

أهم مطالب وشكاوى بعض السائقين والمتعلقة

بمشروع التاكسي الأبيض

١. الادعاء أن سعر السيارة المستوردة بالكامل من الخارج لا يتعدى ٣٥٠٠٠ جنيه وأن السعر الحقيقي للسيارة هيونداي فيرنا قبل الضرائب والجمارك لا يتعدى ٢٨٠٠٠ جنيه سنة ٢٠١٠، وطلب السماح للسيارات المستوردة بالكامل للاشتراك في المشروع.

التعليق:

- سعر السيارة في المشروع أقل من مثلتها في السوق المصرية، ولم تتغير منذ عام ٢٠٠٩ حتى يناير ٢٠١٣ بالرغم من التغيرات الاقتصادية وارتفاع أسعار صرف الدولار الأمريكي.
- تم الحصول على بيان من مصلحة الجمارك، وتبين أن سعر السيارة فيرنا المستوردة بالكامل في المواني المصرية (CIF) حوالي ٣٨٥٠٠ جنيه (بسعر صرف ٥,٥ - ٦ للعملة في مقابل الدولار)، ويصل إلى ٦٣٨٤٥ جنيه بعد إضافة الجمارك، وضرائب المبيعات، ورسم التنمية، بخلاف التكاليف التي تتحملها الشركة المستوردة من مصاريف الشحن والنولون والعمالة والمصاريف الثابتة من كهرباء وإيجار، فضلاً عن هامش الربح المتوقع للشركة والضرائب المستحقة عليه.
- وفي إطار حرص المشروع على تشجيع العمالة المصرية والإنتاج المحلي كهدف أساسي له، حيث يوفر المشروع نحو ١٠٠ ألف فرصة عمل أخرى بخلاف أصحاب التاكسي لكونه مشروعاً قومياً متكاملًا متعدد الأبعاد، فقد قضت المادة الرابعة من قرار رئيس مجلس الوزراء رقم ٣١٨٤ لسنة ٢٠١٠ على أن السيارات الأجرة الجديدة من الإنتاج المحلي، بما لا يسمح باستيراد سيارات من الخارج، فليس من المعقول أن يتم منح المزايا لطائفة محددة هي أصحاب التاكسي وتشجيع الصناعة والعمالة الكورية أو الصينية ويتم تسريح العاملين بالشركات العاملة في مصر.
- ولو أن أصحاب سيارات التاكسي يرون أن هذه الأسعار مبالغ فيها وأنه يمكنهم الحصول على السيارات بأسعار أفضل بوسائل أخرى، فكان يتعين عليهم إتباع تلك الوسائل والحصول على السيارات بأسعار أفضل من المشروع.

٢. أن الاشتراك في مشروع إحلال سيارات التاكسي إجباري

التعقيب:

• يعد المشروع الذي ينفذه الصندوق أحد سبل أعمال المادة ٢/٤ من قانون المرور التي وضعها المُشرع وليس السبيل الوحيد، إذ تجيز ذات المادة الترخيص بالسيارات الأجرة التي مضى على صنعها أقل من خمس سنوات بما فيها سنة الصنع، وذلك عند الترخيص بها لأول مرة، كما تجيز في جميع الأحوال نقل الترخيص الساري لمركبة جديدة، مع عدم الإخلال بجواز ترخيص المركبة القديمة كسيارة خاصة. وبذلك يكون أمام مالك المركبة القديمة ثلاثة سبل لتطبيق القانون - بخلاف الاشتراك في مشروعات الصندوق - كالاتي:

§ بيع السيارة الأجرة القديمة ليتم ترخيصها كسيارة ملاكي وشراء سيارة جديدة بمعرفة صاحب السيارة من خلال أي معرض سيارات أو أي بنك.

§ بيع السيارة الأجرة القديمة ليتم ترخيصها كسيارة ملاكي وشراء سيارة مستعملة لم يمض على صنعها خمس سنوات، وذلك في حالة ترخيصها كسيارة أجرة لأول مرة.

§ بيع السيارة الأجرة القديمة لمالك سيارة أجرة أخرى لم يمر على صنعها ٢٠ سنة (١٥ سنة على سبيل المثال) وشراء تلك السيارة الأخرى من مالكها - أي عملية تبادل، وبذلك يصبح القانون غير سار على سيارته، بل يسري على سيارة الشخص الآخر الذي استبدل سيارته معه والذي يمكنه بدوره التقدم للاشتراك في المشروع الذي تشرف عليه وزارة المالية. وهناك العديد من الطلبات التي ترد إلى الصندوق من مالكي سيارات الأجرة التي لم يمر على صنعها ٢٠ سنة ويرغبون في الاشتراك في المشروع ولا يتسنى الاستجابة لهم من جانبنا لخروجهم عن اختصاص الصندوق.

• والإقبال على المشروع يدل على أنه يحقق أكبر منفعة لأصحاب هذه السيارات.

٣. التشكيك في أنه يتم سداد الضريبة العامة على المبيعات المستحقة على

السيارات الجديدة من جانب الصندوق لصالح أصحاب التاكسي

التعليق:

- تفعيلاً لقرار رئيس مجلس الوزراء رقم ٣١٨٤ لسنة ٢٠١٠، يقوم صندوق تمويل شراء بعض مركبات النقل السريع بسداد ما يعادل قيمة ضريبة المبيعات المستحقة على السيارات الجديدة نيابة عن أصحاب التاكسي، وذلك وفق الآلية الآتي بيانها:
 - § تقوم الشركات الموردة للسيارات باستنزال قيمة الضريبة العامة على المبيعات المستحقة على كل سيارة من ثمن بيعها، وذلك لصالح أصحاب التاكسي.
 - § ثم تقوم الشركات بموافاة وزارة المالية كل شهر بالمستندات المطلوبة وبيان يتضمن عدد السيارات المباعة، وقيمة الضريبة المستحقة على كل منها.
 - § يقوم الصندوق بسداد قيمة ضريبة المبيعات المستحقة على تلك السيارات للمأمورية المسجل بها الشركات.
 - § إجمالي قيمة ضرائب المبيعات التي تم سدادها منذ بداية المشروع حتى ٢٠١٣/١٢/٣١ نحو ٣٤٦ مليون جنيه بمتوسط حوالي ٨٣٠٠ جنيه للسيارة الواحدة.

٤. التشكيك في أنه يتم الإعفاء الجمركي للمكونات المستوردة اللازمة

لتجميع السيارات.

التعليق:

- صدر قرار رئيس مجلس الوزراء رقم ٣١٨٤ لسنة ٢٠١٠ مقررًا إعفاء السيارة الأجرة الجديدة بما يعادل قيمة الضرائب والرسوم الجمركية المستحقة على المكونات المستوردة من الخارج اللازمة للتصنيع.
- تبلغ قيمة الجمارك المعفاة حتى تاريخه نحو ٣٦ مليون جنيه لحوالي ٤٠ ألف سيارة بمتوسط من ٩٠٠ - ١٠٠٠ جنيه للسيارة الواحدة.

٥. الشكوى من عدم جودة بعض السيارات الجديدة التي تم تسليمها في المشروع ووجود عيوب صناعة بها.

التعقيب:

- جميع شركات السيارات المشتركة في المشروع شركات رسمية ومسجلة لدى الجهات المختصة، وبذلك فقد أشركت وزارة المالية في المشروع شركات مؤهلة ومطابقة للمواصفات. أما مراقبة إنتاج جميع السيارات من هذه الشركات فهي مسئولية جهات التفتيش والمراقبة التابعة لوزارة الصناعة والتجارة الخارجية.
- يخضع إنتاج هذه السيارات لمراقبة الجهات الفنية المختصة التابعة لوزارة الصناعة والتجارة الخارجية، والتي تختص دون غيرها بتقرير ما إذا كانت هذه السيارات ذات كفاءة من عدمه، وإذا كانت صالحة للاستخدام وتستحق الشركات المنتجة لها أن يستمر حصولها على الترخيص أو إلغاؤه إذا لزم الأمر.
- وحيث وردت للصندوق بعض الشكاوى الخاصة بوجود عيوب في بعض السيارات، فقد تمت مخاطبة وزارة الصناعة والتجارة الخارجية في هذا الشأن، وتم تشكيل لجنة بقرار وزير الصناعة والتجارة الخارجية رقم ٤٢٤ لسنة ٢٠١٢ كلجنة دائمة لبحث تلك الشكاوى الفنية.
- هذا وقد تم تحويل جميع الشكاوى الواردة بوجود عيب صناعة بالسيارة، وتمكنت اللجنة من التوصل إلى حلول ترضي أصحاب سيارات التاكسي المشاركين في المشروع وتحافظ على حقوقهم.
- ويجدر التأكيد على أن وزارة المالية انتهت مسئوليتها في هذا الجزء بتعاونها مع شركات مسجلة، وليس للمشروع التابع لوزارة المالية مصلحة في استمرار هذه الشركات في السوق المصرية أو إلغاء ترخيصها إذا كانت مخالفة.

٦. التشكيك في صحة قيمة مقابل الدعاية الذي يتم سداده لوزارة المالية من

بعض الجهات المعلنة لصالح أصحاب التاكسي، وطلب تحصيل مقابل الإعلان

مباشرة من الجهات المعلنة إلى صاحب التاكسي.

التعقيب:

- تقوم وزارة المالية بدعم الجزء الأكبر من مقابل الدعاية الذي يستفيد منه المشاركون في المشروع بمرحلتيه الأولى والثانية. وقد بلغ صافي إجمالي الدعم المسدد لمقابل الدعاية من جانب الصندوق منذ بداية المشروع حتى

٢٠١٣/١٢/٣١ نحو ٦٤٠ مليون جنيهه (بعد خصم ما تسدده الجهات المتعاقدة على حق الإعلان)، وهذا الدعم مستمر حتى نهاية مدة الأقساط.

- مقابل الإعلان الذي تسدده الجهات المتعاقد معها للدعاية على بعض السيارات هو ٢٥٥ جنيه فقط للسيارة الواحدة (السعر الراسي عليه المزايدة التي تم طرحها لهذا الغرض)، بينما يستفيد كل صاحب تاكسي بمبلغ ٥٥٠ جنيه شهريا لكل سيارة وذلك بدعم من وزارة المالية.
- عدم وجود إعلانات ملصقة على معظم سيارات التاكسي يؤكد عزوف الشركات عن الاشتراك في المشروع وبالتالي انخفاض ثمن الإعلان لعدم وجود إقبال عليه.
- وإذا كانت هناك رغبة لدى أي من أصحاب السيارات المشتركين عن طريق التقسيم من خلال البنوك في أن يتعامل بشكل مباشر مع الجهات المعلنة، فليس هناك مانع من أن يقدم إقراراً رسمياً مكتوباً وموقعاً ليقوم صاحب التاكسي بنفسه بالتعامل مع شركات الإعلان دون قيام وزارة المالية بسداد مقابل الإعلان الخاص بسيارته إلى البنك المقرض.

٧. الادعاء برفض الصندوق التعاقد مع إحدى شركات الدعاية التي أخطر أصحاب التاكسي الصندوق بها.

التعليق:

- سبق أن قام أحد أصحاب التاكسي - والذي قاد عدداً من الاحتجاجات أمام وزارة المالية كرئيس لرابطة التاكسي الأبيض - بإخطار الصندوق بوجود شركة دعاية ترغب في الاشتراك في المشروع.
- وقد تم توقيع عقد مع الشركة للإعلان على عدد ٣٠٠٠ سيارة لمدة أربع سنوات، وعلى أن تقوم الشركة بسداد ما يعادل ١٠% من القيمة السنوية للعقد كضمان لحسن التنفيذ.
- لم تقم الشركة بسداد أية مبالغ للصندوق وطالبت بجدولة المستحقات بداية من أول قسط على ستة أشهر (بما يخالف شروط العقد)، وارتدت الخطابات المرسلة إليها ولم يستجب مالكوها للاتصالات الهاتفية، وتم فسخ العقد لإخلال الشركة بشروطه.
- وفي حالة معرفة أصحاب التاكسي بشركات إعلان جادة راغبة في الاشتراك في المشروع، فعليهم إخطار الجهات الرقابية ليكون أبلغ دليل على جدية الموضوع، وفي ذات الوقت يبعد أية شبهة عن العاملين بالصندوق.

٨. طلب حصول من تعرضت سياراتهم للسرقة أو الهلاك الكلي على سيارات جديدة مع التمتع بميزة الإعلان.

التعليب:

§ سبق أن تمت الموافقة على حصول أصحاب سيارات التاكسي الجديدة التي تعرضت للسرقة أو الهلاك الكلي قبل ٢٠١٢/١/١ على سيارات بديلة في إطار المشروع وتمتعهم بميزة الإعلان بحد أقصى ٦٠ قسطاً، وكذا أن يحصل أصحاب السيارات التي تعرضت للسرقة أو الهلاك في الفترة من ٢٠١٢/١/١ حتى ٢٠١٢/٦/٣٠ على سيارات بديلة في إطار المشروع دون التمتع بحق الإعلان.

§ هؤلاء العملاء لا يحصلون على مبلغ ٥٠٠٠ جنيه مقابل تخريد السيارة القديمة، ويتمتعون للمرة الثانية بالدعم المتمثل في الإعفاء الجمركي وسداد ضريبة المبيعات من جانب وزارة المالية، وكذا السعر المخفض من شركات السيارات، ومعدل الفائدة المخفض من البنوك، وقسط التأمين المخفض من شركة مصر للتأمين.

§ وقد تقرر وقف العمل بهذه الميزة الاستثنائية اعتباراً من ٢٠١٢/٦/٣٠ باعتباره تاريخ تولي السيد رئيس الجمهورية المنتخب مهام منصبه ونهاية المرحلة الانتقالية التي مرت بها البلاد.

§ وفي هذا الصدد، فقد تم العرض على السيد الدكتور/ رئيس مجلس الوزراء مذكرة للتفضل بالنظر في مدى إمكانية منح هؤلاء العملاء سيارات بديلة من عدمه، وجاري البحث والدراسة من قبل مجلس الوزراء للبت في هذا الشأن.

٩. أن سعر السيارة القديمة التي تم تخريدها مقابل قيام الصندوق بسداد خمسة آلاف جنيه يصل إلى خمسين ألف جنيه.

التعليب:

• يقوم أصحاب التاكسي بتقييم سعر السيارة القديمة متضمنة ثمن اللوحات الأجرة والتي قد يصل ثمنها إلى ٤٠ ألف جنيه - بحسب شدة الطلب عليها، وهذا الأسلوب غير صحيح لأن وزارة المالية تتسلم فقط جسم السيارة القديمة ويحتفظ المالك بحق الترخيص الأجرة والذي يضعه بالفعل على السيارة الجديدة.

• ولو أن جسم السيارة القديمة وحده يساوي مبلغاً كبيراً بالفعل، لما تقدم مالكةا للاشتراك في المشروع ويقام ببيعها كسيارة ملاكي والاحتفاظ باللوحة الأجرة وشراء سيارة أخرى بمعرفته.

- ولا يتعين اختزال الأمر في مبلغ الـ ٥٠٠٠ جنيه، إنما يتعين النظر إلى باقي الامتيازات والتسهيلات الممنوحة حسبما سبق الإشارة، والتي تبلغ في مجملها نحو ٧٠ ألف جنيه للسيارة الواحدة.

١٠. أن سعر بيع السيارات القديمة المخردة متدنٍ وأنه تم بيعها بالأمر المباشر، وأن أصحاب التاكسي قد أفادوا بوجود مشتر للسيارات بسعر أعلى ورفض الصندوق التعامل معه

التعليق:

- يقضي قرار رئيس مجلس الوزراء رقم ٣١٨٤ لسنة ٢٠١٠ بأن يتم تسليم السيارة القديمة لوزارة المالية وتخريدها، ولذا، فإنه يتم طمس أرقام الشاسيه والموتور الخاصة بالسيارات القديمة بمعرفة المختصين بوزارة الداخلية فور تسليمها، وبذلك تقدر قيمتها السوقية بوزن المكونات الخردة وليس باعتبارها سيارات مستعملة، فضلاً عن أن جميع هذه السيارات كانت تعمل لأكثر من عشرين سنة ومتهالكة حال استبدالها.
- وفقاً للشروط الواردة من وزارة الدولة لشئون البيئة لضمها بكراسة الشروط والمواصفات الخاصة بالمزايدة الخاصة ببيع هذه السيارات لإعادة تدويرها والمشار إليها أعلاه، فلا بد من تفتيت الأجزاء الميكانيكية (الموتور - الشاسيه - العفشة) بما لا يسمح ببقاء أي أجزاء من السيارة أو باستعمالها كقطع غيار بخلاف كونها خردة، وذلك حرصاً على الجوانب البيئية وسلامة وأمان الطريق، مع التأكيد على التزام الشركة الراسي عليها المزايدة بكافة الشروط البيئية المرتبطة بعملية التفتيت والتعامل مع الزيوت والمواد القابلة للاشتعال والبطاريات والإطارات، ... الخ.
- وفي ضوء ما تقدم، يتبين أنه لم يتم البيع بالأمر المباشر وأن متوسط سعر بيع السيارات المخردة يتماشى مع حالتها ووزن مكوناتها وشروط التعامل معها.
- أما عن ادعاء رفض الصندوق التعامل مع مشتر آخر بسعر أفضل كما يدعي أصحاب التاكسي، فعلى المشتري أن يتقدم للجهات الإعلامية أو الرقابية ليؤكد التزامه بجميع ما جاء بكراسة الشروط والمواصفات والتقدم بالسعر الذي يفوق في المتوسط ٧٠٠ - ٨٠٠ جنيه للسيارة المخردة الواحدة والذي يستحق من أجله أن يقوم الصندوق بفسخ التعاقد الحالي، بما فيه تغطية احتمالية قيام الشركة الحالية بالرجوع على الصندوق بالتعويض لعدم إخلالها بشروط التعاقد.

١١. فيما يتعلق بوجود منحة من البنك العربي الأفريقي ٢٨٢ مليون دولار

خاصة بمشروع إحلال التاكسي الأبيض:

التعليق:

- لا توجد منح مقدمة للمشروع.
- الأوراق التي قدمها أصحاب التاكسي تتعلق باتفاقية قرض مزعم تقديمه من بنك التنمية الأفريقي بمبلغ ١٥٠ مليون دولار لبنك ناصر الاجتماعي وهو أحد البنوك المشاركة في المشروع، وذلك ليقوم بنك ناصر باستخدام القرض في إعادة إقراضه لأصحاب التاكسي كسيولة متاحة، و جدير بالذكر أنه لم يتم توقيع اتفاقية القرض.
- ما ورد بصورة وثيقة الاتفاقية التي يستند عليها أصحاب التاكسي والواردة منهم هو أن مبلغ الـ ٢٨٢ مليون دولار هو قيمة ما تحملته الحكومة المصرية من خلال الموازنة العامة للدولة لتمويل إحلال سيارات التاكسي في الفترة من ابريل ٢٠٠٩ إلى يونيو ٢٠١٠، حيث أن هذه القيمة محسوبة على أساس عدد السيارات المستبدلة في فترة محددة (نحو ٢٠ ألف سيارة) وبتكلفة دعم ١٤ ألف جنيه للسيارة فقط مقابل التخريد، الإعفاء الجمركي وضريبة المبيعات (وصحة هذا المبلغ هو ٢٨٢ مليون جنيه وليس دولار).

١٢. طلب أن يتم تجديد ترخيص السيارة لمدة عام ودون الحصول على

موافقة البنك المقرض.

التعليق:

- نص البروتوكول المنظم للمشروع على أن يتم تجديد الترخيص كل ٦ أشهر. وهذه الآلية تضمن انتظام أصحاب التاكسي في سداد الأقساط البنكية.
- وبالرغم من أن الموافقة على هذا البند من عدمه تخضع في الأساس للبنوك المقرضة وأن قواعد البنوك تخضع لرقابة البنك المركزي ولها أن تتخذ من إجراءات ما يضمن تحصيلها الأقساط من العملاء بالشكل الذي تراه مناسباً وفي إطار القواعد المنظمة لعملها.
- إلا أن وزارة المالية تؤكد على أن يتم اتخاذ كافة التدابير اللازمة للحفاظ على أموال البنوك التي هي أموال المودعين، وأن جميع هذه البنوك مملوكة للدولة كلياً أو جزئياً وأي خسائر تتحقق بسبب تهاون أو تقصير تؤثر بالسلب على المال العام.

- فضلاً عن أن هذا الشرط لا يمثل عبءً على المقترضين الملتزمين، إذ يزيد عدد الأيام التي يستغرقها الترخيص مقارنة بأي سيارة أخرى بخمسة أيام فقط طوال خمس سنوات هي مدة القرض.

١٣. تأجيل سداد الأقساط المستحقة للبنوك المقرضة لمدة عام أو الإعفاء منها بالكامل.

التعليق:

- يمثل الامتناع عن أداء حق البنك المقرض مخالفة للعقد المبرم بين مالك السيارة والبنك المقرض وللبنك الحصول على مستحقاته بإخطار إدارة المرور المختصة بتوقف صاحب السيارة عن الوفاء بقيمة الأقساط المستحقة عليه، وعلى إدارة المرور عدم تجديد ترخيص السيارة، واتخاذ الإجراءات اللازمة لضبطها.
- وبالرغم من عدم تبعية البنوك لوزارة المالية، إلا أن التوقف عن سداد الأقساط الشهرية يعد إهداراً لأموال البنوك والتي هي أموال مودعين، مما يؤثر على الموقف المالي لهذه البنوك وعلى القطاع المصرفي ككل، وكذا على المال العام.
- سبق الإشارة إلى أنه تم تأجيل ٦ أشهر من الأقساط المستحقة على أصحاب التاكسي وأن تكلفة تأجيل ثلاثة أشهر فقط منها قد بلغت نحو ٤٠ مليون جنيه، بخلاف تكلفة مد سريان وثيقة التأمين على السيارة لمدة عام إضافي.
- وفي هذا السياق، يتعين التأكيد على أن لا يتسنى لوزارة المالية تحمل هذه الأعباء الإضافية خاصة في ظل عدم وجود اعتمادات بموازنة الصندوق المشرف على المشروع لهذا الغرض.

١٤. ما تحملته الخزانة العامة للدولة في هذا المشروع.

التعقيب:

- إجمالي ما تحملته الخزانة العامة للدولة حتى ٢٠١٣/١٢/٣١ نحو ١٢٦٣ مليون جنيه.

مليون جنيه

٢٠٥	مقابل تخريد السيارة القديمة
٣٤٦	قيمة الضريبة العامة على المبيعات
٣٦	الإعفاء الجمركي (حتى ٢٠١٣/٦/٣٠)
٦٤٠	مقابل الإعلان (بعد خصم مقابل الدعاية الذي تسدده الجهات المتعاقد معها للإعلان، وكذا السيارات المشتراة نقداً والتي لا تتمتع بهذه الميزة)
٣٦	الفوائد الناتجة عن تأجيل الأقساط المستحقة على العملاء عن الأشهر من يناير وفبراير ومارس ٢٠١٢ إلى نهاية مدة القرض مراعاة للظروف الاقتصادية
١٢٦٣	الإجمالي