُخبرهم بالمخالفة، أو بحُكْم المحكمة. ويُعتبر "عدم التبليغ بالحكم" خرقاً للإجراءات القانونية. وهو ما اعترفت به بعض الجهات الرسمية.

واضطرت رئاسة النيابة العامة إلى التّدخّل للتخفيف من صدمة هذه المصيبة المفاجئة على الأشخاص الذين أصبحوا مهدّدين بالاعتقال تنفيذاً لـ "حكم بالإكراه البدني"، بسبب التأخّر في أداء الغرامات. وتدخل أيضاً وزير العدل، وطالب بتسهيل آليّة استخلاص الغرامات، والدّعائر، والصَوَائِر، على مخالفة تجاوز السرعة، عبر فتح مراكز الشرطة، والدرك، والمنافذ الحدودية في المطارات والموانئ، لتلقّي هذه الأدّاءات المالية، وذلك لتفادي اعتقال المحكوم عليهم بـ "الإكراه البدني" الذين هم مستعدّين للأداء.

ولمّا ظهر أن نسبة هامّة من مالكي السيارات، المتورّطين في مخالفة تجاوز السرعة القانونية، هم من الأشخاص الميسورين أو النافذين، انعقد بسرعة مجلس مُصغّر للحكومة (في 08\02\2018) بغرض البحث عن آليات بديلة عن عقوبة "الإكراه البدني" في مجال تنفيذ العقوبات الناتجة عن التأخر في أداء غرامات مُخالفات السير على الطّرق⁽³⁾. وأصدر رئيس النيابة العامة مذكرة عاجلة إلى كل

² عن جريدة "المساء"، العدد 3509، ليوم 8 يناير 2018، الصفحة 1.

³ عن جريدة "المساء"، العدد 3510، ليوم 9 يناير 2018، الصفحة 1.

المحاكم أمر فيها الوكلاء العاميين ووكلاء الملك بمراجعة أوامر الاعتقال الصادرة في ملفّات "الإكراه البدني"، المتعلّق بمخالفات تجاوز السرعة القانونية، والتأكّد من سلامة المسطرة القانونية. وتعني هنا توصية احترام "سلامة المسطرة" أن مالك السيارة الذي لم يتوصل بأي إشعار، لا يحقّ اعتقاله.

وفي الحقيقة، لو كان هؤلاء المخالفين للسرّعة القانونية مواطنين بسطاء لَطَحَنَتْهُمْ مسطرة قانونية عمياء، بدون شفقة ولا رحمة، وبدون أن يهتمّ بهم أيّ مسؤول. ولكن بما أن نسبة هامة من المخالفين هم من بين الأشخاص الأثرياء، أو ذوي النفوذ، وأصحاب العلاقات، فقد تحرك وزير العدل، ورئيس النيابة العامة، والحكومة، وإدارتي الأمن والدرك، لتلطيف الإجراءات الرّجيرية.

3- "الفحص التقني للسيارات" يتحوّل إلى ريع اقتصادي

وعلى خلاف الخطاب الرّسمي، أصبح "الفحص التقني للسيارات" إجبارياً. وهو في جوهره توزيع "اقتصاد الريع" على بعض أنصار النظام السياسي القائم. لأن "الفحص التقني" يَنْتَزِعُ بقوة القانون "ريعاً" من كل مالك لسيارة. وأداءه يتطلب اليوم أكثر من **450 درهم في كل سنة**. بينما في سنوات 1990، كان هذا "الفحص التقني" في البداية يُنجز في كل **5 سنوات**، وكان ثمنه آنذاك هو 40 درهم. ثم صعد إلى 80 درهم. ثم ارتفع إلى 120 درهم. ثم إلى 180 درهم. والآن أصبح إجبارياً بأكثر من 450 درهم في كل سنة (بدلاً من كل 5 سنوات). وإذا لم يقاوم الشعب هذا الصّف من النهب، فمن الممكن أن يصبح "الفحص التقني" في المستقبل بـ 1000 درهم في كل شهر!

وأثناء عملية تقنين "الفحص التقني للسيارات" بـ 450 درهم في كل سنة، استعملت الدولة بُرْهاناً مُخادِعاً لِتَبْرِيرِ هذا القانون الجديد، حيث قالت الدولة: «الحالة الميكانيكية المُتدهورة للسيارات بالمغرب تتسبّب في كل سنة في قرابة 67 000 حادثة سير، و 200 4 قتيل، و 102 000 جريح. والحلّ الوحيد الفعّال الذي سِيَمُكُنْ من تقليص حوادث السير هو تقنين إجبارية "الفحص التقني للسيارات"». لكن بعد مرور أكثر من 10 سنوات من العمل بهذا "الفحص التقني" الباهض الكلفة، استمرّت حوادث السير كما كانت من قبل، ودون أن يظهر أي انخفاض مهم في حوادث السير! ولم تُراجع الدولة سياستها، ولم تعتذر الدولة عن مزاعمها الخاطئة. وبقي المهم لدى الدولة هو جمع الأموال الطائلة عبر الزيادة في الضرائب.

المهم إذن هو أن الدولة وزّعت "ريعاً اقتصادياً" على خدّامها الأوفياء، وخلقت فئة جديدة من الشركات الطفيلية (parasitaires) المتخصصة في "الفحص

التقني للسيارات“. وغلاء كلفة ”الفحص التقني للسيارات“ تأتي من كون الدولة، وكذلك ”الجماعات المحلية“، انتهزتا فرصة تقنين هذا ”الفحص“ لفرض ضرائب إضافية على مالكي السيارات. وهذه ”الواجبات“ المختلفة التي يؤديها مالكو السيارات تدخل كلها في إطار ”اقتصاد الربح“. [لنتذكر: 450 درهم مضروبة في 4 مليون سيارة، يساوي 1.8 مليار درهم!]. وهي نفقات تثقل كاهل المواطن المالك لسيارة، ولا تستعمل لإنتاج منتجات مفيدة للمجتمع. قد يفكر البعض أن هذه الزيادة في الضرائب غير سليمة، أو غير مقبولة. ولكن لماذا لا تريد الدولة في كلفة ”الفحص التقني“، ما دام مالكو السيارات هم ”البقرة الحلوب“ التي لا تنضب؟! ولماذا لا، ما دام الشعب صابرا، وخاضعا، لا يشكو، ولا يحتج؟! (أنظر في هذا المجال كتاب ”نقد الشعب“، للكاتب رحمان النوضة).

4- ”حراس السيارات“ عاطلون مستترون

يجد المواطنون (المالكون لسيارات) أنفسهم مجبرين على النياية عن الدولة في تقديم ”مساعدات“ مالية إلى جيش مُتنام من العاطلين، المُستترين في لباس ”حراس السيارات“. وتحسب الدولة في إحصاءاتها الرسمية ”حراس السيارات“ كـ ”عاملين“ يشتغلون، وليس كـ ”عاطلين“ عن العمل. وهذا الحساب يشكل مغالطة في الإحصائيات الرسمية للبلاد.

ولا يدري المواطنون ماذا يحرس ”حراس السيارات“. ولا يفهم المواطنون ما هو مبرر وجود ”حراس السيارات“. ويجهل المواطنون لماذا يتصرف ”حراس السيارات“ كأنهم يملكون الأرض التي تقف عليها السيارات. ولا يوجد أي قانون يشرع ”مهنة حراس السيارات“.

وبدلا من أن تكون ”حراسة السيارة“ خدمة اختيارية بالتراضي (بين مالك السيارة وحارس السيارات)، يعتبرها بعض ”حراس السيارات“ إجبارية، فيلجؤون إلى مهاجمة مالكي السيارات لانتزاع أداء متعسف، أو يعتدون عليهم، ويسلبون منهم بالقوة ما يتراوح بين 3 و 10 دراهم. وبعض ”المرآبات“ (parking) الخصوصية تفرض أثمانا باهظة دون الاستناد على أي قانون.

وبعدما يكتشف ”حراس السيارات“ إمكانية تحصيل مدخول شهري يتراوح بين 1500 و 3000 درهم، فإنهم يرفضون رفضاً باتاً التخلي عن هذه «المهنة» السهلة والمريحة، ولا يقبلون استبدالها بأية مهنة أخرى. ومع تزايد أعداد ”حراس السيارات“، تنشب من وقت لآخر صراعات خطيرة فيما بينهم لتقاسم أرصفة الشوارع والأزقة.

ومعظم "حُرَّاس السيارات" هم في الأصل فلاحون فقراء. والبؤس القاس هو الذي أجبرهم على الهجرة من القرى إلى المدن. وهم من بين السكان الذي يضطرون إلى استعمال "السكن العشوائي". والاحتمال الأكبر هو أن هجرة ملايين الفلاحين الفقراء من القرى إلى المدن ستستمر خلال العقود المقبلة. والحكومة لا تأخذ هذه الهجرة بعين الاعتبار. حيث لا تُهَيَّبُ بما فيه الكفاية البنيات التحتية التي سيحتاج إليها هذا التدفق الهائل من المواطنين (منها مثلا: توفير الشغل المنتج، والسكن الاقتصادي، وخدمات التعليم، والصحة، والنقل الجماعي، إلى آخره).

وفي الحقيقة، كان ينبغي أن تكون الدولة هي التي تتكلف بتوفير شغل منتج لهؤلاء العاطلين المُسْتَتِرِينَ في أَلْبَسَةِ "حُرَّاس السيارات"، أو أن تُؤَدِّيَ لهم "مُساعدَة" مالية، أو "مدخول اجتماعي للتَعْوِيض عن البطالة". لكن ما دام الشعب جاهلا، لماذا لا تَحْمَلُ الدولة كَلْفَةَ مُساعدَة هؤلاء "العاطلين المُسْتَتِرِينَ" إلى مالكي السيارات!؟

5- "التقويم الضريبي" على العقار إجحاف غير عادل

كمثال آخر على استبداد إدارة الضرائب، في مجال العقار، إذا باع مواطن منزلا مثلا بـ 500 ألف درهم، لا تكتفي إدارة الضرائب بأن يُؤَدِّيَ هذا الموطن ضرائب تقليدية ضخمة على 500 ألف درهم (أو على الربح العقاري المُفْتَرَض)، بل يمكن أن تَقَرَّرَ إدارة الضرائب أن الثمن الذي كان ينبغي أن يُباع به هذا المنزل (حسب مُعدَّلات نظرية لأثمان سوق العقار) هو مثلا 950 ألف درهم. فتفرض إدارة الضرائب على ذاك المواطن أداء «تقويم ضريبي» (redressement fiscal) يمكن أن يضاعف حجم الضرائب العادية.

وقد نشرت إدارة الضرائب "تطبيقًا" (application) على الهاتف المنقول يوضِّح «مراجع أسعار العقار» التي تستعملها إدارة الضرائب عند حساب الضريبة على الأرباح العقارية. وتفرض إدارة الضرائب أداء ضرائب إضافية هائلة (وربما زيادات، وكذلك عقوبات إضافية) على أساس الثمن المُفْتَرَض (وهو في مثالنا 950 ألف درهم)، وليس على أساس الثمن الحقيقي، والمُصَرَّح به، الذي باع به ذلك المواطن منزله (وهو في مثالنا 500 ألف درهم). ولو أن المواطن لم يستطع، في الواقع المُعاش، أن يجد ولو مشتريا واحدا يعطيه أكثر من 500 درهم، فإن إدارة الضرائب تفرض مرجعية 950 ألف درهم كأساس لحساب الضرائب، ولو أن هذه المرجعية (أي 950 ألف درهم) هي مجرد افتراض نظري (من وضع إدارة الضرائب)، وغير موجودة في الواقع الحي.

ولا يقدر المواطن على الدفاع عن نفسه. لأنه يستحيل على المواطن أن يُثبِتَ أنه لم يبع ذلك المنزل بأكثر من 500 ألف درهم (أي بثمان أكبر «من تحت الطاولة» [dessous de table]). كما يستحيل على إدارة الضرائب أن تُثبِتَ أن هذا المنزل بيعَ خَفِيَّةً (au noir) بأكثر من 500 ألف درهم.

صحيح أن بعض المواطنين، وخاصة بعض "المنعشين العقاريين"، يغشون. حيث لا يُصرِّحون إلاَّ بجزء من الثمن الحقيقي الذي باعوا به عقارهم، وذلك لتخفيف عبء الضرائب المفروضة عليهم. لكن وجود هذا التحايل لا يبرر فرض "تقويم ضريبي" آلي، وإضافي، على كل مواطن لم يستطع بيع عقاره بأكثر الأثمان الملاحظة في سوق العقار.

ومن زاوية العدل، والقانون، إذا كانت إدارة الضرائب لا تتوفر على حجج ملموسة، وقابلة للتأكد، فلا يحق لها أن تفرض "تقويما ضريبيا" آلياً على كل مواطن باع عقاره بثمان يقلُّ عن الثمن الأعلى (للمتر المربع) الملاحظ في سوق العقار في منطقة معينة. وإلاَّ سيكون هذا "التقويم الضريبي" الآلي سلوكا استبداديا، وغير عادل، حيث أنه يَنبِي على أساس اتِّهَام غير مثبت.

وتفرض إدارة الضرائب ما تريد من ضرائب. لأن إدارة الضرائب هي في نفس الوقت "طَرَفٌ" معني، و "حَكْمٌ" في النزاع. وإذا لجأ المواطن إلى المحكمة، ستهزمه لا محالة إدارة الضرائب. لأن الدولة وضعت قانونا خَصِيصاً لبلوغ هذا الهدف. وتستعمل إدارة الضرائب منطق "الحجَّة المُستَبَدَّة" (حيث تقول لك: «حُجَّتْ أنت خاطئة وغير قانونية، وحجتي أنا هي الحجَّة الصَّحيحة والقانونية، لأن سُلْطَةَ اتخاذ القرار تُوجد بين يَدَيَّ»). وقد يحدث هكذا بعض الإساءة في استعمال السُلْطَةَ (abus de pouvoir). لكن هذا لا يهم، ما دام الشعب شَارِدًا، وخاضعًا.

6- هل يفرق المغرب بالتدريج في "إفلاس اقتصادي"؟

السَّر الذي يُفسَّر هذه الكميَّة المتزايدة من "الوجبات" و"الضرائب" الدورية التي يُوَدِّعها مالكو السيارات وغيرهم من المواطنين، يأتي من ظاهرة عامة، وهي أن الدولة تدخل شيئاً فشيئاً في نوع من "الإفلاس الاقتصادي" الشِّمولي، حيث لا تجد الدولة من حلِّ سوى الزيادة المتواصلة في "الضَّغَط الجبائي" على المواطنين.

والدليل على وجود هذا "الإفلاس الاقتصادي" هو ظاهرة: التزَّايِد المتواصل في "الضرائب" و"الوجبات"، والتناقص المستمر في "الخدمات العمومية" (مثل التعليم، والصحة، والتكوين المهني، والشغل، والعدل، والنقل الجماعي، والسكن، والبنيات التحتية، إلى آخره).

والعنصران اللذان يجعلان هذا "الإفلاس الاقتصادي" غير محسوس بعد، هما: أولاً القروض الخارجية التي تلجأ إليها الدولة، والتي بلغ حجمها في سنة 2017 قرابة 82 في المائة من الناتج الداخلي الخام⁽⁴⁾. الشيء الذي يؤكد، ومنذ عقود، أن المغرب يستهلك أكثر مما ينتج. وثانياً: العمّلات الصّعبة التي يدخلها المغاربة العاملون بالخارج. ولولا وجود هذين الموردين، لكان شعب المغرب يعيش في أزمة اقتصادية أكثر إيلاًماً.

ونجد أن "الضّغط الضّرّبي" الإجمالي (pression fiscale) في المغرب يقترب من نظيره في أكثر البلدان تقدماً في العالم (مثل فرنسا، وألمانيا، وإنجلترا، إلى آخره). حيث يبلغ "الضّغط الضّرّبي" في المغرب قرابة 50 في المائة من دخل المواطن، أو يفوقه أحياناً. بينما الخدمات العمومية (services publics) التي تقدمها الدولة بالمغرب هي هزيلة، أو رديئة، أو مُنعدمة، بالمقارنة مع مثيلاتها في تلك البلدان المتقدّمة. وهذا وضع مقلق. وما هو سببه؟ سببه هو أن جزءاً هاماً من الضرائب التي تجمعها الدولة يذهب إلى جيش ضخم من موظفي الدولة و"خدّامها"، على شكل أجور سخية، وتعويضات، وامتيازات، وعلّوات، وريع، وتقاعد، ومعاشات مريحة، رغم أن هذا الجيش من الموظفين يبقى رديئاً، وطُفيلياً، ولا ينتج أشياء ذات فائدة لعموم المجتمع. ومن طبيعة جيوش موظفي الدولة أنها تخلق لنفسها أشغلاً شكلية، ومهام عديمة الفائدة. ويمكن أن نحذف 60 أو 70 في المائة من جيوش موظفي الدولة، دون أن يتضرّر الشعب.

وماذا يفعل المواطن عندما يشعر بتزايد غلاء المعيشة؟ يصبر، ويقول: الحمد لله، هذا ما أراد الله. ثم يتخلّى الشعب عن شراء عدد من الحاجيات الضرورية التي كان يشتريها، فتنقص مبيعات متاجر وشركات ومصانع متزايدة. فيدخل الاقتصاد في دورة من الركود. والركود يُغذي التخلّف. وتزايد التخلّف يؤدي إلى الانحطاط. والانحطاط يُحدث انهيار المجتمع.

يمكن للقارئ أن يرفض الأطروحة المذكورة سابقاً التي تقول أن الدولة تغوص تدريجياً في "إفلاس اقتصادي". لكن، إذا كانت نسبة المواطنين المنتجين تتناقص من سنة لأخرى، أو تبقى راكدة، وإذا كانت نسبة المواطنين الذي لا ينتجون شيئاً ذي أهمّية تتزايد في كلّ عام، فإن مستقبل المجتمع سيكون بالضرورة خطيراً. المسألة قضية حساب في الرياضيات. وسواءً كان الشعب يؤمن بالقدر أم لا، فإن النتائج ستكون حتماً وخيمة.

⁴ "المنذوبية السامية للتخطيط"، ندوة صحفية، عن جريدة "آخر ساعة"، العدد 607، ليوم 12 يناير

7- مجلس مدينة الدار البيضاء يحول حديقة عمومية إلى مرآب

أخذت أعداد السيارات الجديدة تزايد في المغرب بشكل مهول منذ قرابة سنة 2015. وذلك بسبب المنافسة فيما بين الشركات العالمية المنتجة للسيارات، وبسبب انخفاض أثمان السيارات، وبسبب إقدام الأبناك على انتهاز هذه الفرصة لتقديم قروض رخيصة لشراء السيارات. بالإضافة إلى سبب احتياج بعض المواطنين (الحاملين لِعُقْدَةِ الدُونِيَّةِ) (complexe d'infériorité)، إلى التفاخر فيما بينهم، عبر التباهي بامتلاك أشياء باهظة الثمن، ولو لم يكونوا أثرياء، مثل التفاخر بامتلاك سيارة ضخمة رُبَاعِيَّةِ الدَّفْعِ، أو بامتلاك هاتف منقول ذكي، أو بالإقامة في سكن من الدرجة الفخمة، إلى آخره. وذلك إلى درجة أن مدنا كبيرة مثل الدار البيضاء أصبحت مكتظة بكثرة السيارات.

وبعد تكاثر السيارات، أصبح قَطْعُ مجرد مسافة 6 أو 8 كيلومترات بالسيارة داخل مدينة كبيرة مثل الدار البيضاء يتطلب قرابة ساعة أو أكثر من السياقة، في ظروف متوترة، وفي طرق مزدحمة بالسيارات. وأصبح وقوف السيارات عند "الضوء الأحمر"، في ملتقيات الشوارع الكبرى، يتطلب أحياناً ما يتراوح بين 2 و 5 دقائق. وازداد توتر الأعصاب أثناء سياقة السيارة في المدن. وتكاثر حوادث السير، والكوارث الناتجة عنها [رغم إجبارية "الفحص التقني للسيارات"!]. وتضخم التلوث الكيماوي الناتج عن ما تُقرزه السيارات من غازات، ومواد كيماوية أخرى، إلى درجة أن نصف أطفال المدن الكبيرة، مثل الدار البيضاء، غدوا يعانون من أمراض في الجهاز التنفسي! والدولة لا تبالي، بل تخفي حقائق التلوث الكيماوي على المواطنين. ولا تقوم بواجبها من أجل مواجهته.

وحتى إذا أصبح ثمن السيارة رخيصاً نسبياً، لا يُعقل أن تشجع الأبناك، أو الدولة، كل سكان المدن على شراء أو امتلاك سيارة شخصية خاصة. فمن غير المعقول، ومن غير الصحي، أن يستعمل كل شخص من سكان المدن سيارة خاصة للتنقل. والحل الأكثر عقلانية، هو تنمية النقل الجماعي، مثلًا عبر حافلات صغيرة أو متوسطة، مكوّنة من طابقين، مثلما يحدث في مدينة لندن في إنجلترا.

والمعضلة هي أنه لم يعد بمستطاع أصحاب السيارات أن يجدوا مكاناً يمكن أن يوقفوا فيه سياراتهم في وسط المدينة، أو في محيطه. وماذا تفعل الدولة؟ وماذا تفعل "المجالس المحلية المنتخبة"، في هذه الظروف المأساوية؟ إنها غائبة، أو غارقة في ردايتها المعتادة. والشعب هو نفسه لا يبالي بما يحدث له، ولا حتى بما يضره.

وفي هذه الظروف، وبهذه المناسبة، تجب الإشارة إلى أن "مجلس مدينة الدار البيضاء" (تحت قيادة "حزب العدالة والتنمية" الإسلامي) أراد أن يُشيد مرآباً

(parking) لوقوف السيارات الفخمة في وسط مدينة الدار البيضاء. وبدلاً من أن يشتري "مجلس مدينة الدار البيضاء" بقعة أرضية خصوصية لكي يبني عليها عمارة تستعمل كمِرَاب (مُتَعَدِّد الطبقات)، فضّل المجلس السطو على جزء من حديقة عمومية، هي "حديقة الجامعة العربية"، وَحوَّلَه إلى مِرَاب (Parking) تحت أرضي لوقوف السيارات الفخمة. (وهذا الجزء من الحديقة كان يُسمّى "ساحة نيفاداً"، ويقع عند تقاطع شَارِعِي الراشدي والحسن الثاني. وقد سبق أن سوّيت أرضه، ثم حوّل إلى مساحة لألعاب الأطفال، واليوم حوّل "مجلس المدينة" إلى مِرَاب للسيارات). ولماذا؟

طبعاً لِيَجْمَعَ المال عبر "حَلَب" مَالِكِي السيارات! وهو قرار، أقلّ ما يُقال عنه أنه مُتخَلَف، وغير قانوني، وغير شرعي، وغير دستوري. لكن هذا لا يهم في المغرب. ولِنَتَسَاءَل: ما هو دور "المجالس المحلية المنتخبة"؟ هل هو الزيادة في المساحات الخضراء داخل المدن الكثيفة، أم هو تقليص مساحة الحدائق العمومية إلى حدٍّ إزالتها نهائياً؟

المهم، خَلاصٌ، لو لم تستعمر فرنسا المغرب، لما وُجِدَت حدائق عمومية في مدنه. لأن مجمل الحدائق العمومية الموجودة في مدن المغرب هي من إنجاز الاستعمار الفرنسي. ومنذ حصول المغرب على استقلاله، لم تنجز الدولة المغربية حدائق عمومية جديدة ذات أهمّية في المدن. لكن هذا لا يهم، فَمَا دام الشعب نائمًا، وخاضعًا، يستحق أن تُسَلَبَ منه كل الحدائق العمومية.

قد يقول البعض: «خَلاص، اقتطاع جزء صغير من حديقة عمومية، مَا شَيْ مُشْكِلٌ!»! لكن إذا تمعنا في تاريخ هذه الحديقة العمومية (حديقة الجامعة العربية)، سنجد أن فَاعِلِينَ متعدّدين سبق لهم أن استولوا على أجزاء متعدّدة ومتزايدة من أرض هذه الحديقة العمومية. وأبرز هؤلاء الفاعلين الذين اِفْتَرَسُوا (phagocyte) هذه الحديقة العمومية هم: (1) إدارة "الدرك الملكي"؛ (2) نادي مُعَيَّن لكرة القدم؛ وقد حَصَلَ هُما معًا على بُقعتين أرضيتين على شارع علي ابن أبي طالب؛ (3) إدارة "الجيش الملكي"، وقد حصلت على بقعة على شارع الحسن الثاني؛ (4) مقاهي خُصوصية مُتعدّدة اِسْتَعْمَرَت بقعًا أرضية شاسعة على جانبي شارع مولاي يوسف (الذي قسم الحديقة بشكل بَشَع إلى قِسمين)؛ (5) إدارة الأمن (الشرطة) التي بدأت تبني مركزًا (poste) فوق بقعة صغيرة على شارع الحسن الثاني؛ (6) إدارة المِيَاه والغابات؛ (7) أندية خصوصية متعدّدة تستغل ملاعب رياضية كلعبة "التِنِيس" (tennis)؛ ويقعان هُما معًا على شارع الرُودَانِي؛ إلى آخره. وإذا استمرّ هذا المنحى المُفْتَرَس، فلن يبقى شيئًا من هذه الحديقة العمومية.

وداخل هذه الحديقة، تُقطع الأشجار القديمة، وتُعوّضُ بالعشب الأخضر، بدلاً من أن تُعوّضُ بأشجار شبيهة بالأشجار الأصلية المقطوعة. والشبان يلعبون كرة القدم أينما أرادوا داخل الحديقة، إلى درجة أن هذه الحديقة تحوّلت شيئاً فشيئاً إلى مجرد فضاء فارغ. وشعب الدار البيضاء غافل تماماً.

زيادة على ذلك، ومنذ سنة 2016، بدأ "مجلس مدينة الدار البيضاء" في إنجاز مشروع إعادة تأهيل "حديقة الجامعة العربية"، بِكُلْفَةٍ ضخمة جداً، وغير مبرّرة، وتتجاوز إمكانيات المدينة.

المهم، متى سنأتي حكومة شجاعة، تقدر على تحرير وإفراغ كل هذه البقع الأرضية المُغتصبة من هذه الحديقة العمومية؟ هذا تحدّي حقيقي.

8- تفويت الجماعات المحلية لامتياز الأداء عن وقوف السيارات يتنافى

مع الدستور

مِمَّا زَادَ فِي تَقَاظِمِ الْأَشْيَاءِ، أَنَّ "الجماعات المحلية المنتخبة" أعطت في عدّة مدن، وخاصة في الدار البيضاء، امتيازَ تحصيل أداء ثمن يقابل وقوف السيارة بجانب رصيف شوارع وأزقة هذه المدن، إلى شركات خُصوصية (Horodateurs). ويُجبرُ مالكو السيارات على أداء 2 درهم للساعة الواحدة من الوقوف!

والغريب هو أن هذه "الجماعات المحلية المنتخبة" لم تَسْتَشِرِ المواطنين الناخبين، ولم تحصل على موافقتهم، قبل بيع هذا الامتياز (horodateurs) لشركات خصوصية. كأن "الجماعات المحلية المنتخبة" تباع إلى شركات خصوصية حق ابتزاز (chantage) السكّان المالكين لسيارة. ولا يوجد أيّ قانون يُبيح استخلاص هذه الواجبات المالية. كما أنه لم يسبق للبرلمان أن قرّر، بواسطة قانون، السماح للجماعات المحلية المنتخبة، بأن تباع، أو أن تكري، امتياز الأداء عن وقوف السيارات بجانب الشوارع أو الأزقة.

وبعد ذلك، تتصرّف هذه "الشركات" (horodateurs) كَالْمَافِيَا (mafia)، وتمنح لنفسها حق إصدار الأحكام على المواطنين، ومعاقتهم، وتكبيل عجلات سياراتهم بِقَبَابٍ من حديد (sabots)، وتفرض عليهم بالقوة غرامات مالية مرتفعة. وهذا السلوك يَتَّصِفُ باستبداد "المجالس المحلية"، وبـ "استبداد الشركات" الخُصوصية، ويتناقض مع القانون، ومع الدستور، ويؤكّد غياب دولة الحق والقانون.

وفي العمق، لا يحقّ "للمجالس المحلية المنتخبة" أن تباع، أو أن تكري، أشياءً محددة (مثل أرصفة الشوارع) إلى شركات خصوصية. **أولاً**، لأن السكّان الناخبين لم يصوّتوا على أفراد "المجالس المحلية المنتخبة" لكي يُقرّروا "ضرائب" أو "واجبات" مالية إضافية. **وثانياً**، لأن أرصفة الشوارع لم تُشيد في الأصل لكي تُباع

أو نُكْتَرَى. **وثالثاً**، لأن السكان هم الذين أدّوا كُلفَ بناء هذه الأرصفة. وزيادة على ذلك، فإن بعض أفراد هذه "المجالس المحليّة المُنتخبة" هم جاهلون، وريّؤون، وانتهازيون، ومتخلّفون. والأموال التي تجمعها "المجالس المحليّة المُنتخبة"، أو تُدبّرُها، تُستعمل في مشاريع يكون بعضها محشواً بالغشِّ، والتحايل، والرّشوة، وتضارب المصالح (conflits d'intérêts)، ونهب المال العام، مثلما يتّضح ذلك في مشاريع مغشوشة، تتكرّر عدّة مرات في السنة، مثل تجديد "حواف الأرصفة" (bords de trottoirs) ولو أنها ما زالت في حالة جيّدة. أو مثل وضع "ظهور الحمير" (dos d'âne) على الطرقات، إما لمرور الرّاجلين في أماكن غير مناسبة، وإما لإجبار السيارات على تخفيض السرعة (بدلاً من استعمال علامات التّشوير العموديّة) (panneaux de signalisation)، ولو أن هذه المنشآت (dos d'âne) تهلك السيارات، ورغم أن قانون الطرقات يمنع وضع هذه المنشآت.

وسلوك كراء أرصفة الشوارع والأزقة إلى شركات خصوصية (horodateurs) هو سلوك يدخل ضمن سياسة توزيع "الربح الاقتصادي". ولا يوجد له مبرر سوى في إطار "الرأسمالية المتوحّشة". وهو منهج يُوثر أعصاب مواطني المجتمع، ويخرّب الاقتصاد، ويكثرُ الفاعلين الطفيليّين (parasitaire)، ويسحق المواطنين البسطاء.

ولكن، لماذا لا نترك "المجالس المحليّة المُنتخبة" تكري استغلال وقوف السيارات بجانب أرصفة الشوارع والأزقة إلى شركات خصوصية (Horodateurs)؟ لماذا لا، ما دامت أغلبية الشعب جاهلة، أو غافلة. والشعب يستحق هذه المعاملة الخسنة، لأنّه هو الذي انتخب ممثلين رديّين، وانتهازيين. والشعب لا يتعلّم من التّوعيّة، أو من التثقيف، أو من الإرشاد، وإنما يتعلّم على الخصوص من تجاربه المؤلمة. وسنرى ماذا سيحدث في المستقبل القريب.

وفي الواقع، لو كانت "المجالس المحليّة المُنتخبة" تريد حقيقةً خدمة مصالح سكان المدن، فإن التحدّي المزمّن المطروح عليها، هو تحرير أرصفة الشوارع والأزقة المُحتلّة من طرف جيوش غازیّة ومرتزادة، مكوّنة من: المقاهي، والمطاعم، والأوراش، والحوانيت المتنوعة، والباعة المتجولّين، و"الفراش"، التي ألّفت احتلال الأرصفة والطرقات، بأنانية وقحة، ودون الخضوع للمراقبة، أو للمساءلة، أو للمحاسبة، أو للعقاب.

ولو كانت "المجالس المحليّة المُنتخبة" تريد حقيقةً خدمة مصالح سكان المدن، فإن التحدّي المطروح عليها، ليس هو كراء أرصفة الشوارع إلى شركات خصوصية، وإنما هو فرض أداء سومة كراء إجبارية على كل من وُجد وهو يحتل أرصفة الشوارع والأزقة، مثل المقاهي، والمطاعم، والأوراش، والحوانيت المتنوعة، والباعة المتجولّين، و"الفراش".

ولو كانت غالبية الشعب واعيةً، لأقدمت هي بنفسها على تحرير الأرصفة والطرق من كل من يحتلها، وذلك بطريقة ذكية، وبسيطة جداً، وهي: مقاطعة كل المقاهي، والمطاعم، والأورش، والحوانيت المتنوعة، والباعة المتجولين، و"الفرأشاً"، الذين يحتلون الأرصفة والطرق، ويجبرون السكان على المخاطرة بحياتهم عبر السير فيما بين السيارات على الطريق المزفّة.

9- كيف يدافع الشعب عن نفسه ضد القرارات الإدارية الجائرة؟

بعد عرض الأمثلة السابقة عن القرارات الإدارية غير العادلة، أو غير القانونية، أو غير الدستورية، يُطرح التساؤل التالي: كيف يواجه الشعب هذه القرارات الجائرة؟

رأينا في حالات القضايا المعروضة في المقال الحالي، أنه حينما يتضرر الشعب من قرارات غير عادلة أو غير قانونية، صادرة عن الدولة، فإن الشعب لا يتحرك للدفاع عن مصالحه، إلا في حالات نادرة أو استثنائية. وهذا وضع مُقلق، خاصة وأنه توجد قضايا أخرى مُشابهة وكثيرة. (وكان بإمكان الكاتب، لو توفّر لديه الوقت الكافي، أن يعرض العشرات من النقط الأخرى المُعبّرة). وبعد نشر المقال الحالي (في صيغته الأولى)، علّق عليه المحامي والمناضل عبد السلام الباهي. وممّا قاله الباهي: «خلال حياتنا اليومية الروتينية، عندما ننظر إلى الأحداث التي عرضها المقال، وهي متفرقة، تظهر لنا هذه الأحداث مألوفة، أو عادية، وقد لا نهتمّ بها كثيراً. ولكن عندما نتناولها وهي مجتمعة، كما وردت في المقال، تظهر في صورة مخالفة ومقلقة».

وأضاف الباهي: «مثل هذا النقد السياسي جميل ومفيد، لكنه لا يكفي لتغيير الواقع. خاصة عندما تكون الحكومات أو الأنظمة غير ديموقراطية. ونقطة ضعفنا نحن المغاربة، هي أننا لا نلجأ إلى "الطعن القضائي" ضدّ مثل هذه القرارات الإدارية التي تكون غير قانونية، أو غير دستورية. ويتطلّب "الطعن القضائي" طبعاً اللجوء إلى محام، وإلى القضاء، وأداء تكاليف متابعة الدعوى، وانتظار صدور الأحكام. لكن الإيجابي في "الطعن القضائي" هو أنه يمكن أن يُودّي إلى صدور حكم قضائي يأمر بإيقاف العمل بتلك القرارات الإدارية التعسفية، مثلما حدث في قضية "الصّابو" (sabot)».

ومن غير المُحتمل أن يلجأ المواطنون العاديون إلى "الطعن القضائي". بل الفاعلون المؤهلون لاستعمال "الطعن القضائي" هم على الخصوص: الجمعيات، والنقابات، والأحزاب، والتحالفات، وربما الحركات الجماعية. وقد أضاف عبد السلام الباهي: «حينما سترى الحكومة، وكذلك إدارات الدولة، أن المواطنين تعودوا

على اللجوء إلى القضاء للطعن في قراراتها، فإنها سوف تُحسِّن سلوكها، وستُفكَّر مَلِيًّا في أيِّ مشروع قرار قبل أن تتخذه. حيث بإمكان الطعن القضائي أن يُوَجِّع بعض المسؤولين، وأن يحدَّ من اندفاعاتهم المتعسِّفة، أو المستبدَّة).

وهذا اللجوء إلى "الطعن القضائي"، الذي اقترحه المناضل عبد السلام الباهي، هو مفيد، وبناء، ويستحق أن نعمل به. ولو أنه يُعيدنا إلى الجدال حول المشكل السياسي الكلاسيكي المعروف: هل يمكن، في إطار هذا النوع من النظام السياسي القائم، الذي نتهمه بالفساد والاستبداد، هل يمكن حقًا أن يحكم القضاء بمنهج محايد ونزيه؟ حيث إذا لم يكن القضاة (الذين سيحكمون في مثل هذه القضايا) متحلِّين بحدِّ أدنى من الاستقلال، والحياد، والنزاهة، والجرأة، فإنهم سوف يَزُكون القرارات الإدارية التي تشتكي منها جماهير الشعب. ولكن، حتى إذا افترضنا وجود انحياز القضاء إلى جانب مؤسسات الدولة، فإن اللجوء إلى "الطعن القضائي"، وصدور أحكام تُزكِّي القرارات الإدارية المتعسِّفة، سيكون فيه جانب إيجابي، لأنه سيفضح غياب "دولة الحق والقانون".

ويمكن ابتكار أساليب نضالية أخرى إضافية، تُدافع بها جماهير الشعب عن نفسها. وهذه الأساليب تكمل أسلوب "الطعن القضائي"، ولا تعوّضه. ومنها مثلا "المظاهرة المحتجَّة"، ومنها "المقاطعة الشعبية". وهذه الأساليب النضالية تحتاج كلُّها إلى تعاون وتكامل شبكات واسعة من المناضلين.

وبعد إقدام إحدى مؤسسات الدولة، أو إحدى إداراتها، على اتِّخاذ قرار جائر، يمكن لجزء من جماهير الشعب أن يقوم "بمظاهرة احتجاجية"، أو أن يخوض "مقاطعة شعبية" للإجراءات التي تترتَّب عن ذلك القرار الجائر. وقد يكون واحد من هذه الأساليب في المقاومة الشعبية كافيًا لكي يفرض على الدولة التراجع عن قرارها الجائر.

رحمان النوضه (حرر في الدار البيضاء، في 5 يناير 2018).