

جامعة عمار ثليجي الأغواط
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

النظام القانوني لتسويق وتركيب السيارات في الجزائر

مذكرة تخرج في إطار مقتضيات نيل شهادة الماستر تخصص: قانون أعمال

إشراف الدكتور:
➤ بوقرين عبدالحليم

إعداد الطالبين:
➤ بومدين علي
➤ بن زيان مراد

لجنة المناقشة:

رئيس	الدكتور:
مشرفا و مقرابوقرين عبد الحليم.....	الدكتور:
عضو مناقشا	الدكتور:

السنة الجامعية: 2017-2018

شكر وتقدير

نشكر الله عز وجل على نعمه وفضائله وعلى منه وتوفيقه لنا،

الحمد لله على نعمة الإسلام والعلم

وكفى بهما نعمة وبعد:

إلى كل قلب تدق له الأحرف والكلمات

إلى كل الساعين في طريق العلم والمجد

إلى أستاذنا المشرف الدكتور بوقرين عبد الحليم تحية وتقدير وعرقان لما بدله من مجهودات

ورفع الراية معنا لمواجهة الحواجز،

يا أستاذنا الغالي أطباق من ملؤها حروف الذهب بمعاني الفخر والاعتزاز،

جعلك الله نبراسا للعلم وشعاعا للفكر واعانك على محن الدنيا

أغنناك الله بعلمك

بارك الله لك وفيك

وإلى أساتذتنا المحترمين قسم الحقوق الذين أفاضوا علينا بعلمهم فجزاهم الله عنا كل خير

وخاصة إلى الدكتور راجي لخضر ، والدكتور بن صالح الحاج عيسى والدكتور فتحي عكوش ، والدكتور

الزقودي عمار والدكتورة عمران عائشة والدكتورة عكاكة فاطمة الزهراء والدكتورة قوق أم الخير.

فجزيل الشكر للجميع

إهداء

أهدي ثمرة جهدي المتواضع إلى:

اللهم لك الحمد في يقظتي ، و في عفوتي عدد ما خلقت و ما رزقت و ما عزفت ياربي

أهدي إليك شيئاً من جزيل عطائك فاجعله لقلبي ضياء و لصدري جلاء و لأسقامي دواء و اكتبه في

ميزان حسناتي و ارحم به أهلي

أهدي عملي المتواضع هذا إلى أكمل الخلق إيماناً و أرجحهم عند الله

ميزانا إلى من غزى قلبي نورا و حكمة حبيبنا

رسول الله "عليه الصلاة و السلام"

كما أهدي عملي هذا إلى التي أعطت و لم تبخل علي ، إلى مملكة الصبر و مدرسة الكفاح ، إلى من

حملتني شهور و غدتني طهور و عودتني السرور ، إلى حبيبتي الغالية " أمي " حفظها الله

إلى الرجل الفاضل مبعث فخري و إعتزازي ، إلى من كان لي رمز التضحية و الطموح و رد لي الحياة

بعزم و ثبات " والدي " العزيز و سندي حفظه الله

وإلى زوجتي الغالية و أولادي " أيوب ورتاج " حفظهم الله و رعاهم

وإلى اخوتي و اخواتي و إلى أختي التي لم تلدها أمي " رقية "

وإلى التي قاسمني هذا العمل صديقي و أخي بومدين علي

وإلى كل من ساعدنا في انجاز هذا البحث من قريب أو من بعيد

مراد

إهداء

أهدي ثمرة جهدي المتواضع إلى:

اللهم لك الحمد في يقظتي ، و في غفوتي عدد ما خلقت و ما رزقت و ما عزفت ياربي
أهدي إليك شيئاً من جزيل عطائك فاجعله لقلبي ضياء و لصدري جلاء و لأسقامي دواء و اكتبه في

ميزان حسناتي و ارحم به أهلي

أهدي عملي المتواضع هذا إلى أكمل الخلق إيماناً و أرجحهم عند الله

ميزانا إلى من غزى قلبي نورا و حكمة حبيبنا

رسول الله "عليه الصلاة و السلام"

كما أهدي عملي هذا إلى التي أعطت و لم تبخل علي، إلى مملكة الصبر و مدرسة الكفاح، إلى من

حملتني شهور و غدتني طهور و عودتني السرور، إلى حبيبتي الغالية " أمي " حفظها الله

إلى الرجل الفاضل مبعث فخري و إعتزازي ، إلى من كان لي رمز التضحية و الطموح " والدي " العزيز

رحمه الله وأسكنه فسيح جنانه

والى اخوتي و اخواتي (مروان و زوجته الغالية، وأختي قيدة و أولادها) مهدي و سفيان و فاطمة

(الزهراء)

وخالتي و زوجته و أولاده

والى نسرين واهام

والى التي قاسمني هذا العمل صديقي وأخي بن زيان مراد

والى كل من ساعدنا في انجاز هذا البحث من قريب أو من بعيد

بومدين

مَقْلَمَةٌ

مقدمة

لقد شهد العالم في سنوات الأخيرة تغيرات سريعة مثل العولمة والتجارة الإلكترونية والتطور العلمي والتكنولوجي وظهور الأنترنت، مما أدى إلى زيادة حجم الإنتاج وتنوعه وبالتالي ازدحام الأسواق بثتى أنواع المنتجات والخدمات إلى صاحبه زيادة في مستوى ثقافة ووعي المستهلك وتنوع حاجاته ورغباته، وبالتالي زيادة حدة المنافسة بين المؤسسات الاقتصادية بضرورة النشاط التسويقي، حيث يعتبر عماد الربحية وأساس البقاء سواء كانت هذه المؤسسات ضمانية أو إنتاجية فهما كانت هذه المنتجات ذات جودة عالية وسعر ملائم فهي لا تأخذ طريقها إلا من خلال عمليات تسويقية منظمة مرتكزة في ذلك على الوسائل الاتصال الفعالة وأبرزها الإعلان وسمعة العلامة التجارية التي تملكها هذه المؤسسات الاقتصادية.

فالإعلان هو من أهم الجسور الواصلة بين المؤسسات وجمهور المستهلكين في كل مكان، لذا نجد في الآونة الأخيرة اهتمام كبيرا وواضحا في البحوث في ميدان الاعلان، وتطور وتزايد استخدام الانشطة الاعلانية من حيث الكم والنوع للتأثير في سلوك المستهلك وإقناعه بطريقة فنية وإبداعية تسير روح العصر.

وتتوقف حياة المؤسسات الاقتصادية عامة والجزائر بصفة خاصة على الحياة منتوجاتها، وبالتالي حياة علاماتها التجارية التي أصبحت تعتبر إحدى الأولويات الحالية للسياسات التسويقية. حيث أن استراتيجية العلامة التجارية تتضمن اتخاذ القرارات في إطلاق علامات تجارية متعددة وجديدة أو استعمال أسماء العلامات التجارية الموجودة في تقديم منتوجاتها الجديدة. وهي تعتبر حلقة وصل بين استراتيجية المناسبة للمؤسسة ككل والبيئة الخارجية المتمثلة في المستهلكين.

لهذا عمدت المؤسسات إلى الاهتمام بالاستراتيجية المناسبة المتعلقة بعلاماتها التجارية من خلال تطويرها وحمايتها، وهذا من أجل إعادة موقعها في الأسواق وفي ذهن المستهلك. ضمان التواصل بين المؤسسة وعملائها يضل واقعا لا مفر منه في ظل التغيرات الحديثة والمنافسة القوية، حيث لم يعد كافيا قدرة المؤسسة على التنافس بالمنتوج المتميز أو السعر الملائم ما لم توجد أليات تدعم هذه القدرات وتحقق الميزة التنافسية وتضمن علاقة دائمة بين المؤسسة وعملائها، وذلك من خلال استراتيجية تسويقية فعالة، تكون أكثر وعيا بالدور الذي يمكن أن تؤديه الأساليب الترويجية (الإعلان، والعلامة التجارية).

مقدمت

- كما لا ننسى دراسة وفهم سلوك المستهلك الذي يتصف بالديناميكية والتعقيد لأنه يعتبر أمراً جوهرياً لدى رجال التسويق من أجل تدعيم مكانة المؤسسة التنافسية.
- إن السيارة أو المركبة الآلية كما يطلق عليها من أهم الاختراعات المفيدة للإنسان منذ أواخر القرن القبل المنصرم وحتى يومنا هذا وتختلف السيارة من حيث مواصفاتها وخصائصها وحجمها حسب الغرض والمهمة التي تقوم بها، وقد ساهمت السيارة في تطور المجتمعات وتطورت مع تطور العلم والتقنية بهذه المجتمعات، حيث أن السيارة هي مركبة الية تتكون من مجموعة من أجزاء ميكانيكية تعمل بصورة متناسقة بحيث تؤدي إلى تحريك هذه المركبة، حيث تعتبر من وسائل النقل الأكثر انتشاراً في عصرنا الحالي.
- ففي الجانب الإيجابي تعتبر السيارة وسيلة انتقال ونقل فهي أيضاً مصدر رزق وكسب للعديد من قطاعات المجتمع كالتجارة والصناعة والأعمال فهناك صناعة السيارات وتركيبها وصناعة المحركات وقطع الغيار وصناعة معدات الكشف والصيانة والإصلاح، وهناك التجارة ومنها توريد واستيراد وبيع وشراء واستبدال للسيارات وتجارة قطع غيار السيارات وأجهزة الفحص والتحليل ومعدات الصيانة والإصلاح.
- أما في الجانب السلبي فتعتر حوادث المرور المادية والجسدية والمعنوية أهم ما يعاب على استعمال السيارات وتشمل تلك الحوادث ركاب السيارة والمشاة خارجها ولا شك أن حوادث السيارات تعتبر من الأسباب الرئيسية للوفيات في العديد من البلدان خاصة الجزائر وتضاف إليها الخسائر للممتلكات والأموال، ومن بين السلبيات كذلك الاستهلاك العالي لمصادر الطاقة من الوقود مما يزيد من اعتماد اقتصاد البلاد على سعر البترول بالأسواق العالمية وعلى البلاد المنتجة للبترول، ويمثل خطر التلوث والضوضاء الناجم من السيارات من على صحة الإنسان من أكثر السلبيات عن استخدام هذه الآلة لما يشكله من أمراض وآفات صحية زيادة على إثارة الوخيمة على البيئة.
- كما يعتبر الغش التجاري في نوعية السيارات المسوقة من سلبيات السيارة بسبب العيوب الخفية و عدم المطابقة للمواصفات الدولية للأمان والسلامة وكذا الغش في قطع الغيار والزيوت، سواء من ناحية قطع الغيار المزيفة أو لافتقارها للمواصفات الصحيحة التي تنعكس على أداء السيارة وحالتها وبالتبعية على سلامة السيارة والأفراد، هذا بالإضافة إلى أعمال الغش والصيانة والإصلاح من ناحية العمالة الغير مدربة مما يؤدي إلى ضياع الوقت والمال.

مقدمة

- ومن خلال هذا البحث سنتعرض إلى تجربة الجزائر في مجال تسويق وتركيب السيارات مبيينين الشروط والكيفيات التي أقرها المشرع الجزائري في هذا المجال، وذلك على ضوء النصوص المتعلقة في قانوني تسويق وتركيب السيارات.

- إشكالية البحث:

• إن المفاهيم الجديدة والاتجاه المتزايد نحو آليات السوق المفتوحة له أثر كبير على الاستراتيجيات التسويقية للمؤسسات التي تواجه تحديات فرضتها تكنولوجيا الاتصال الحديثة لوسائل الاعلام وتنوع الأساليب الترويجية وضخامة الميزانيات المخصصة لها. وتغير أدواق المستهلك وتعدد رغباته إضافة إلى وجود عدة خيارات من علامات تجارية متنوعة أمامه، وما أفرزته نتائج العديد من الدراسات التي عينت ضمن أهدافها العلاقة بين المنتج والإعلان والعلامة التجارية والمستهلك.

• وهذا ما ينطبق على سوق السيارات في الجزائر الذي يعرف نشاطا ونمو كبيرين ويظم كشكالية هامة من العلامات التجارية القوية والمتنوعة من أوروبية، وأمريكية وخاصة أسيوية التي أصبحت هذه الأخيرة تزامم السيارات الأمريكية وخاصة الأوروبية التي كانت تحتكر السوق وتحظى بالثقة والولاء من طرف المستهلك الجزائري.

الإشكالية الرئيسية:

من هذا المنطلق نطرح الإشكالية التالية: ما مدى فاعلية وملائمة النصوص القانونية لنشاط

تسويق وتركيب السيارات في الجزائر؟

الإشكاليات الفرعية:

- ما المقصود بتسويق وتركيب السيارات؟
- ما هي أهم البنود التي جاء بها دفتر الشروط؟
- هل نحن أمام نشاط لتسويق السيارات أم مضاربة وفق دفتر الشروط الحالي؟

الفرضيات:

- إن أهم الصعوبات التي يواجهها حاليا نشاط تسويق وتركيب السيارات في الجزائر يعود إلى عدة ثغرات قانونية في دفتر الشروط ناهيك عن أسباب أخرى اقتصادية واجتماعية.
- ويظهر هذا من خلال شدة المنافسة للتموقع والاستحواذ على هذا السوق ورفع المبيعات عبر الحملات الإعلانية القوية وعروض ترويجية مغربية.

-مدى تكيف النصوص القانونية مع نشاط نصوص تسويق و تركيب السيارات
ومن ضوء ما سبق نحاول معرفة كيف يتخذ المستهلك الجزائري قرار شراء السيارات الجديدة في
ظل تنوع علامات مشهورة وقوية وأخرى جديدة وغير معروفة وسط حملات إعلانية توتر بقوة في قرار
الشراء.

أسباب اختيار الموضوع:

- حديث الساعة
- حداثة الموضوع.
- استعراض جوانب تدخل الدولة لحماية المستهلك وحماية الاقتصاد الوطني.
- معرفة القواعد التي سنها المشرع الجزائري لضبط نشاط تسويق وتركيب السيارات الجديدة في
الجزائر.

- تسليط الضوء على ضرورة تشجيع المؤسسات الوطنية الصغيرة والمتوسطة لخوض مجال
الاستثمار في مجال تسويق وتركيب السيارات وكذا المؤسسات الأجنبية.

أهمية الموضوع:

-ابتداء من اواخر سنة 2014 شهدت الجزائر تهاوي كبير في اسعار النفط في الاسواق الدولية
مما نتج عنه نزيف حاد في احتياطي الصرف لدى بنك الجزائر مما استدعى بالحكومة اتخاذ عدة
اجراءات اهمها الحد من الواردات و تخفيض فاتورة الاستيراد.

تكمن أهمية دراسة هذا الموضوع في الجوانب التي تتعلق بتدخل الدولة لحماية المستهلكين وحماية
الاقتصاد الوطني بالدرجة الأولى من خلال سن قواعد لضبط نشاط تركيب السيارات وفرض شروط
صارمة على رجال الأعمال والمستثمرين الوطنيين والأجانب لدفعهم إلى الاستثمار في مجال صناعة
وتركيب السيارات بدل الاقتصار على تسويقها وتوزيعها.

ولا شك أن هذه الإجراءات المدرجة في دفتر الشروط الخاص بتركيب السيارات الجديدة من شأنها
التقليل من مخاطر حوادث المرور بفعل مستلزمات الوقاية والأمن والسلامة التي فرضها المشرع على
وكلاء تركيب السيارات، ومن شأنها كذلك حماية المستهلك من الغش والتدليس في البيع وزيادة على ذلك
فإنها ينقص من فاتورة استيراد السيارات بالعمل الصعبة بعدما بلغت نسبة الاستيراد وعدد السيارات مبالغ
قياسية خلال السنوات الفارطة حسب احصائيات وزارة التجارة والمديرية العامة للجمارك.

الفصل الأول:

**شروط وكيفيات ممارسة نشاط
تسويق السيارات الجديدة**

تمهيد:

لم يكن نشاط تسويق السيارات الجديدة ولا نشاط تركيبها مؤطرا من قبل، حيث إلى غاية بداية 2008 صدر المرسوم التنفيذي في اعقاب صدور المرسوم التنفيذي رقم 07-390 المؤرخ في 12 ديسمبر 2007 الذي حدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تسويق السيارات الجديدة .

ثم عقبه مرسوم تنفيذي رقم 17-344 المؤرخ في 28 نوفمبر 2017 الذي يحد شروط وكيفية ممارسة انتاج المركبات وتركيبها وبذلك اطر المشرع الجزائري نشاط تركيب وتسويق السيارات الجديدة .

وبما ان المشرع الجزائري بدأ بتنظيم نشاط تسويق السيارات الجديدة سنخصص الفصل الاول لهذا النشاط ونقسمه الى مبحثين :

المبحث الأول: تسويق السيارات كنشاط تجاري مقتن

المبحث الثاني: شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء السيارات

المبحث الأول: تسويق السيارات كنشاط تجاري مقنن

يعد نشاط تسويق السيارات من قبيل النشاطات التجارية المقننة وبهذا يستوجب علينا قبل ضبط هذا النشاط المتعلق بتسويق السيارات أن نعرف الأنشطة والمهن المقننة .

1- تعريف المشرع للأنشطة والمهن المقننة:

تجب الإشارة في البديء إلى أن تعريف المشرع الجزائري للأنشطة المنظمة أو المقننة وتحديد مفهومها ومجال تطبيقها لم يقتصر على قانون واحد بعينه، بل نجد مفهوم هذا المصطلح منتشرا عبر عدة فروع للقانون، تتنوع بين تفرعات القانون الإداري عموما مهما كانت طبيعة النشاط والاختصاص الإداري والجهة القائمة على مراقبة نشاط الأفراد باعتبارها سلطة عمومية وخاصة سلطة ضبط اداري بين القوانين الخاصة أو الموضوعية المحددة والمنظمة لمحاولات نشاطات بعينها البناء والهندسة المعمارية والصيدلية والطب والمحاماة والترجمة واحتراف المهن وكيل جمركي المعتمد وغيرها.

وهي كلها نشاطات ومهن أو الحرف تتطلب مؤهلات وشهادات علمية متخصصة كما ستأتي تفصيله لاحقا، وبين قانون العقوبات وبالتحديد فيما يتعلق باكتساب الصفة القانونية التي تمكن صاحبها وتؤهله لممارسة النشاط أو المهنة المنتظمة تنظيما قانونيا مسبقا وإلا اعتبر ممارسا غير شرعي ومنتحلا للصفة في نظر القانون وفي المقدمة قانون العقوبات الامر الذي نتعرض له في القوانين ذات العلاقة المباشرة والوثيقة لممارسة هذه الأنشطة والمهن¹.

حيث يقتصر دور كل من المشرع والسلطة التنظيمية على بعض الامثلة من النصوص المهمة كعينات فقط، مع الإشارة أن المشرع لا يهتم الا نادرا بوضع تعريف جامع مانع ودقيق لمسألة أو موضوع الأسباب علمية بل ترك هذه المهمة لكل القضاء والفقهاء ليقوما عادة بوظيفة التنظيم لموضوع معين وشرحه وتفسير غامض وإذا استعصى منه على الفهم ليعود المشرع ويستفيد من اجتهاده لاحقا عند الحاجة بمناسبة تعديل النص القانوني الموجود وتنقيحه وفقا ما يفرضه واقع الحال وما يحتاجه تنظيم مسائل

¹ عزاوي عبد الرحمان -النظام القانوني لممارسة الأنشطة والمهن المنظمة، مكتبة العلوم القانونية والادارية -جامعة

تلمسان، ص 65.

بعينها لا سيما اقتصادية لاحتكار إلى نظام حر يحتاج إلى أدوات قانونية جديدة مناسبة ومتجددة باستمرار .

وهو القانون 90-22 المؤرخ في 18 أوت 1990 المتعلق بالسجل التجاري، وبعد أن ذكرت المادة الأولى منه بأنه يحدد المبادئ التي تثبت أهلية التاجر القانونية وأن القانون التجاري واعراف المهنة ينظم العلاقات بين التجار تعرضت المادة الخامسة من ذات القانون للمهنة المنظمة التي تعد ونشاطات تجارية بالاحتراف طبقا للأحكام خاصة تحدد زيادة على ذلك الشروط المحتملة لتطبيق هذا القانون أو بعضه عليها¹.

يقصد بالمهنة المنظمة في مفهوم الفقرة السابقة جميع المهن التي تتوقف ممارستها على امتلاك شهادات أو مؤهلات تسلمها مؤسسات يخولها القانون ذلك.

المطلب الأول: تعريف السيارة والمركبة

أولا : تعريف السيارة والمركبة

تعرف السيارة لغة بانها: اسم مؤنث سيارة وجمع سيارات وتقابلها في الفرنسية مصطلح Vehicule ومصطلح Automobile ويعني المركبة.

ويستعمل أيضا مصطلح Voiture ويعني العربة ويستعمل كذلك مصطلح Bagnole وبالنسبة للسيارات الجديدة يستعمل مصطلح Vehicule Neuf .

وتعني السيارة اصطلاحا: عربة الية بعجلات أربع للسير بوقود او هي مركبة تدير بمحرك تستخدم للركوب ونقل الاشخاص والبضائع وعادة ما يستعمل مصطلح مركبة، مع ان هذا المصطلح أوسع بمعنى أن كل سيارة هي مركبة، ولكن ليست كل مركبة هي سيارة، فالسيارة مخصصة لنقل الاشخاص أصلا، والبضائع استثناء، أما المركبة فهي مخصصة للقيام بنقل بضائع او للقيام بأشغال معينة.

وفي التشريع الجزائري تخضع السيارات لعدة قانونية ومنها:

¹ - دكتور مقني عمار، الاطر القانونية للممارسة نشاط السيارات الجديدة في الجزائر، مجلة الدراسات المقارنة، جامعة حسيبة بن بوعلي.

القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة مرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها والذي عرف السيارة في المادة الثانية بقوله:

السيارة: كل مركبة تستعمل لنقل الأشخاص أو البضائع وتكون مزودة بمحرك للدفع، وتسير على الطريق .

اما مصطلح المركبة فقد عرفته المادة الاولى من الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير سنة 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الاضرار بما يلي¹:

المركبة: كل مالك مركبة ملزم باكتتاب في عقد تامين يغطي الاضرار التي تسببها تلك المركبة للغير وذلك قبل اطلاقها للسير .

وتعني كلمة مركبة في هذا النص، كل مركبة برية ذات محرك وكذلك مقطوراتها أو نصف مقطوراتها وحمولتها.

ويفهم من عبارة بمقطوراتها ما يلي:

1. المركبات البرية المنشأة بقصد ربطها بمركبة برية ذات محرك وتكون تلك المركبات مخصصة لنقل الاشخاص أو الاشياء.
2. كل جهاز بري مرتبط بمركبة ذات محرك
3. كل الية اخرى يمكن ان تكون مشابهة للمقطورات او نصف المقطورات بموجب مرسوم

وميزت المادة الاولى من المرسوم التنفيذي رقم 15-85 الممضي في 08 فبراير 2015 المحدد لشروط وكيفيات لشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة بين مصطلح السيارة ومصطلح السيارة ومصطلح المركبة، وعرفتتهما كما يلي:

السيارة vehicle: كل مركبة موجهة لنقل الاشخاص او البضائع تكون مزودة بجهاز ميكانيكي للدفع تسير على الطريق .

¹ - ج . ر ع 46 مؤرخة بتاريخ 29 اوت سنة 2001، ص 04.

ويدخل في هذا المضمار السيارات الخاصة والشاحنات الصغيرة وحافلات النقل وجرارات الطريق والدراجات النارية

المركبة Automobile: كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك للدفع او غير مزودة لذلك تسير على الطريق بوسائلها الخاصة او تدفع او تجر سيارة ومقطورة ونصف مقطورة وآلة متحركة والمقصود هنا بالسيارة الجديدة Vehicule Neuf تلك السيارة التي لم تكن موضوع اجراء ترقيم في اي دولة على الاطلاق.

ولا عبرة هنا بسنة الصنع، بمعنى ان السيارة قد تكون مصنعة في سنة 2014 ومع ذلك تعتبر سيارة جديدة طالما انها مازالت على مستوى الصانع او المنتج او المتدخل ولم توزع بعد.

والمهم وفقا للقانون الجزائري ان لا تزيد مدة ما بين تاريخ صنعها وتاريخ دخولها للتراب الوطني (النطاق الجمركي)¹.

والعبرة بمسافة السير، حيث ان السيارة الجديدة تكون مجرية على مستوى المصنع : وعداد السيارة يجب ان يوحي بانها سيارة جديدة بالأخذ بعين الاعتبار مسافة السير بين المصنع ومكان التخزين وبين الميناء ومكان التوزيع والبيع .

وحتى تعتبر السيارة والشاحنة الصغيرة جديدة يجب الا تتجاوز المسافة المقطوعة مائة (100 كلم) وبالنسبة لحافلات النقل داخل وخارج المدينة والشاحنات الكبيرة يجب الا تتجاوز مدة السير القصوى مسافة الف وخمسمائة كيلومتر (1500 كلم) .

المطلب الثاني: ضوابط نشاط تسويق السيارات

لم يكن نشاط تسويق السيارات الجديدة مؤطرا الى غاية بداية سنة 2008 في اعقاب صدور المرسوم التنفيذي رقم 07-390 المؤرخ في 12 ديسمبر 2007 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تسويق السيارات الجديدة².

¹ - أنظر: ج . ر ع 5 ، مؤرخة في 08 فبراير 2015 ص13

² - أنظر: ج . ر ع 78 ، مؤرخة في 12 ديسمبر 2007 ، ص 19.

والذي الغي مؤخرا بموجب المرسوم التنفيذي رقم 15-58 الممضي في 08 فبراير 2015 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة¹.

ويعد نشاط تسويق السيارات والمركبات حاليا من قبيل النشاطات التجارية المقننة والتي لا يكفي فيها اجراء القيد في السجل التجاري اذ يتوجب فضلا عن ذلك الحصول على رخصة للممارسة للنشاط وهي الوثيقة التي تمنح من طرف مصالح الوزارة الوصية.

حيث نصت المادة 24 من القانون رقم 04-08 المؤرخ في 14 اوت 2004 المحدد لشروط ممارسة الانشطة التجارية المعدل والمتمم أنه(3): "تخضع شروط وكيفيات ممارسة اي نشاط او مهنة مقننة خاضعة للتسجيل في السجل التجاري الى قواعد الخاصة المحددة بموجب القوانين والتنظيمات الخاصة التي تحكمها "

وتطبيقا للقانون السالف الذكر نصت المادة الرابعة من المرسوم التنفيذي رقم 15-234 الممضي في 29 اوت 2015 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة الانشطة والمهن المنظمة الخاضعة للتسجيل في السجل التجاري انه:

"يتطلب التسجيل في السجل التجاري لممارسة نشاط أو مهنة منظمة، تقديم رخصة او اعتماد مؤقت تسلمه الادارات او الهيئات المؤهلة " ويعد نشاط تسويق السيارات يعد من قبيل النشاطات الجارية المنظمة الخاضعة لاحكام هذا المرسوم حيث لا تقيد هذه النشاطات في مصالح المركز الوطني للسجل التجاري التابع لوصاية وزارة التجارة بصورة نهائية² الا بعد استيفاء اجراءات الحصول على الاعتماد النهائي من قبل وزارة الصناعة لممارسة النشاط

يعتبر كنشاط او مهنة مقننة، كل نشاط او مهنة يخضعان للقيد في السجل التجاري ويستوجبان بطبيعتهما وبمحتواهما وبمضونها وبالوسائل الموضوعية حذ التنفيذ، توفر شروط خاصة للسماح بممارستها

¹ - أنظر: ج. ر. ع 5، مؤرخة في 08 فبراير 2015، ص 13.

² - أنظر: ج. ر. ع 52، مؤرخة في 18 اوت 2004، ص 4، ينظر ايضا القانون رقم 04-02 المؤرخ في 23 يونيو

2004 المحدد القواعد المطبقة على الممارسات التجارية، المعدل والمتمم، ج. ر. ع 41.

تصنيف نشاط أو مهنة ضمن صنف النشاطات أو المهن المقننة منوط بوجود انشغالات أو مصالح جوهرية تتطلب تأطيرا قانونيا وتقنيا مناسباً يتعين أن تكون هذه الانشغالات والمصالح مرتبطة بالمحلات المتعلقة بميلي:

- النظام العام.

- أمن الأشخاص والممتلكات وحماية الصحة العمومية وحماية الاخلاق والآداب.

- حماية حقوق الخواص ومصالحهم المشروعة.

- حماية الثروات الطبيعية والممتلكات العمومية المكونة للثروة الوطنية.

- احترام البيئة والمناطق والمواقع المحمية والاطر المعيشي للسكان.

- حماية الاقتصاد.

وعادة ما يمنح الاعتماد من قبل سلطات ضبط مستقلة او لجنة متخصصة أو من قبل وزارة معينة، وبالنسبة لنشاط تسويق السيارات فإن الاعتماد يمنح حصراً من طرف وزارة الصناعة¹.

وتطبيقاً لهذا المرسوم التنفيذي فان نشاط تسويق السيارات يعد من قبيل النشاطات التجارية الجارية المنظمة حيث لا تقيد هذه النشاطات في مصالح المركز الوطني للسجل التجاري التابع لوصاية وزارة التجارة بصورة نهائية².

إلا بعد استيفاء إجراءات الحصول على الاعتماد النهائي من قبل وزارة الصناعة لممارسة النشاط.

ومن يتولى ممارسة نشاط التسويق يسمى وكيال بيع السيارات الجديدة وهو شخص معنوي وجوبا أي ينبغي أن يتهيكّل الشخص الراغب في ممارسة النشاط في شكل شركة تجارية وذلك لكون ان الوكالة

¹ - أنظر: ج. ر. ع 48 مؤرخة في 09 سبتمبر 2015، ص 07، وبموجب هذا النص الغي المرسوم التنفيذي رقم 97-40 المؤرخ في 18 يناير 1997 المتعلق بمعايير تحديد النشاطات والمهن المقننة الخاضعة للقيّد في السجل التجاري وتاطيرها، ج. ر. ع 5، مؤرخة في 19 يناير 1997، ص 7.

² - أنظر: المرسوم التنفيذي رقم 92-68 الممضي في 18 فبراير 1992 المتضمن القانون الأساسي الخاص بالمركز الوطني للسجل التجاري وتنظيمه، المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية عدد 14 مؤرخة في 23 فبراير 1992، ص 371.

التجارية والوساطة التجارية في مجال بيع المركبات تعد من قبيل الأعمال التجارية ذات الصيغة الخاصة التي تتطلب إمكانات مادية وبشرية قد لا يغطيها التاجر الطبيعي.

ووكيل بيع السيارات الجديدة Concessionaires هو بالضرورة مستورد لهذه البضاعة على أساس أن الجزائر ليست من الدول المصنعة للسيارات كما أن ممارسة نشاط توزيع السيارات الجديدة عادة ما يتم في إطار صيغة عقود امتياز أو عقود توكيل تتم طرفين هما: الصانع الاجنبي من جهة والمسوق الوطني من جهة ثانية.

والصانع أو المنتج من خارج الوطن للوكيل بموجب عقد الامتياز او عقد التوكيل حق تسويق وبيع المنتوجات من السيارات والمركبات على التراب الوطني وهذا لمدة معينة

ولم يبين المشرع تفاصيل ومميزات عقد الامتياز او عقد الوكالة ومدته وترك مثل هذا العقد خاضعا لقواعد التراضي بين المنتج أو الصانع ووكيل تسويق السيارات ولا تتدخل الدولية في تفاصيله على أساس أن الدور هذه الاخيرة يبدأ بعد ادخال السيارات والمركبات للميناء الجزائري مع العلم ان الصانع نفسه قد لا يكون منتجا او صانعا اصليا وانما صاحب رخصة تصنيع او مجرد مصنع مركب او مصنع علامات هيجينة كما هو الحال بالنسبة لبعض السيارات الفرنسية المصنعة في تركيا ورومانيا وبعض السيارات الكورية واليابانية المصنعة في الهند.

أشكال ممارسة نشاط تسويق السيارات:

طبقا للمرسوم التنفيذي رقم 15-234 الممضي في 29 اوت 215 والمرسوم التنفيذي رقم 15-58 الممضي في 08 فبراير 2015 فان نشاط مسوقي السيارات الجديدة بوصفه من قبيل النشاطات التجارية المقننة، يصنف الى ثلاث فئات، اذ يعطي لكل نشاط رمز يقيد في المركز الوطني للسجل التجاري التابع لمصالح وزارة التجارة وذلك كما يلي :

1. وكلاء بيع السيارات الجديدة Concessionnaires: رمز النشاط في مصلحة السجل التجاري 410316 و 410326 ونشاط الوكيل : هو كل نشاط يقوم على استيراد سيارات ومركبات جديدة من اجل بيعها في الجزائر على اساس عقد (عقد امتياز) يربطه بالصانع .

2. الموزعين المعتدين distributeurs agrees : رمز النشاط في مصلحة السجل التجاري

305014:

3. ونشاط الموزع: هو كل نشاط لبيع المركبات الجديدة على اساس عقد (عقد تزويج) يربط الوكيل بالموزع داخل التراب الوطني

4. معيدي البيع المعتدين revendeurs agrees: رمز النشاط في مصلحة السجل التجاري 503318.

ونشاط معيد البيع: هو كل نشاط لإعادة بيع المركبات الجديدة على أساس عقد (عقد إعادة التوزيع).

يربط معيد البيع بالوكيل أو الموزع.

ويشكل نشاط الوكلاء ومعيدي التوزيع ونقاط البيع بمثابة شبكة توزيع أو تسويق السيارات الجديدة.

وبالنسبة لعملية استيراد السيارات فهي أيضا نشاط مقنن يخضع لترخيص خاص يسلم من قبل وزارة التجارة¹ لكونه من قبيل نشاطات التجارة الخارجية، وهي أيضا نشاطات تستدعي اجراء القيد في السجل التجاري وهي تتخذ عدة أشكال كما يلي :

1. 1/نشاط استيراد وتصدير سيارات وعتاد النقل والوفاق وقطع الغيار: رمز النشاط في مصلحة السجل التجاري: 410316 والرخصة المؤقتة لممارسة النشاط تمنح من قبل الوزارة المكلفة بالصناعة
2. 2/نشاط استيراد وتصدير السيارات للاستعمالات المتخصصة: رمز النشاط في مصلحة السجل التجاري 410326 والرخصة المؤقتة لممارسة النشاط تمنح من قبل الوزارة المكلفة بالصناعة
3. نشاط استيراد وتصدير السيارات المستعملة لكل الارضيات السياحية والنفعية: رمز النشاط في مصلحة السجل التجاري 410335 وبمنح الترخيص من قبل الوزارة المكلفة بالصناعة والاعتماد النهائي يمنح من قبل وزارة الداخلية.

ويعرف نشاط الوكيل المختص ببيع السيارات الجديدة على أن كل نشاط يقوم على استيراد مركبات جديدة من أجل بيعها على أساس عقد امتياز يربط الوكيل بالصانع.

وبالنسبة لنشاط معيد البيع فيتعلق الأمر بإعادة بيع المركبات الجديدة على اساس عقد يربط معيد البيع بالوكيل/ أو الموزع ويفتح نشاط استيراد المركبات الجديدة لبيعها على حالتها للوكلاء المكونين في

¹- أنظر: المرسوم التنفيذي رقم 14-241 الممضي في 27 أوت 2014 المحدد لصلاحيات وزير الصناعة والمناجة، ج.ر.ع52، مؤرخة في 14 سبتمبر 2014، ص10.

شكل شركات تجارية تؤسس طبقاً للتشريع المعمول في القانون التجاري ويخول للحائزين على اعتماد نهائي لممارسة النشاط ويجب أن يسجل في دفتر الأعباء أو دفتر الشروط. ويتعين على طالب ممارسة نشاط الوكيل قبل قيده في السجل التجاري بالجهة المختصة لمحل إقامة نشاطه الحصول على رخصة مؤقتة يسلمها الوزير المكلف بالصناعة دون أن تعني الترخيص بممارسة النشاط.

وتحدد مدة صلاحية هذه الرخصة المؤقتة بمدة 12 شهراً ويمكن تمديدتها لفترة لا تفوق ستة أشهر.

ويمنح الترخيص المؤقت المسلم من قبل وزارة الصناعة من تسهيل اجراءات القيد في السجل التجاري وهذا الاجراء اجباري تحت طائلة العقوبات الجزائية¹.

وبعد استيفاء الشروط المطلوبة للوكلاء أو الموزعين أو الباعة يمنح له اعتماد نهائي لممارسة نشاط جلب السيارات وتوزيعها وبيعها المرسوم التنفيذي رقم 15-58 الممضي في 08 فبراير 2015 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة².

وتجدر الإشارة ان النص المنظم للمهنة لم يشر إلى مدة معينة لصلاحية الرخصة النهائية بما يعني انها رخصة مفتوحة لكن لا يوجد قانون معين يمنع وزارة الصناعة من منح رخصة محددة المدة في انتظار تسوية بعض الوسائل الخاصة بمن قبل طالب الاعتماد.

والملاحظ أن القانون السابق، كان ينص على لجنة خاصة موجودة على مستوى وزارة الصناعة تتكفل بدراسة طلبات الاعتماد وفي حين أن النص الحالي يخلو من النص في هذا الإطار.

ويمكن للوكيل المعتمد لتسويق السيارات الجديدة بدوره ابرام عقود توزيع وكلاء داخل الوطن من أجل ممارسة نشاط التوزيع (موزع) او نشاط البيع (وكيل بيع).

وقد حصر استيراد السيارات على الوكلاء المعتمدين دون غيرهم والذين يجب أن يتأسسوا في شكل شركات تجارية (شركات استيراد وتوزيع وصناعة تكميلية).

¹ - أنظر المرسوم التنفيذي رقم 92-68 الممضي في 18 فبراير 1992 المتضمن القانون الاساسي الخاص بالمركز الوطني للسجل التجاري وتنظيمه، المعدل والمتمم، ج. ر. ع. 14، مؤرخة في 23 فبراير 1992، ص 371.

² - المرسوم التنفيذي رقم 15-58 الممضي في 08 فبراير 2015 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، ج.ر. عدد 16، المؤرخ في 02 جمادى الثانية، 1436 الموافق 2015/03/23.

وقد منع المشرع الوكلاء من استيراد السيارات لفائدة اطراف اخرى بهدف التسويق او لفائدة اطراف تنشط خارج شبكات توزيع الوكلاء المتعمدة من طرف الوزارة المكلفة بالصناعة.

ويلزم وكيل المركبات الجديدة بان يتزود لدى الصانع المانح وبان يتعهد بان لا يستورد الا اصناف المركبات الواردة في دفتر الشروط .

المطلب الثالث: نشاط الوكيل وشروط البيع المطبقة عليه

الامتياز الذي يربط الوكيل بالموكل مطابقا لأحكام التشريع والتنظيم المعمول بهما لا سيما المادة (10) من المرسوم التنفيذي 03-03 المتعلق بالمنافسة، حيث يلزم الوكيل قبل ان يسجل في السجل التجاري الحصول على اعتماد مؤقت تسلمه المصالح المؤهلة للوزارة المكلفة بالصناعة غير ان الممارسة الفعلية للنشاط مشروطة بالحصول على الاعتماد النهائي تسلمه المصالح المعنية.¹

أولا : كيفيات ممارسة نشاط الوكيل:

يجب أن تتوفر لدى طالب نشاط الوكيل بالنسب لكل شبكة توزيع مفتوحة منشآت ملائمة للتخزين وخدمة ما بعد البيع تساوي مساحتها الاجمالية أو تفوق 5 الاف متر مربع، كما يجب ان تزود المنشآت بوسائل الامن وحماية السيارات وتكون معطاة عند الاقتضاء زيادة على هذا يجب ان يكون لدى طالب ممارسة نشاط الوكيل مساحات للعرض والبيع حيث ان هذه الاخيرة يجب ان تفوق 200 متر مربع وهذا نفسه ينطبق على الموزعين او معيدي البيع المعتمدين ويجب ان تتوفر لدى الوكيل مستخدمين لديهم المؤهلات المطلوبة وكذا الخبرة المهنية الكافية في مجال وجدير بالذكر ان الوكيل ملزم باحترام الاحكام التشريعية والتنظيمية المطبقة لا سيما فيما يخص الامن والنظافة والشروط الصحية والتامين والبيئة.

¹ المرسوم التنفيذي رقم 15-58 الممضي في 08 فبراير 2015 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، ج.ر. عدد16، المؤرخ في 02 جمادى الثانية، 1436 الموافق 2015/03/23 .

ثانيا: شروط البيع المطبقة على الوكيل:

يجب على الوكيل الالتزام ببنود دفتر الشروط المعدة من مصالح الوزارة المكلفة بالصناعة وهذا ما هو مطبق على الموزع المعتمد ومعيدي البيع المعتمد.

يجب ان يكون عقد البيع الذي يربط الوكيل بالزبون مطابق للأحكام ودفتر الشروط وكذا القاعد المنصوص عليها تشريع والتنظيم المعمول بينهما أما فيما يخص سعر البيع المبين في سند الطلبية الخاص بالسيارة يجب أن يكون ثابتا وغير قابل للتعديل عند الزيادة خلال مدة صلاحية الطلبية كما يجب ان يحرر السعر بأن احتساب كل الرسوم ويحتوي عند الاقتضاء على التخفيضات والاقطاعات الممنوحة للزبون.

وفي حالة طلب الوكيل دفع تسبيق عند التحرير الطلبية فلا يمكن ان تتجاوز قيمته 10 بالمئة من سعر البيع مع احتساب كل الرسوم كما انه لا يمكن ان تتجاوز أجل تسليم السيارة المطلوبة مدة 45 يوم غير انه يمكن تمديد هذه المدة باتفاق مشترك بين الطرفين على أساس وثيقة مكتوبة.

وفي حالة عدم احترام الوكيل لهذه الشروط او اجل التسليم فان له 8 ايام ابتداء من تاريخ نهاية مدة التسليم وبناء على اختيار الزبون اما استبدال السيارة واما اعادة دفع التسبيق وهذا بغض النظر على التعويضات التي يلزم بها الوكيل والمنصوص عليها دفتر الشروط

يلزم الوكيل بالقيام بالفحوصات الضرورية قبل تسليم السيارة للزبون وهذا بغرض التأكد من مطابقة السيارة للطلبية كما يجب تسليم السيارة بمعدل لواحقها كما يلزم الوكيل بتسليم السيارة المطلوبة على حسابه بواسطة وسائل النقل الملائمة وفي حالة جيدة ونظيفة ولا يمكن ان تسلم الا السيارات التي كانت محل مراقبة المطابقة المسبقة من المصالح السلطة المكلفة واستكمال جميع الاجراءات الادارية المطلوبة وبهذا الصدد يجب ان تكون كل سيارة قبل عرضها في السوق موضوع شهادة مطابقة مع النموذج المعتمد كما يجب ان يعد رقم التسجيل المؤقت على لوحات معدنية طبقا للتشريع المعمول به.¹

يجب على الوكيل أن يتمتع على كل اشكال الاشهار التي من شأنها تشجع التصرفات الخطيرة وذلك لضمان امن مستعملي الطرقات كما يمكنه ان يبادر بعمل مفيد يتعلق بأمن الطرقات لصالح الزبائن

¹ المرسوم التنفيذي رقم 15-58 الممضي في 08 فبراير 2015 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، ج.ر. عدد16، المؤرخ في 02 جمادى الثانية، 1436 الموافق 2015/03/23 .

بغرض التحسيس والوقاية هذا من جهة ومن جهة اخرى يجب عليه ان يوفر للزبون للضمان القانوني الخاص بالسيارة المسلمة حيث يعطي الضمان على قطع الغيار ولوازم الغير صالحة للاستعمال .

يجب أن يبنى شروط التكفل بالضمان صراحة في شهادة الضمان طبقا للتشريع المعمول والتي تسلم للزبون عند تسليم السيارة بدون دفع اي تكاليف اضافية كما ان الوكيل ملزم بضمان تأدية خدمة ما بعد البيع للسيارات المباعة وذلك عن طريق مستخدمين يتمتعون بالمؤهلات التقنية والمهنية المطلوبة كما يجب ان تتضمن خدمة ما بعد البيع على الحصول الخدمات التالية :-المراجعات الدورية التي يعطيها الضمان"

- صيانة السيارة.

- بيع قطع الغيار واللوازم الأصلية.

المبحث الثاني: شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء السيارات

إن الرجوع إلى النصوص التشريعية والتنظيمية المعمول بها في القانون الجزائري للبحث عن تعريف صريح لدفتر الشروط أدى بنا إلى تقديم الملاحظتين التاليتين:

الملاحظة الأولى: في أغلب الأحوال التي يكون فيها دفتر الشروط مذكورا بمحتواه الكامل وبكل بنوده نجد بان المادة الأولى منه أو مقدمته والتمهيد الموجود فيه، يذكران بحسب الأحوال موضوعه والهدف منه والعلاقات التي سوف ينظمها ويحكمه وذلك رغم ان المشرع هنا لا يقدم تعريفا لدفتر الشروط ولكنه يذكر الهدف منه لدرجة يجعلنا نطرح السؤال التالي: إلى أي مدى يمكن اعتبار مثل هذه الأحوال والأنواع من النصوص القانونية تعريفا لدفتر الشروط أو على الأقل تعريفا ضيقا وخصوصا له استنادا على معيار الهدف ومعيار الموضوع؟

الملاحظة الثانية: ان هناك بعض النصوص القانونية التي رصدنا فيها ما يمكن اعتباره عناصر لتعريف دفتر الشروط وسوف نذكرها على سبيل المثال لا الحصر كالآتي:

المثال (1): المادة (5) من الامر رقم 67-90 المؤرخ في 17 جوان 1967 المتضمن قانون الصفقات العمومية الجزائري لسنة 1967 (2) حيث تنص: "ان دفاتر الشروط المشار اليها ادناه هي العناصر المنشئة للصفقة العمومية":

المثال (2): الفقرة (13) من المادة (55) المذكورة في القسم الاول المعنون بـ "بيانات الصفقات" من الباب الرابع المعنون بـ "احكام تعاقدية" من المرسوم رقم 82-145 المؤرخ في 10 أبريل 1982 ينظم الصفقات التي يبرمها المتعامل العمومي¹ حيث تنص على ما يلي: الإشارة الى دفاتر الشروط العامة ودفاتر الاحكام المشتركة المطبقة على الصفقة، التي تشكل جزءا لا يتجزأ منها".

¹ - القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 19 فيفري 1992 يتعلق بشروط بيع الاراضي الجرداء المتوفرة، التابعة لإملاك الدولة الخاصة وتعتبر ضرورية لإنجاز برامج الاستثمارات وبمضمون دفتر الشروط النموذجي -ج. ر العدد 25 لسنة 1992 بتاريخ الاربعاء 1 أبريل 1992، ص 765 بالنص العربي و ص 620 بالنص الفرنسي.

المثال (3) : هو مجموعة مواد بفقراتها مذكورة في المرسوم الصفقات العمومية لسنة 2002 وهي على التوالي: الفقرة (2) من المادة (8) والفقرة (1) من المادة (9) والفقرة (13) من المادة (50) من المرسوم الرئاسي رقم 02-250 المؤرخ في 24 جويلية 2002 م المتضمن تنظيم الصفقات العمومية¹ حيث تنص الفقرة من المادة (8) من هذا المرسوم على ما يلي : تحدد الاحكام التعاقدية للصفقة نسبة العقوبات فرضها أو الاعفاء منها طبقا لدفاتر الشروط المذكورة ادناه باعتبارها عناصر مكونة للصفقات العمومية ."

وتنص الفقرة (1) من المادة (9) من نفس هذا المرسوم على ما يلي : "توضع دفاتر الشروط المحنية محتوياتها دوريا الشروط التي تبرم وتنفذ وفقها الصفقات وهي تشمل على الخصوص على ما يأتي:....." بينما نصت الفقرة (13) من المادة (55) من المرسوم المتعلق بالصفقات العمومية لسنة 1982.

تعريف دفتر الشروط حسب تعليمة السيد وزير الداخلية الصادرة سنة 1994

دفتر الشروط: وهو يشكل المنبع الأساسي لشروط امتياز مرفق عام محدد بذاته وهو يتضمن دائما شروط تعاقدية وأخرى تنظيمية كما اسلفنا ويخضع للتصديق المسبق دائما وتقوم بإعداده الجهة الادارية مانحة الامتياز قبل اجراء العملية ويستوجب على الملتزم احترام الشروط الواردة في هذه الوثيقة."

المطلب الأول: دفتر الشروط الخاص بوكلاء السيارات

طبقا لأحكام المرسوم التنفيذي رقم 15-58 مؤرخ في 18 ربيع الثاني عام 1436 الموافق 8 فبراير سنة 2015 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء السيارات الجديدة حيث يهدف دفتر الشروط هذا الى تحديد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء السيارات والمقطورات ونصف المقطورات الجديدة.

¹ - انظر : -ج.ر- العدد 52 لسنة 1967 بتاريخ الثلاثاء 27 جوان 1967 م، ص498 بالنص الفرنسي و ص 718 بالنص العربي.

يقصد بـ :

أولاً: السيارة الجديدة، هي السيارة التي لم تكن موضوع اجراء ترقيم على الاطلاق في اي بلد كان التي يجب الا يتجاوز الفرق بين تاريخ صنعها وتاريخ دخولها التراب الوطني اثني عشر (12) شهرا حيث يجب الا تتجاوز المسافة المقطوعة بها بأي حال.

- مائة (100) كلم للسيارات الخاصة والشاحنات الصغيرة

- ألف وخمسمائة (1500) كلم للشاحنات وحافلات النقل في المدينة وحافلات النقل خارج المدينة

ثانياً: الوكالة : عقد يتنازل بموجبه الصانع مانح السيارات الجديدة للوكيل عن حق تسويق منتجاته على التراب الوطني ولمدة معينة

ثالثاً : نشاط الوكيل : كل نشاط يقوم على استيراد سيارات جديدة من اجل بيعها على اساس عقد امتياز يربط الوكيل بالصانع

رابعا : نشاط الموزع : كل نشاط لبيع السيارات الجديدة على اساس عقد يربط الموزع بالوكيل

خامسا : نشاط معيد البيع : كل نشاط لإعادة بيع السيارات الجديدة على اساس عقد يربط البيع بالوكيل و/او بالموزع

سادسا : شبكة التوزيع : تتكون من الوكيل وموزعيه ومعيدي البيع التابعين لهم .

سابعا : السيارة : كل سيارة موجهة لنقل الاشخاص او البضائع تكون مزودة بجهاز ميكانيكي للدفع تسير على الطريق سيارة خاصة وشاحنة صغيرة و جرار طريق وحافلة للنقل في المدينة وحافلة للنقل خارج المدينة ودراجة متحركة¹.

¹ المرسوم التنفيذي رقم 15-58 الممضي في 08 فبراير 2015 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، ج.ر. عدد16، المؤرخ في 02 جمادى الثانية، 1436 الموافق 2015/03/23 .

المطلب الثاني: الشروط الادارية

تطبيقا لأحكام المرسوم التنفيذي رقم 15-58 المؤرخ في 18 ربيع الثاني عام 1436 الموافق 8 فبراير سنة 2015 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء السيارات الجديدة، يشترط للممارسة نشاط وكلاء السيارات والمقطورات ونصف المقطورات الجديدة الحصول على :

أ- الرخصة المؤقتة:

يتكون الملف المطلوب للحصول على الرخصة المؤقتة من:

- طلب الحصول على الرخصة المؤقتة

- دفتر الشروط المؤشر عليه والمؤرخ والموقع عليه من طرف المتعامل الذي يحمل عبارة "قرئ وصدق عليه" فوق بطاقة التعهد.

- نسخة من القانون الاساسي للشركة الذي يبين رمز نشاط الوكيل.

- عقد أو عقد مسبق يتعلق بالوكالة.

تسمح الرخصة المؤقتة للمتعامل بالقيود في السجل التجاري ولا تعني الترخيص بممارسة النشاط.

تحدد مدة صلاحية هذه الرخصة المؤقتة بثني عشر (12) شهرا ويمكن تمديد هذه المدة استثناء على اساس وثائق تبرر اسباب عدم احترام هذه المدة لفترة لا تفوق (6) اشهر.¹

وبعد هذا الجل تبلغ الوزارة المكلفة بالصناعة والوزارة المكلفة بالتجارة لسحب السجل التجاري من المتعامل.

ب- الاعتماد النهائي:

يتكون الملف المطلوب للحصول على الرخصة النهائية من:

- طلب الحصول على الرخصة النهائية.

¹ المرسوم التنفيذي رقم 15-58 الممضي في 08 فبراير 2015 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، ج.ر. عدد 16، المؤرخ في 02 جمادى الثانية، 1436 الموافق 2015/03/23.

- نسخة من السجل التجاري.

- نسخة من بطاقة التعريف الجبائية.

- نسخة من عقد الوكالة الذي يربط الوكيل بالصانع المانح، تعد طبقا للتشريع المعمول به وتكون مدة صلاحيته ثلاث (3) سنوات على الأقل.

- الوثائق التي تثبت وجود منشأة التخزين وخدمة ما بعد البيع وقطع الغيار وكذا أماكن العرض والبيع (عقد الملكية أو عقود توثيق الإيجار للمنشآت باسم المؤسسة حيث تكون مدة العقد ثلاث (3) سنوات على الأقل).

- الوثائق التي تقبب وجود المستخدمين ومؤهلاتهم كما هي محدودة في التنظيم المعمول به

يخضع تسليم الاعتماد النهائي لزيادات تفتيش مسبقة تقوم بها المصالح المؤهلة للوزارة المكلفة بالصناعة من أجل التأكد من وجود المنشآت وتطابقها مع النشاطات المبرمجة وكذا التنصيب الفعلي للمعدات والاجهزة والادوات اللازمة.¹

كل رد سلبى مبررا يجب ان يبلغ للمعني من طرف المصالح المعنية للوزارة المكلفة بالصناعة

يجب ان يتضمن عقد الوكالة على الخصوص الواجبات والعناصر الآتية :

الأحكام العامة للعقد:

- الأطراف والموقعون المحدودون بوضوح

- مدة صلاحية العقد واشكال التجديد

- احكام الفسخ وكذا التعويضات المحتملة

- المرجعية للتشريع الجزائري

السيارة:

¹ المرسوم التنفيذي رقم 15-58 الممضي في 08 فبراير 2015 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، ج.ر. عدد 16، المؤرخ في 02 جمادى الثانية، 1436 الموافق 2015/03/23 .

-انواع السيارات

-مقاييس التلوث للسيارات ذات المحركات

-تجهيزات وانظمة الامن

-التكفل بالجوانب التقنية لتحويل السيارات الى سيارات تسير بالغاز المميع فيما يخص السيارات

الخاصة

-مصادر التوريد المتفق عليها

المرافق والمهارات :

-المرافق التقنية لاقامة وتطوير شبمة التوزيع

-تكوين المستخدمين ونقل المهارات

-المرافقة في المجال التقني والتجاري

-الوصول للمعلومة التقنية والتكنولوجية لمصلحة ما بعد البيع (وثائق، برمجة، الوصول لبنك

المعطيات)

الضمانات :

-مدة ضمان الصانع

-قطع الغيار واللوازم الاصلية او ذات نوعية مصادق عليها من طرف الصانع

-الالتزام بتزويد السوق بقطع الغيار واللوازم الاصلية او ذات نوعية مصادق عليها من طرف

الصانع لمدة ستة وثلاثين (36) شهرا بعد تسويق السيارات حتى في حالة فسخ العقد .¹

-التكفل بنقائص التصنيع والعيوب الخفية وكذا استرجاع السيارات

¹ المرسوم التنفيذي رقم 15-58 الممضي في 08 فبراير 2015 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، ج.ر. عدد16، المؤرخ في 02 جمادى الثانية، 1436 الموافق 2015/03/23 .

يوضح الملف لدى المصالح المعنية بالوزارة المكلفة بالصناعة مقابل استلام وصل ايداع بالعنوان الآتي: عمارة الكوليزي، 2 شارع احمد باي -الابيار، الجزائر.

المطلب الثالث: الشروط التقنية

أولاً: المنشآت

يجب ان تتوفر لدى المكتب لممارسة نشاط وكيل المركبات الجديدة منشآت ملائمة للعرض ولخدمة ما بعد البيع وقطع الغيار والتخزين، تحدد مساحتها الدنيا في الجدول الآتي : (و:م2)¹

نوع المنتوجات	حظيرة التخزين	مخزن قطع الغيار	ورشة مصلحة ما بعد التخزين	مساحة العرض	المساحة الاجمالية
سيارة خاصة (س.خ) شاحنة صغيرة، شاحنة جرار طريق حافلة نقل داخل المدينة حافلة نقل خارج المدينة	3800	200	1000	500	5500

يجب على الوكيل في حالة طلب اضافة علامة:

-توفير مكان عرض تكون مساحته 300 م² على الاقل ومخزن قطع الغيار تكون مساحته 200 م² على الاقل.

-تقديم نسخ الحصيلة الجبائية لأربع (4) سنوات الأخيرة .

¹ المرسوم التنفيذي رقم 15-58 الممضي في 08 فبراير 2015 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، ج.ر. عدد16، المؤرخ في 02 جمادى الثانية، 1436 الموافق 2015/03/23 .

يلزم وكيل السيارات باستثنائي الدراجات ذات محرك أن تتوفر لديه مستودع تحت المراقبة الجمركية مساحته الدنيا تكون 3000 م² في اجل لا يتعدى اثني عشر (12) شهرا بعد الحصول على الاعتماد النهائي .

يلزم الوكيل بتطوير شبكة توزيعه عبر التراب الوطني التي يجب ان تغطي على القل المناطق الاربع، الشرق والغرب والجنوب والشمال في اجل لا يتعدى اثني عشر (12) شهرا بعد الحصول على الاعتماد النهائي.

ويلزم الوكيل فيما يخص شبكة توزيعه بان تكون له منشاته الخاصة او اللجوء الى موزعين ومعيدي البيع الاخرين.¹

ثانيا: الاستثمارات

يلزم وكيل السيارات بإنشاء نشاط صناعي أو شبه صناعي او اي نشاط اخر له علاقة مباشرة بقطاع صناعة وتركيب وتسويق السيارات، حيث يجب ان ينجز الإستثمار في أجل أقصاه ثلاث(3) سنوات إبتداء من تاريخ منح الإعتماد النهائي.

يترتب على عدم الشروع في الانتاج أو التركيب أو التسويق عند انقضاء هذا الأجل، سحب الإعتماد من طرف مصالح المؤهلة للوزارة المكلفة بالصناعة .

يجب على وكيل السيارات أن يدرج ببرنامج إستيراده حصة من السيارات التي تسير بوقود غاز البترول المميع وذلك كما هو محدد بموجب التنظيم والتشريع المعمول بهما.

¹ المرسوم التنفيذي رقم 15-58 الممضي في 08 فبراير 2015 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، ج.ر. عدد16، المؤرخ في 02 جمادى الثانية، 1436 الموافق 2015/03/23.

خلاصة الفصل:

من خلال دراستنا للفصل الاول و المتعلق بشروط و كيفيات ممارسة نشاط تسويق السيارات الجديدة خلصنا الى أن هذا النشاط لم يكن مؤطرا الى غاية بداية سنة 2008 و ذلك في أعقاب صدور المرسوم التنفيذي 390/07 و الذي ألغي مؤخرا بموجب المرسوم التنفيذي 58/15. حيث يعد نشاط تسويق السيارات الجديدة من قبيل النشاطات التجارية المقننة و التي لا يكفي فيها اجراء القيد في السجل التجاري. إذ يتوجب فضلا عن ذلك الحصول على رخصة لممارسة النشاط. و هي الوثيقة التي تمنح من مصالح الوزارة الوصية. و هذا الإجراء إجباري تحت طائلة العقوبات الجزائية.

الفصل الثاني:

شروط وكيفيات ممارسة نشاط

تركيب السيارات الجديدة

تمهيد:

من خلال هذا الفصل سوف نستعرض جوانب تتعلق بتدخل الدولة لحماية المستهلكين وحماية الاقتصاد الوطني بالدرجة الأولى من خلال سن قواعد لضبط نشاط تركيب السيارات وفرض شروط صارمة على رجال الأعمال والمستثمرين الوطنيين والأجانب لدفعهم الى الاستثمار في مجال صناعة وتركيب السيارات بدل الاقتصار على تسويقها وتوزيعها.

ولا شك أن هذه الإجراءات المدرجة في دفتر الشروط الخاص بتركيب السيارات الجديدة من شأنها التقليل من مخاطر حوادث المرور بفعل مستلزمات الوقاية والأمن والسلامة التي فرضها المشرع على وكلاء تركيب السيارات، ومن شأنها كذلك حماية المستهلك من الغش والتدليس في البيع وزيادة على ذلك فإنها ينقص من فاتورة استيراد السيارات بالعمل الصعبة بعدما بلغت نسبة الاستيراد وعدد السيارات مبالغ قياسية خلال السنوات الفارطة حسب احصائيات وزارة التجارة والمديرية العامة للجمارك.

كما أن هذه الاجراءات الجديدة المفروضة ستسمح دون شك بتشجيع مصنعي السيارات في العالم على الاستثمار في الصناعة بالجزائر وقد الاقتصار على التجارة وهذا بدوره ينعكس ايجابا على الاقتصاد الوطني وستتمكن من إنتاج ثروة وخلق مناصب شغل وقد تتحول الجزائر في الاقتصار على التجارة وهذا بدوره ينعكس ايجابا على الاقتصاد الوطني وستتمكن من إنتاج ثروة وخلق مناصب شغل وقد تتحول الجزائر في المستقبل إلى دولة مصدرة للسيارات نحو دول افريقيا وباقي دول العالم.

المبحث الأول: مجال تطبيق نشاط تركيب السيارات

إذا كان نشاط استيراد السيارات وتسويقها يعتبر من قبيل النشاطات التجارية المقننة التي تخضع لترخيص خاص يسلم من قبل وزارة التجارة لكونه من قبيل نشاطات التجارة الخارجية، والتي تستدعي أيضا إجراء القيد في السجل التجاري، فإن نشاط صناعة وتركيب السيارات ومعداتها يعد من قبيل النشاطات الاقتصادية التي تخضع لوصاية وزارة الصناعة، وهو نشاط مفروض على وكلاء تسويق السيارات الجديدة تحت طائلة سحب الاعتماد .

فرض المشرع على وكلاء السيارات ضرورة الاستثمار في مجال الصناعة الميكانيكية وصناعة وتركيب سيارات وذلك من خلال فتح مصانع ذات صلة بنشاط سيارات كمصانع تتعلق بمحركات وقطع الغيار والكراسي والزجاج واللواحق وغيرها من الاجهزة المكلمة، والهدف من وراء هذا الشرط هو تشجيع الصناعة المحلية وتجنب الحالة التي اصبحت فيها الجزائر مجرد سوق لاستيراد السيارات او موطن لتجارة ماركات عالمية فقط، فلينبغي ان تكون سوقا لصناعة المركبات ايضا .

وبخصوص تطوير صناعة السيارات فرض قانون المالية لسنة 2014 على وكلاء السيارات وبموجب الفقرة 3 من المادة 52، انشاء نشاطات صناعية او شبه صناعية او اي انشطة اخرى لها علاقة مباشرة بقطاع صناعة وتركيب السيارات في اجل أقصاه 3 سنوات بدءا من نشر قانون المالية المطلوب في الجريدة الرسمية .

والهدف من هذه الاجراءات هو التقليل من فاتورة الاستيراد التي بلغت ارقام قياسية، وتحفيز صانعين للأجانب على استثمار في قطاع صناعة السيارات او على الاقل تركيبها بالجزائر وبالتالي التحول من قطاع التجارة الى قطاع الصناعة¹ .

¹ د. عجالي خالد، مرجع سابق، ص 26.

المطلب الأول: نشاط تركيب السيارات ولواحقها

إن تجربة الجزائر في صناعة السيارات وتركيبها ليست جديدة، إذ سبق لها أن خاضت تجربة تركيب السيارات في إطار التعامل الصناعي الجزائري الفرنسي منذ أربعين سنة خلت، وهو ما يعرف بمشروع السيارة الجزائرية (مينا 4) وهو النشاط الذي تم مع صانع السيارات الفرنسي ممثلا في شركة (رونو) والذي كان يزاوله بورشاته بالعاصمة وتحديدا بالمنطقة الصناعية بالحراش وذلك بعد تأسيس الشركة الوطنية للصناعات الميكانيكية الجزائر (شركة صوناكوم)¹.

وقد اقتصر مصنع الحراش خلال الفترة ما بين سنتي 1960-1972 على تركيب سيارته الشهيرة مثل سيارة (رونو 8) وسيارة (مأجور) أو (غورديني) التي اكتسبت سمعة السيارة الغاضبة التي تشد الانتباه أيضا بعجلاتها المائلة بعض الشيء الى الخارج .

كما شهدت مصانع الجزائر إلى منتصف سنوات السبعينات صناعة سلسلة سيارة (رونو 4) وسبققتها سيارات (أربعة أحصنة) وسيارة (لادوفين).

تعتبر سيارة رونو (سيمبول الجديدة) التي يتم تركيبها في الجزائر بمصنع واد تليلات بوهران تحت اسم (سيمبول اكسترانم) الافخم بين بين نماذج رونو سيمبول الجديدة، وقد تم تجهيزها على عكس طراز سابق من رونو سيمبول المستوردة من رومانيا بجميع المعايير العالمية والتقنيات الحديثة مثل نظام التموقع عن طريق القمر الصناعي (جي، بي، سي) (gps) المدمج بنظام ميدياناف، ونظام مكابح (abs) ومحرك بنزين 1.6 بقوة 100 حصان .

مع العلم أن هذا المشروع تم في إطار عقد شراكة واستثمار مع المصنع الفرنسي الشهير (شركة رونو للسيارات) في إطار قانون الاستثمار .

حيث انه بتاريخ 2012/06/25 وقع مجمع رونو على بروتوكول اتفاق وشراكة واستثمار مع الحكومة الجزائرية لإنشاء عبة صناعة وتركيب السيارات بالجزائر بصفة تدريجية، وبتاريخ 2012/12/19 وقع كل من مجمع رونو الفرنسي والصندوق الوطني للاستثمار على ميثاق المساهمين بهدف انشاء شركة مختلطة .

¹ ينظر المادة 57 من الامر رقم 09-01 الممضي في 22 يوليو 2009 المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2009.

وقد تم الاعلان عن ميلاد شركة رونو الجزائر يوم 2013/01/31 بمقر الشركة الوطنية للسيارات الصناعية بالروبية، وهي عبارة عن شركة مختلطة جزائرية فرنسية، وهي شركة خاضعة للقانون الجزائري، وتمت الموافقة عليها بقرار من الشركة القابضة (شركة تسيير المساهمات إينجاب) وذلك في اطار اتفاق شراكة اقتصادية ثنائية بين دولة الجزائر ودولة فرنسا، وهذا بموجب عقد احتكار قانون او شرط جزائي لفائدة الشركة المصنعة الفرنسية مقتضاها منع اي مصنع من فتح فروع مصنعة او مركبة للسيارات بالجزائر لمدة خمس سنوات .

وجدير بالذكر أن نسبة المساهمة تمت في اطار قواعد قانون الاستثمار الوطني بحيث بلغت نسبة مساهمة الجزائر بـ51 بالمئة من الانتاج يملكها الجانب الجزائري (منها نسبة 34 بالمئة للشركة الوطنية للسيارات الصناعية ونسبة 17 بالمئة بالصندوق الوطني للاستثمار) مقابل نسبة مساهمة تمثل 49 بالمئة للشركة الفرنسية رونو، مع العلم انه منحت لشركة رونو الفرنسية احتكارا لمدة اربع سنوات بأن تكون الصانع الوحيد بالجزائر (أو بالأحرى المركب الوحيد) كما منحت لها كغيرها من الشركات الفرنسية عدة امتيازات مالية وعقارية حيث استفادة من حوالي 150 هكتار لإنشاء هذا الاستثمار¹.

وقد بلغت تكلفة انتاج مصنع رونو بواد تليلات الى غاية يومنا هذا حوالي 50 مليون اورو، ويتوقع زيادة في الاستثمارات الى 800 مليون اورو على المدى المتوسط .

وجدير بالذكر ان الجزائر خاضت أيضا تجربة صناعة السيارات الروبائية الدفع من علامة (ميرسيديس الالمانية) في اطار مشروع مؤسسة صناعية عسكرية، وهي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري تابعة للجيش الوطني الشعبي تحت اسم (مؤسسة تطوير صناعة السيارات ب تيارت).

وقد انجزت المؤسسة بمصنع عين بوشقيف بولاية تيارت وهو ما يعرف بمشروع سيارة (فاتيا) سابقا، وهذا المشروع السابق كان عبارة عن شراكة اقتصادية مختلطة بين الجزائر ممثلة بالمؤسسة الوطنية لإنتاج السيارات الخاصة (snvi) وإيطاليا ممثلة بشركة فيات للسيارات وهذا المشروع الصناعي والاستراتيجي لم يكتب له للأسف بنجاح بفعل تراجع الشريك الايطالي عن التزاماته التعاقدية.

¹ الدكتور مقلي بن عمار، تجربة في مجال الاستثمار في أنشطة تسويق وصناعة وتركيب السيارات، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابن خلدون تيارت، ص 09.

وقد فشلت عدة محاولات لإنفاذ المشروع المتأثر بحين وافقت وزارة الدفاع الوطني على الاستثمار في هذا المشروع من خلال شراكة لإنتاج مركبات عسكرية مع الشريك الإماراتي .

ورغم أن الشركة الجزائرية خاضعة للقانون الجزائري إلا أن رأس مالها التأسيسي ذو طابع مختلط، حيث تضم هذه الشراكة الاقتصادية ثلاثة مساهمين رئيسيين، إذ يمتلك الطرف الجزائري نسبة 51 بالمائة من الاسم (شركة تطوير صناعات السيارات التابعة لمديرية الصناعة العسكرية بوزارة الدفاع الوطني نسبة 34 بالمائة، والشركة الوطنية للعربات الصناعية نسبة 17 بالمائة) في حين يمتلك المساهم الإماراتي والمتمثل في صندوق الاستثمار الإماراتي (إعبار) نسبة 49 بالمائة من الأسهم، أما الطرف الألماني المتمثل في شركة (ديملر) فيعتبر شريكا تكنولوجيا ومانعا لرخصة إنتاج علامته الصناعية الشهيرة (ميرسيديس بنز)¹.

وتقدر الطاقة لإنتاج هذا المصنع المدشن يوم 30 سبتمبر 2014 بحوالي 6000 وحدة في السنة من سيارات (سبرينتر) الموجهة لمختلف الاستعمالات والميادين، و 2000 وحدة من سيارات (جي كلاس) رباعية الدفع من الصنف ج الموجهة للأغراض العسكرية والشبه العسكرية .

وقد تم تدشين اول سيارة رباعية الدفع عسكرية جزائرية تحت اسم أول (سيارة نمر) يوم 10 مارس 2015 وهي سيارة من علامة ميرسيديس بنز وهي نتيجة ثمرة شراكة اقتصادية مختلطة في مجال الصناعة الميكانيكية وصناعة السيارات.

وجدير بالإشارة ان هذه الشراكة الاقتصادية الثلاثية متعددة المشاريع حيث تمخضت عنها مصنعا للصناعات الميكانيكية بقسنطينة مكلف بصناعة المحركات للعلامات الصناعية مرسيديس (ميتو) (دوتز) و(دايملر) على التوالي لتجهيز السيارات الصناعية والآلات الفلاحية والآلات الاشغال عمومية .

ونعتقد ان تفعيل هذه المشاريع الاقتصادية في مجال صناعة السيارات ستجعل الجزائر احد اقطاب الصناعة الميكانيكية في افريقيا خاصة مع مساهمة كبار مصنعي السيارات العالمية .وهو علامة مرسيديس الألمانية .

وجدير بالذكر ايضا أن الأمور الإيجابية التي فعلتها الحكومة هي القرض الاستهلاكي لتسهيل اقتناء المنتجات الوطنية، ويدخل في هذا الباب السيارات المصنعة والمركبة محليا والواقع أن السيارات المركبة

¹ الدكتور مقلي بن عمار، نفس المرجع، ص 09-10.

بالجزائر ليست جزائرية خالصة من الناحية التقنية، حيث ان نسبة الادمج الوطني لشركات المناولة في مصنع سيارة سيمبول الجزائر لم تتجاوز بعد سنتين من الانتاج مقدار 25 بالمئة بعكس سيارة (داسيا) بالمغرب التي تقارب 40 بالمائة نسبة الدماج .

زعم ذلك فإننا نشجع هذه الخطة ونراها الية ذكية لتحفيز الشركات المصنعة للسيارات على فتح مصانع انتاج أو فروع تصنيع او تركيب بالجزائر من أجل تسهيل بيع منتجاتها داخل التراب الوطني .

وبالرجوع الى مجال تطبيق نشاط تركيب السيارات وتطبيقا لأحكام المادتين 25 و 24 من القانون رقم 04-08¹ والمتعلق بشروط ممارسة الأنشطة التجارية، وكذلك نص المادة 5 من المرسوم التنفيذي رقم 15-234 المتعلق بالشروط وكيفيات ممارسة الأنشطة والمهن المنظمة الخاضعة للتسجيل في السجل التجاري فإننا نجد شروط وكيفيات ممارسة نشاط انتاج السيارات وتركيبها فيما يلي :

1/نشاط انتاج المركبات أو تركيبها :

ان نشاط صناعة السيارات أو تركيبها ذلك انطلاقا من مجموعة مكونات واجزاء وقطع مستوردة لدى مورد واحد أو عدة موردين بحصة واحدة أو حصص منفصلة تشكل وحدة كاملة ضرورية للتجميع من خلال اضافتها الى شحن سابقة أو لاحقة أو مكمل مصنع من قبل المؤسسة ولذاتها او عن طريق المناولة أو اقتنائها لدى منتجين محليين².

2/المستثمر:

كل هيئة خاضعة للقانون الجزائري تنشأ في إطار القوانين والتنظيمات المعمول بها بين طرف جزائري وشريك أجنبي.

3/الصانع:

مصنع سيارات شريك عن طريق المساهمة في رأس المال الاجتماعي للهيئة الخاضعة للقانون الجزائري، ويحوز علامات ذات شهرة عالمية ويتوفر على مواقع للإنتاج في بلدين اثنين على الأقل.

¹ - المادة 25 و 26 من القانون رقم 04-08 المؤرخ في 14 أوت 2004.

² - الدكتور مقلي بن عمار. نفس المرجع، ص 10-11.

4/الادماج :

هي نشاطات منجزة في الجزائر تساهم في إنتاج السيارات أو تركيبها أما في المصنع أو عن طريق المناولة المحلية، وتصدير قطع السيارات الناتجة عن ذلك .

يرخص بممارسة نشاط انتاج السيارات وتركيبها للمتعاملين الذين يتأسسون بشكل شركات تجارية طبقا للتشريع المعمول به، ويثبتون ثلاث سنوات خبرة كحد أدنى في مجال صناعة السيارات وتركيبها ويحوزون اعتمادا نهائيا كوكلاء سيارات يسلمه الوزير المكلف للصناعة.

المطلب الثاني: صيغ الاستثمار في تركيب وتجميع السيارات

وهي صيغتان (ckd-skd-) حيث ان مرحلة الانتاج الكلي للسيارة قد تستغرق عقودا ولا توجد دولة نامية بلغت هذه المرحلة الى حد الساعة .

أن بلوغ 500 ألف سيارة سنويا مركبة محليا هو ما تسعى إليه وزارة الصناعة والمناجم لعام 2019، حيث انه في سنة 2016 تم تركيب حوالي 42 الف سيارة وذلك في مصنع رونو الجزائر بوهران وتم تسويقها محليا وفي سنة 2017 بدأ معمل هيونداي الجزائر في مرحلة التركيب بتيارت وفي هذه السنة بدأ تركيب سيارات (فولكسفاغن) و (سكودا) بمصنع غليزان وذلك بمعدل 100 سيارة يوميا، كما أبرمت الحكومة الجزائرية اتفاقية مع شركة بيجو واخرى مع شركة (ايفيكو) الاطالية للبدأ في التركيب للسنوات القادمة .

النظام الأول: نظام التجميع الصناعي CKD :

او COMPLETELY KNOCKED DOWN ما يعرف بنظام التجميع من اجزاء مفككة بالكامل وهو النظام الاكثر شيوعا في قطاع انتاج السيارات والمركبات عموما ويعتمد انتاج السيارات والمركبات عموما ويعتمد على فكرة ان الشركة إلام تقوم بتفكيك المنتج وفصل أجزاء الأساسية وارسالها الى الدولة التي يتواجد بها معمل التجميع إلى الدولة التي يتواجد بها معمل التجميع، والميزة الرئيسية لنظام التجميع الصناعي CKD هو تجنب رسوم الاستيراد العالية التي غالبا ما تفرض على المنتجات النهائية التي تستورد وفق النظام CBU، فمثلا بعض الدول خاصة النامية منها تفرض رسوما عالية على البعض السلع المستوردة لاسيما منها السلع الكهرومنزلية والسيارات والشاحنات...الخ تتراوح ما بين 30 الى 300

بالمئة وعند اعتماد نظام الاستيراد وفق نظام التجميع الصناعي CKD فإن الرسوم قد لا تمس سوى 25 بالمئة فقط من القيمة الاجمالية للسلعة وبالتالي يتمكن المواطن من الحصول على المنتج عالمي بسعر اقل وبنفس المواصفات، كما تستفيد خزينة الدولة من جباية الضرائب والرسوم على معمل التركيب ومن مناصب عمل جديدة ونقل التكنولوجيا ، وتفتح المجال لإنشاء مؤسسات صغيرة ومتوسطة محلية لصناعة قطع الغيار وغيرها ولعل العيب الرئيسي في نظام التجميع الصناعي CKD يكمن في مشكلة الشحن من البلد الاصلي الى بلد معمل التركيب فالجزء يتم تعبئتها كل على حده وبالتالي تلف بعضها او وجود عطب فيه قد يعطل عملية التجميع¹.

النظام الثاني: ويعرف بنظام التركيب الصناعي SKD

SEMINKNOCKED أو SKD أو نظام التركيب من اجزاء نصف مفككة وتكون نسبة التفكك المنتج اقل من نظام التجميع الصناعي SKD وبالتالي فان احتمال ارتفاع الرسوم المفروضة على الجزء وارد ما يعني أن السعر النهائي للمنتج قد يكون مرتفعا نوعا ما مقارنة بالنظام SKD .

النظام الثالث CBU:

COMPLETLY BUIT UNIT أو CBU ويخضع للحصص الاستيراد وتكون معدلات الرسوم الجمركية عالية عليه نوعا ما مقارنة بنظامي التجميع CKD والتركيب الصناعي CKD بما لا يقل عن الضعف إلى الضعفين.

فمثلا تركيا والتي يعتبر قطاع السيارات فيها من القطاعات الجد استراتيجية يتواجد فيها قرابة 15 معملا للتجميع بنظام CKD 11 منها تسيطر على حوالي 80 بالمائة من مجموع مبيعات السيارات في السوق المحلية بعد ان تطورت خلال أكثر من 40 عاما و60 بالمئة من اجمالي مبيعات السيارات في السوق المحلية تسيطر عليه الواردات من نظام CBU أي السيارات المستوردة وهي مركبة بالكامل و40 بالمائة الباقية تمثل مبيعات السيارات التي تم تجميعها وفق CKD التجميع من اجزاء مفككة بالكامل وخلال سنوات قليلة استطاع تجميع السيارات بنظام CKD في تركيا من المساهمة في ظهور اكثر من 1000 مؤسسة متخصصة في تصنيع قطع تجهيز السيارات وهو ما نأمل ان يحدث في الجزائر.

¹ - جريدة التحرير، العدد 1161 الصادرة في تاريخ 29 مارس 2017 الموافق لـ 01 رجب 1438، ص 04.

المبحث الثاني: شروط ممارسة نشاط تركيب السيارات

إن ممارسة نشاط انتاج السيارات وتركيبها يتطلب التقيد بدفتر الشروط المبين في المرسوم التنفيذي رقم 344/17 هذا الأخير الذي يبين شروط وكيفيات ممارسة نشاط انتاج سيارات وتركيبها .

وحسب المرسوم التنفيذي المذكور اعلاه، يتعين على مقدم طلب ممارسة نشاط انتاج سيارات وتركيبها قبل قيده في السجل التجاري أن يحصل على رخصة مؤقتة يسلمها الوزير المكلف بالصناعة.

يتكون الملف المطلوب بالحصول على الرخصة المؤقتة من¹:

الرخصة المؤقتة:

- طلب الحصول على الرخصة المؤقتة مع توضيح نوع السيارة التي يتم انتاجها او تركيبه .
- دفتر شروط ممضيا بالأحرف الأولى ومؤرخا وموقعا من قبل الشخص المؤهل قانونا، ومتضمنا لملاحظة (قرئ وصدق عليه) في بطاقة الالتزام المرفقة به .
- قرار المجلس الوطني للاستثمار .
- نسخة من القانون الأساسي للشركة يبين نشاط انتاج سيارة وتركيبها وكذا مساهمة الصانع الشريك في رأس مال شركة انتاج السيارة .
- دراسة تقنية اقتصادية للمشروع .
- عقد رخصة انتاج او تركيب واستعمال العلامة التي يحوزها الصانع الشريك، يغطي نطاق حقوقها نشاط التصدير .
- التزام الصانع الشريك بعدم اللجوء إلى المنافسة وبدعم التصدير .
- التزام الصانع الشريك لبيع نماذج التجميع ومنتجات اخرى لشركة المشروع بنفس اسعار خروج المنتج من المصنع المطبقة على وحداته وفروعه الخاصة .

¹ - المرسوم التنفيذي رقم 344/17 المؤرخ في 09 ربيع الأول 1939هـ الموافق لـ 28 نوفمبر 2017 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط انتاج المركبات وتركيبها.

حيث يودع الملف لدى المصالح المعنية بالوزارة المكلفة بالصناعة مقابل تسليم وصل الإيداع .

فيما يتعلق بالرخصة المؤقتة فإنها تسلم من قبل الوزير المكلف بالصناعة في أجل لا يتجاوز الخمسة عشر يوما التي تلي تاريخ تسليم وصل الإيداع ويجب ان يكون كل رد سلبي مبررا ويجب ان يبلغ للمعني من قبل المصالح المعنية بالوزارة المكلفة بالصناعة خلال نفس الآجال وهذا حسب نص المادة 7 من المرسوم التنفيذي رقم 1344/17¹.

أن الرخصة المؤقتة تسمح للمتعامل صاحب الطلب بالقيود في السجل التجاري والقيام بالإجراءات الضرورية بإنجاز استثمارها، ولا تعني الترخيص بممارسة النشاط أو استغلاله .

وجدير بالذكر أن صلاحية هذه الرخصة المؤقتة لا تتجاوز اربعة وعشرين شهرا اعتبارا من تاريخ تسليمها، ويمكن تمديد هذا الاجل بطلب من المعني وذلك على اساس الوثائق التبريرية وهذا حسب نص المادة الثامنة من المرسوم التنفيذي اعلاه .

يخطر لوزير المكلف بالصناعة الوزير المكلف بالتجارة بعد انقضاء صلاحية الرخصة المؤقتة، وفي حالة عدم تقديم طلب تمديدها وذلك قصد الشروع بإجراءات سحب السجل التجاري من المتعامل .

-الاعتماد النهائي:

يشترط بالممارسة الفعلية لنشاط انتاج السيارات وتركيبها الحصول على الاعتماد النهائي .حيث يجب ان يتكون الملف المطلوب للحصول على الاعتماد مما يلي :

- طلب الحصول على الاعتماد النهائي .
- نسخة من السجل التجاري .
- نسخة من بطاقة التعريف الجبائية .
- الوثائق التي تثبت وجود المنشآت الأساسية والتجهيزات الضرورية لإنتاج السيارات وتركيبها.
- الوثائق المتعلقة بتأهيل المستخدمين.

¹ - المرسوم التنفيذي رقم 344/17 المؤرخ في 09 ربيع الأول 1939هـ الموافق لـ 28 نوفمبر 2017 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط انتاج المركبات وتركيبها.

- الوثيقة التي تثبت رقم التعريف العالمي للمصانع VVMI الخاص بالمصنع المنشأ بالجزائر والمسلم من قبل الهيئة المؤهلة .

- الوثائق المتعلقة لبرنامج تأهيل المناولين المحليين ومرافقة المستثمرين المناولين الجدد .

- قائمة مجهزي المصانع الذين يرافقون المشروع من خلال استثمارات في الجزائر .

تسليم الاعتماد النهائي :

- يخضع تسليم الاعتماد النهائي لزيارات تفتيش ميدانية مسبقة تقوم بها المصالح المؤهلة في الوزارة المكلفة بالصناعة قصد التأكد من مدى احترام الالتزامات التي تعهد بها المتعامل .

- يسلم الاعتماد النهائي من قبل الوزير المكلف بالصناعة في اجل لا يتجاوز شهرا واحدا اعتبارا من تاريخ ايداع الطلب .

- يجب ان يبلغ كل تحفظ محتمل الى المتعامل لكي يتمكن من تداركه بالآجال المحددة في وثيقة التبليغ، وهذا حسب المواد 10،11 من المرسوم التنفيذي المذكور اعلاه.

تخضع ممارسة نشاط انتاج السيارات وتركيبها من قبل المتعامل المعتمد للكيفيات المنصوص عليها في بنود دفتر الشروط والذي سوف نتناول معطياته في المطلب الاول .

كما سنتناول في المطلب الثاني الجزاءات المترتبة عن الاخلال لبنود دفتر الشروط¹.

المطلب الأول: دفتر الشروط الخاص بنشاط تركيب السيارات

يهدف دفتر الشروط هذا الى تحديد شروط وكيفيات ممارسة نشاط انتاج السيارات وتركيبها

- يمارس نشاط انتاج السيارات ونتاجها في ضل احترام الاحكام التشريعية والتنظيمية المطبقة لا سيما في مجال المنافسة والممارسات التجارية وحماية المستهلك والامن والنظافة والظروف الصحية والتامين والبيئة .

¹ - المرسوم التنفيذي رقم 17/344 المؤرخ في 09 ربيع الأول 1939هـ الموافق لـ 28 نوفمبر 2017 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط انتاج المركبات وتركيبها.

يجب على مقدم الطلب ممارسة نشاط وانتاج السيارات وتركيبها ان يقدم دراسة تقنية اقتصادية مفصلة تغطي فترة خمس سنوات على الاقل وتتضمن خصوصا ما يلي :

- مخطط المنشآت الاساسية التي ستحتضن النشاط .
- المخطط الاستثماري والمالي.
- التوقعات الخاصة بمستويات الانتاج والتركيب حسب الطراز .
- التوقعات الخاصة بالقيم المالية.
- المناصب المتوقع استحداثها.
- تطور الإدماج.
- مستويات التصدير المرتقبة عند الاقتضاء.

وتبقى الاستفادة من المزايا المرتبطة بالاستثمار وبالنظام الجبائي التفضيلي المقرر بالنسبة للمجموعات الموجه للصناعات التركيبية وتلك المسماة نماذج تجميع CKD مرهونة بمدى احترام نسب الادماج مثل ما ينص على ذلك التنظيم المعمول به، وهذا كله حسب نص المادة الثالثة من دفتر الشروط من المرسوم التنفيذي 344/17¹.

تلتزم شركة الانتاج والتركيب بنسبة 15 بالمئة على الاقل بعد سنة الثالثة من النشاط ابتداء من نشر دفتر الاعباء هذا وبنسبة تتراوح من 40 الى 60 بالمئة بعد السنة الخامسة واحترام تفصيل نسب الادماج التدريجية حسب الاصناف، كما هو محدد في التنظيم المعمول به .

تحدد تفاصيل نسب الادماج تدريجية حسب الفئة بموجب قرار مشترك بين الوزير المكلف بالمالية والوزير المكلف بالصناعة والمناجم .

تحسب نسبة الادماج وفق الصيغة الاتية:

¹ - المرسوم التنفيذي رقم 344/17 المؤرخ في 09 ربيع الأول 1939هـ الموافق لـ 28 نوفمبر 2017 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط انتاج المركبات وتركيبها.

نسبة الإدماج : تساوي النسبة المحلية + نسبة تصدير قطع الغيار + نسبة التشغيل في صناعة قطع الغيار.

تساهم كل نسبة في صيغة الحساب في النسبة الكلية للإدماج ويجب الا تفوق مساهمة النسبة المحلية 50 بالمئة من نسبة الإدماج، أما نسب تصدير قطع الغيار والتشغيل فيمثلان نسبة 50 بالمئة المتبقية، علما بان نسبة التشغيل في قطع الغيار تحدد بـ 12.5 بالمئة.

النسبة المحلية: التكاليف المحلية + المشتريات المحلية + الصادرات من المركبات.

التكاليف المحلية + المشتريات المحلية + المشتريات عند الاستيراد.

ويقصد بما يأتي: التكاليف المحلية: كل التكاليف المحلية (الأجور والتكوين).

المشتريات المحلية : المشتريات المحلية من قطع الغيار المنتجة محليا وكذا الخدمات المنجزة في الجزائر المرتبطة مباشرة بنشاط الانتاج .

تصدير المركبات : قيمة تصدير المركبات المنتجة في الجزائر من قبل المستثمر .

المشتريات عند الاستيراد: تكاليف شراء المجموعات المستوردة .

نسبة تصدير قطع الغيار .

قيمة قطعة السيارة المصدرة / المشتريات عند الاستيراد * 10/5.

ويقصد بما يأتي :

- قيمة قطعة السيارة المصدرة : القيمة المصدرة للقطع المصنعة محليا الى الصانع الشريك.

- المشتريات عند الاستيراد : تكاليف شراء المجموعات المستوردة.

نسبة التشغيل = عدد مناصب الشغل المباشر للمناولة في قطع الغيا / 100¹.

ويقصد بما يأتي:

¹ - المرسوم التنفيذي رقم 17/344 المؤرخ في 09 ربيع الأول 1939هـ الموافق لـ 28 نوفمبر 2017 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط انتاج المركبات وتركيبها.

عدد مناصب الشغل المباشر التي يستحدثها نشاط صناعة المكونات والتجهيزات وقطع الغيار والاجزاء .

- يجب ان يتوفر لدى شركة الانتاج والتركيب نظام محاسبي للتكاليف بما يمكنها من تبرير مستويات الادمج المحققة وهذا حسب نص المادة 5 من دفتر الشروط من المرسوم التنفيذي 344/17

زيادة على الشروط المنصوص عليها اعلاه يجب على مقدم الطلب ان يقدم وثائق تثبت القدرات التقنية والمالية الضرورية لإنجاز المشروع واستغلالها .

يجب ان ينجز المشروع اجباريا بالشراكة مع صانع يتعين ان يكون من مصنف عالمي .

ويلتزم مقدم الطلب بما يلي:

- الانتاج والتركيب تحت علامة الصانع الشريك .

- تأهيل وتعبئة المجهزين والمناولين من اجل الصناعة المحلية للمكونات وقطع الغيار والأجزاء.

- تقديم التصديقات في مجال الامن والبيئة.

- ضمان المساعدة التقنية ونقل المهارة والاستشارة.

- توضيح كيفيات استغلال الرخصة .

وهذا حسب نص المادة 6 من دفتر الشروط من المرسوم التنفيذي 344/17¹.

- تنص المادة 7 من دفتر الشروط من المرسوم التنفيذي 344/17: يجب ان تتوفر لدى المتعامل المعتمد هياكل قاعدية ومنشآت وتجهيزات لتركيب وانجاز السيارات الملائمة والمطابقة للمعايير والخصوصيات التقنية التي يشترطها التنظيم المعمول به المتعلق بالنشاطات الصناعية .

وحسب نص المادة 8 من نفس الدفتر يجب ان يتوفر لدى المتعامل مستخدمون ذو الكفاءات

المطلوبة أو خبرة مهنية كافية في هذا المجال

¹ - المرسوم التنفيذي رقم 344/17 المؤرخ في 09 ربيع الأول 1939هـ الموافق لـ 28 نوفمبر 2017 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط انتاج المركبات وتركيبها.

- يجب على المتعامل المعتمد ان ينفذ مخططا تكوينيا لتأهيل مستخدمى التآطير المحليين في مجال التسيير الصناعي وتسيير مراحل الانتاج مستخدمى التحكم وتنفيذ التقنيات الصناعية، كما يساهم في ترقية الابتكار والبحث والتنمية المطبقين في الصناعة الوطنية للسيارات حسب نص المادة 9 من دفتر والمرسوم المذكورين اعلاه .

- يجب ان تستجيب السيارات المنتجة لمعايير الامن وحماية البيئة المنصوص عليها في التشريع والتنظيم المعمول بهما لاسيما تلك المنصوص عليها في القرار المؤرخ سنة 2015 الذي يحدد الشروط المتعلقة بممارسة نشاط وكلاء السيارات الجديدة، ويجب ان تكون مستويات استهلاك الوقود مطابقة للمعايير والشروط المطلوبة في هذا المجال (نص المادة 10 من دفتر الشروط من المرسوم التنفيذي 344/17).

- تخضع السيارات المنتجة لمراقبة المطابقة من قبل مصالح الصناعة والمناجم طبقا للتنظيم المعمول به (المادة 11 من دفتر الشروط).

يجب على المتعامل ان يستجيب من خلال انتاجه وتركيبه للسيارات لطلب السوق فيما يخص السيارات التي تسيير بغاز البترول المميع (نص المادة 12 من نفس المرسوم)¹.

- يجب ان تكون السيارات المنتجة او المركبة مضمونة من عيوب التصنيع والعيوب الظاهرة او الخفية، حيث يلزم المتعامل بالقيام على حسابه بحملات تذكير في حال وجود عيوب في التصميم والامن التي تكتشف على طراز او حصة من المركبات (نص المادة 13 من نفس المرسوم).

- يلزم المتعامل المعتمد لإنتاج وتركيب سيارات تنافسية مقارنة بمنتجات المستوردة من نفس النوع والتعهد ببلوغ هذه النتيجة ابتداءا من السنة الثالثة، وعند هذا الاجل يجب عليه ان ينتج ويركب وفق الطاقات الكاملة لوحدها مع التصدير الفائض في الانتاج الذي لم يتم بيعه في السوق الوطنية (نص المادة 14 من نفس المرسوم).

- يلتزم المتعامل المعتمد بعدم رفع اسعار السيارات المصنعة في الجزائر خلال الفترات التي تكون فيها السوق المحلية محمية من قبل السلطات العمومية إلا في حدود الاثر المحتمل لزيادة في تكاليف الانتاج او التركيب او تكاليف الهيكلة .

¹ - المادة (12) من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 19 فيفري 1992 م

- يجب على المتعامل المعتمد أن يلتزم بضمان قطع الغيار واللوازم عبر موزعيه، وفي حالة التوقف عن النشاط فهو ملزم بضمان وفرة قطع الغيار واللوازم الأصلية أو من نوعية معتمدة خلال مدة عشر سنوات على الأقل .

يتم توزيع السيارات المنتجة محليا في نفس الظروف المنصوص عليها في التنظيم المعمول به الذي يحكم نشاط وكلاء السيارات الجديدة لاسيما احكام المرسوم التنفيذي رقم 58/15 وهذا حسب المواد 17/16/15 من المرسوم التنفيذي 344/17¹.

- يخضع تنفيذ الالتزامات المنصوص عليها في المادتين 17/16 اعلاه الى مراقبة منتظمة من المصالح المعنية للوزارة المكلفة بالصناعة .

المطلب الثاني: الجزاءات المترتبة عند الاخلال بدفتر الشروط

يلتزم المتعامل المعتمد باحترام احكام دفتر الشروط المبين في المطلب الاول والخضوع لمراقبة المصالح المختصة.

حيث يترتب على اي مخالفة لأحكام المرسوم التنفيذي رقم 344/17 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط انتاج السيارات وتركيبها وكذا الالتزامات المنصوص عليها في دفتر الشروط، تحرير تقرير من قبل مصالح المراقبة المختصة يؤمر فيه المخالف بتسوية الوضعية في الاجال المحددة في الاعذار الذي يتم تبليغه للمعني.

بعد انقضاء الاجل المحدد في الاعذار وإذا لم يتم المخالف بتسوية وضعيته تصدر في حق المتعامل العقوبات والتي تكون مقترنة جزئيا أو كليا أو مطبقة بشكل منفصل حسب خطورة التقصير إلى:

- سحب المزايا المتعلقة بالنظام الجبائي التفضيلي المقرر لنماذج التجميع الموجهة للصناعات التركيبية ونماذج التجميع المسماة CKD .

- سحب او تعويض مزايا الاستثمار الممنوحة في إطار ترتيبات الوكالة الوطنية لترقية الاستثمار .

- مراجعة شروط منح الامتياز على الأرض.

¹ - المرسوم التنفيذي رقم 344/17 المؤرخ في 09 ربيع الأول 1939هـ الموافق لـ 28 نوفمبر 2017 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط انتاج المركبات وتركيبها.

- تطبيق العقوبات المالية المنصوص عليها في قانون المالية لسنة 2018 .

السحب النهائي للاعتماد من قبل المصالح المعنية للوزارة المكلفة بالصناعة مع الالتماس من الوزارة المكلفة بالتجارة الشروع في اجراءات سحب السجل التجاري .

المطلب الثالث: أهم التحديات التي واجهت تركيب السيارات في الجزائر

عرفت اسعار السيارات المستعملة والجديدة مؤشرات جديدة تدل على انها تراجعت امام الضغط المستهلكين الذين لا يزال قطاع واسع منهم مثبتت بحملة المقاطعة "خليها تصدي "

وفي اسواق السيارات عبر ارجاء الوطن بشكل تدريجي بعد اسابيع لتعريف مركباتها قبل شهر رمضان والذي يغلق فيه السوق وتتوقف فيه المبيعات ولأول مرة منذ ان ارتفعت فيه الاسعار لمن يملك ميزانية في حدود (كيا بيكانتو ورونو سامبول وداسيا لوقان) بحالة جيدة في الموديلات الخاصة سنوات (2012-2013) على الرغم من ان الموديلات تحمل الترقيم نفسه من السنوات لاتزال تحافظ على سعرها المرتفع على غرار كليو كومبيس 2013 سعر 130 مليون سنتيم.

ويمكن لأصحاب الميزانيات المنخفضة أن يقتتو سيارة صغيرة على غرار موديل "ماروتي" بأسعار منخفضة بالنسبة لما عرفته من ارتفاع من قبل ويبدو ان التأشير كان محدود على موديلات "فولسفاغن" و"ابيزا التي لا تزال أسعارها مرتفعة فوق عتبة 200 مليون سنتيم كما شهدت سيارات العلامة الكورية تراجع محسوسا.

تحديات حملة المقاطعة الشرسة عبر مواقع التواصل الاجتماعي

ولوحظ أن السيارات الجديدة المركبة في الجزائر لا تلقي اقبالا داخل السوق المستعملة سوى من بعض الفضوليين، حيث يصادفونها بأشعار واسعار بفروق كبيرة عن سعر الوكيل المرتفع اصلا لكن هذا الوضع من المتوقع ان لا يدوم طويلا على الأقل إلى أسابيع وانخفاض أسعارها من خلال حملة المقاطعة "خليها تصدي التي تجتاح واقع قطاع تركيب السيارات في الجزائر" .

- حملة خليها تصدي تواصل تعرية قطاع تركيب السيارات والكشف على احتيال بعض الوكلاء من الزبائن فبعد فضيحة هامش الربح الخيالية واحتياجات العديد من الزبائن سوفاك لسيارات العملاق الالمانى الغير مطابقة لمعايير دولية .

واعلان الديوان الوطني عن فضيحة اخرى عن العديد من السيارات التي يتم استيرادها ولا يتم ترقيمها في تلك السنة ويتم ترقيمها إلا في سنة التسويق، السيارات التي لا تسوق في نفس سنة استيرادها لإمكان الوكالات بيعها وهذا خلال سنة 2017 وفق الديوان الوطني للإحصاء.

وهذا تعرف بورصة السيارات ركودا بعد مرور حوالي 40 يوم من المقاطعة من اطلاق رواد التواصل الاجتماعي حملة المقاطعة .

خلاصة الفصل:

من خلال دراستنا للفصل الثاني و المتعلق بشروط و كيفيات ممارسة نشاط تركيب السيارات الجديدة خلصنا الى أن هذا النشاط جديدا في الجزائر وهذا ما يبدو أن الجزائر تحاول الانتقال من مرحلة استيراد السيارات إلى صناعتها وتركيبها محليا خاصة وأنها ثالث أكبر سوق للسيارات في إفريقيا بعد كل من جنوب إفريقيا ومصر بحولي 06 مليون سيارة تجوب طرقنا يوميا.

الخطمة

لا توجد مصانع لصناعة السيارات خارج دول المنشأ فكل الدول النامية بما فيها التي حققت انجازات كبيرة في قطاع السيارات تعمل وفق نظم التركيب والتجميع الصناعي للسيارات المتعارف عليها وبرغم كل ما قد تلقاه هذه النظم من انتقادات موضوعية فإنها آخر المطاف أفضل من استيراد السيارات بصيغتها النهائية باعتبار ان معامل التركيب والتجميع وفي كل الحالات سوف توفر سلعا ومنتجات وسيارات بعلامات عالمية وبمواصفات جد مقبولة كما انها سوف تمتص جزءا من البطالة مباشرة أو عن طريق الوظائف ذات الصلة فالدراسات اكدت ان قطاع تركيب وتجميع السيارات يتوفر على 40 مهنة من بينها 26 مهنة ستحتاج الى يد عاملة مؤهلة وهو ما يفرض توسيع الخيارات في معاهد التكوين والجامعات ففي المغرب مثلا خلقت معامل التجميع التي انشأت اكثر من 6 الاف منصب شغل مباشر وأكثر من 30 الف منصب شغل غير مباشر .

كذلك فإن تلك المعامل سوف توفر مناخا مناسباً لظهور صناعات أخرى ذات الصلة بقطاع لظهور صناعات أخرى ذات الصلة بقطاع السيارات كما أنها معامل تعمل وفق النظام الجبائي الحقيقي سوف تدعم خزينة الدولة من ناحية ، وتعزز سياسة تخفيض فاتورة الاستيراد وغيرها ،ففي تونس مثلا وبرغم قلتها اوجدت تلك المعامل مناخا ارتفع فيه عدد المؤسسات التي تشتغل في صناعة اجزاء السيارات الى اكثر من 200 شركة في أقل من 6 سنوات وتطور عدد العاملين بها من اقل من 16 الف عامل إلى أكثر من 43 ألف عامل .

وبشكل عام، خيار صناعة تجميع وتركيب السيارات يدل استيرادها خيار جد مقبول ،خاصة وان بدء التجميع والتركيب سيتبعه حتما ارتفاع تدريجي في نسبة الاندماج المحلي لان قانون السوق ستقرض نفسها على اصحاب تلك المعامل ،خاصة منها قواعد المنشأ وشروط الاستفادة من الامتيازات وغيرها، ولكن يبقى ذلك مرهون بمدى رقابة الدولة على القطاع وصرامتها.

بعض الحلول والاقتراحات التي قد تكون مفيدة

- ضرورة تشجيع المؤسسات الوطنية الصغيرة والمتوسطة لخوض مجال الاستثمار في مجال صناعة وتركيب السيارات وفي مجال الزيوت والمعدات الميكانيكية والكهربائية الخاصة بالسيارات، مع تخصيص صفحات اشهارية مجانية (مرئية ومسموعة ومكتوبة) لجميع المتعاملين الناشطين في مجال صناعة السيارات والصناعة الميكانيكية بما يخدم المنتج الوطني، زيادة على التخفيضات في مجال تأمين السيارات والمعدات المحلية.

- ضرورة سن قواعد عقابية على المتعاملين الأجانب في حالة ثبوت عيوب خفية متعمدة في السيارات، كإجراء الحرمان من الدخول إلى السوق الوطنية من أجل تأمين كل حوادث السيارات التي بسبب اعطال ميكانيكية وعيوب خفية في السيارات (عيوب تصنيع).

- ضرورة تطوير مهارات الاطارات ومسيري نشاط صناعة وتركيب ووكلاء السيارات وموزعيها وبائعها من خلال اجراء دورات تكوينية وتدريبية، تحت اشراف وزارة الصناعة وبمشاركة وزارة التجارة ووزارة التعليم العالي، لاسيما في مجال القانون التجاري والقانون الضريبي وقانون المالية والمحاسبة، وتسليمهم شهادات علمية وتكوينية تعتمد كمييار في تقيط كل شركة أو وكيل، مع الزام وكلاء بيع السيارات بتوظيف خريجي جامعات متخصصين في مجال الادارة والقانون والضرائب والمحاسبة والميكانيك والكترونيك والبيئة .

- ضرورة تخصيص حصة ضمن السيارات المركبة تتعلق بالمعوقين او ذوي الاحتياجات الخاصة بما يتناسب مع درجة ونوع كل اعاقاة، او على الاقل تسهيل استيرادها وجمركتها وتسليمها.

- استحدثت جائزة وطنية سنوية لأحسن منتج وطني في مجال الصناعة الميكانيكية ولواحق السيارات لبعث التنافسية بين المؤسسات المنتجة والشركات المصنعة، مع تخصيص جائزة لأحسن منتج شاب في مجال السيارات والميكانيك من اجل تشجيعه على مواصلة النشاط.

- ضرورة تأطير نشاط بيع وتصليح السيارات القديمة، لما له من فوائد قانونية ومالية تعود بالفائدة على الخزينة العمومية وذلك من خلال تقنين هذا النشاط بمصالح السجل التجاري بوزارة التجارة ووزارة الصناعة اعتمادا لوكلاء متخصصين ومعتادين في مجال تسويق وصناعة وتركيب السيارات القديمة. وفي الاخير نقول أن هذا العمل مجرد محاولة بحثية متواضعة لشرح الاحكام القانونية والتنظيمية المتعلقة بنشاط صناعة وتركيب وتسويق وضوابط ممارسة هذه النشاطات بالجزائر.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

الكتب:

1. بومدين علي، دفاتر الشروط في القانون الإداري (دراسة متعلقة بعقود الإدارة)، جامعة الجزائر 2011/2010.
2. د.د. عجالي خالد، أطروحة بعنوان حدود استخدام سلطان الإرادة في عقود توزيع السيارات والمركبات الجديدة، جامعة بن خلدون، تيارت.
3. الدكتور مقني بن عمار، تجربة في مجال الاستثمار في أنشطة تسويق وصناعة وتركيب السيارات، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابن خلدون تيارت.
4. منير نوري، التسويق الدولي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ط1، 2015.

القوانين والمراسيم:

1. القانون رقم 08-13 الممضي في 30 ديسمبر 2013 المتضمن قانون المالية لسنة 2014، الجريدة الرسمية العدد 68، مؤرخة في 31 ديسمبر 2013.
2. القانون رقم 03-09 الممضي في 25 فبراير 2009 يتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، المعدل والمتمم الجريدة الرسمية العدد 15، مؤرخة في 08 مارس 2009.
3. الامر رقم 01-09 الممضي في 22 يوليو 2009 المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2009.
4. القرار الوزاري (وزارة الصناعة وترقية الاستثمارات) الممضي في 20 أبريل 2008 الذي يحدد الكفاءات المكتسبة للمستخدمين لدى الوكلاء الجريدة الرسمية العدد 49، مؤرخة في 03 سبتمبر 2008.
5. القانون رقم 08-04 المؤرخ في 14 أوت 2004
6. القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 19 فيفري 1992 م
7. القرار الوزاري المؤرخ في 4 أبريل 1972

قائمة المصادر والمراجع

8. المرسوم التنفيذي رقم 344/17 المؤرخ في 09 ربيع الأول 1939هـ الموافق لـ 28 نوفمبر 2017.
9. المرسوم التنفيذي رقم 14-241 الممضي في 27 أوت 2014.
10. المرسوم التنفيذي رقم 07-390(الملغى)، 30 يوليو 2008
11. المرسوم التنفيذي رقم 02-453 الممضي في 21 ديسمبر 2002 المحدد لصلاحيات وزير التجارة الأمر رقم 03-04 الممضي في 19 يوليو 2003 .
12. المرسوم التنفيذي رقم 263 (02 المؤرخ في 17 أوت 2002 ، يتضمّن إنشاء المعهد الوطني للتكوينات البيئية- ج. ر. العدد 56 لسنة 2002 بتاريخ الأحد 18 أوت 2002 م.
13. المرسوم التنفيذي رقم 100 (97 المؤرخ في 29 مارس 1997 م يحدّد تنظيم غرف الصناعة التقليدية والحرف وعملها ج ر-العدد 18 لسنة 1997 بتاريخ الأحد 30 مارس 1997 م.
14. المرسوم التنفيذي رقم 92-68 الممضي في 18 فبراير 1992 المتضمن القانون الأساسي الخاص بالمركز الوطني للسجل التجاري وتنظيمه، المعدل والمتمم.
1. الجريدة الرسمية رقم 48، مؤرخة في 09 سبتمبر 2015، ص 07. وبموجب هذا النص ألغي المرسوم التنفيذي رقم 97-40 المؤرخ في 18 يناير 1997 المتعلق بمعايير تحديد النشاطات والمهن المقننة الخاضعة للقيود في السجل التجاري وتأطيرها، ج.ر.ع 5، مؤرخة في 19 يناير 1997.
2. المرسوم التنفيذي رقم 320 (94 المؤرخ في 17 أكتوبر 1994 م يتعلّق بالمناطق الحرّة- ج.ر-العدد 67 لسنة 1994 بتاريخ الأربعاء 19 أكتوبر 1994 م.
3. الجريدة الرسمية العدد 54 لسنة 1990 بتاريخ الأربعاء 12 ديسمبر 1990 م، ص 1711 بالنص العربي.
4. المرسوم التنفيذي رقم 195 (89 المؤرخ في 17 أكتوبر 1989 يحدد الإتفاقية النموذجية المتعلقة بالإستعمال الخاص ذي الطابع التعاقدية للأملك العمومية- ج.ر- العدد 44 لسنة 1989 بتاريخ الأربعاء 18 أكتوبر 1989 م، ص 1183

قائمة المصادر والمراجع

5. المواد (28) المؤرخ في 2 سبتمبر 1986 يتعلق بامتياز إستخراج المواد- ج.ر (32- و (33) من المرسوم رقم(86، (29) (31) ، (4) أنظر مثلا المواد – (28) العدد 36 لسنة 1986 بتاريخ الأربعاء 3 سبتمبر 1986 م.

6. المرسوم التنفيذي رقم 261 (85) المؤرخ في 29 أكتوبر سنة 1985

7. المرسوم التنفيذي رقم 200 (83) المؤرخ في 19 مارس 1983

فهرس المحتويات

الفصل الأول: شروط وكيفيات نشاط تسويق السيارات الجديدة

06	تمهيد
07	المبحث الأول: تسويق السيارات كمنشأ تجاري مقنن
08	المطلب الأول: تعريف السيارة والركبة
10	المطلب الثاني: ضوابط نشاط تسويق السيارات
19	المبحث الثاني: شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء السيارات
20	المطلب الأول: دفتر الشروط الخاص بوكلاء السيارات
22	المطلب الثاني: الشروط الادارية
25	المطلب الثالث: الشروط التقنية
27	خلاصة الفصل

الفصل الثاني: شروط وكيفيات ممارسة نشاط تركيب السيارات الجديدة

29	تمهيد
30	المبحث الأول: مجال تطبيق نشاط تركيب السيارات
31	المطلب الأول: نشاط تركيب السيارات ولواحقها
35	المطلب الثاني: صيغ الاستثمار في تركيب وتجميع السيارات
37	المبحث الثاني: شروط ممارسة نشاط تركيب السيارات
39	المطلب الأول: دفتر الشروط الخاص بنشاط تركيب السيارات
44	المطلب الثاني: الجزاءات المترتبة عند الاخلال بدفتر الشروط
45	المطلب الثالث: أهم التحديات التي واجهت تركيب السيارات في الجزائر
47	خلاصة الفصل
49	خاتمة