

الأطر القانونية لممارسة نشاط تسويق السيارات الجديدة في الجزائر

الدكتور مقني بن عمار، أستاذ محاضر "أ"

كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابن خلدون، تيارت

مقدمة

السيارة أو المركبة الآلية كما يطلق عليها من أهم الاختراعات المفيدة للإنسان منذ أواخر القرن القبل المنصرم حتى 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.

السيارة هي مركبة آلية تتكون من مجموعة من الاجزاء الميكانيكية تعمل كل هذه الأجزاء بصورة متناسقة، بحيث تؤدي إلى تحريك هذه المركبة، وتعتبر السيارة من وسائل النقل الأكثر انتشارا في عصرنا الحالي.

السيارات تنقسم إلى عدة أنواع منها الصغيرة، وأكثرها يمتلكه الأشخاص العاديين ويستعملونها للذهاب إلى العمل أو من أجل تنقل العائلة من مكان إلى آخر أو للرحلات، ومنها الكبيرة، الشاحنات التي تستعمل لنقل البضائع، وهي بذلك تعتبر العنصر الأساسي في الدول الصناعية في دفع عجلة الاقتصاد إلى الأمام.

وتعد السيارات مركبات تتحرك على عجلات حاملة المحرك الخاص بها تستخدم لنقل الركاب أو البضائع، ومنها ما يستخدم في المناجم لنقل المعادن الخام. وجرى العرف على أن السيارات لا يدخل من ضمنها ما يسير على قضبان.

ومعظم التعريفات لهذا المصطلح تحدد أن السيارات مصممة للتحرك على الطرق المجهزة، وبها أماكن لجلوس من شخص لسبع أشخاص. وفي العادة تسير على أربع عجلات وبها محرك يسير بالوقود أو الطاقة، أيا كان نوعها، ثم تغيرت النظرة إليها وأصبحت السيارة في العرف الحالي هي المبنية لنقل الركاب وليس البضائع. وللسيارة جوانب إيجابية كما لها جوانب سلبية:

ففي الجانب الإيجابي: تعتبر السيارة وسيلة انتقال ونقل، فهي أيضاً مصدر رزق وكسب للعديد من قطاعات المجتمع كالتجارة والصناعة والأعمال.

فهناك الصناعة؛ صناعة السيارات وصناعة المحركات وقطع غيار السيارات وصناعة معدات الكشف والصيانة والإصلاح...

وهناك التجارة؛ ومنها توريد واستيراد وبيع وشراء واستبدال للسيارات، وتجارة قطع غيار السيارات، وأجهزة الفحص والتحليل ومعدات الصيانة والإصلاح.

وفي الجانب السلبي: تعتبر حوادث المرور المادية والجسدية والمعنوية أهم ما يعاب على استعمال السيارات. وتشمل تلك الحوادث ركاب المركبة والمشاة خارج المركبة. ولا شك أن حوادث السيارات تعتبر من الأسباب الرئيسية للوفيات في العديد من البلدان، وتضاف للخسائر البشرية خسارة للممتلكات والأموال.

ومن السلبيات المسجلة عليها الاستهلاك العالي لمصادر الطاقة من الوقود، مما يزيد من اعتماد اقتصاد البلاد الصناعية المتقدمة على سعر البترول والأسواق العالمية وعلى البلاد المنتجة للبترول.

ويمثل خطر التلوث والضوضاء الناجم من السيارات على صحة الإنسان من أكثر السلبيات عن استخدامهم هذه الآلة، لما يشكله من أمراض وآفات صحية، زيادة على آثاره الوخيمة على البيئة.

كما يعتبر الغش التجاري في نوعية السيارات المسوقة من سلبيات السيارة، بسبب لعيوب الخفية وعدم المطابقة للمواصفات الدولية للأمان والسلامة، وكذا الغش في قطع الغيار والزيوت، سواء من ناحية قطع غيار المزيفة أو لافتقارها للمواصفات الصحيحة التي تنعكس على أداء السيارة وحالتها، وبالتبعية على سلامة السيارة والأفراد.

هذا بالإضافة إلى الغش في أعمال الصيانة والإصلاح من ناحية العمالة غير المدربة وغير الآمنة، مما يؤدي إلى ضياع الوقت والمال في عمليات الصيانة والإصلاح. وهناك جانب سلبي آخر يتمثل في الخسائر المادية الناجمة عن سرقة السيارات والتجارة في السيارات المسروقة وتفكيكها وبيعها كقطع غيار. وفي هذا البحث سوف لن نتطرق للجوانب المتعلقة بالتأمين عن السيارات والمسؤوليات الناجمة عنها، ولن نستعرض المسائل المتعلقة بالرقابة التقنية، وإنما سنركز على الجوانب المتعلقة بنظام تسويق السيارات الجديدة، كنشاط تجاري مقنن يخضع لقيود وضوابط.

وستتولى بيان الشروط المتطلبة لممارسة النشاط من قبل وكلاء بيع السيارات، والالتزامات الواقعة على عاتقهم، في مواجهة الإدارات العمومية المختصة وفي مواجهة الزبائن، لاسيما ما يتعلق منها بتسليم السيارة المباعة ومتطلبات الأمان والسلامة، وذلك في ضوء النصوص القانونية الجديدة المؤطرة لنشاط تسويق السيارات، وبالخصوص منها دفتر الشروط "الجديد" المتعلق بنشاط تسويق السيارات الجديدة.

المبحث الأول: الشروط الإدارية لممارسة نشاط تسويق السيارات

نقسم هذا المبحث إلى مطلبين؛ نتناول في أولهما تسويق السيارات كنشاط تجاري مقنن، ونبحث في الثاني الالتزامات الواقعة على عاتق وكلاء تسويق السيارات الجديدة.

المطلب الأول: تسويق السيارات كنشاط تجاري مقنن

أولاً- تعريف السيارة والمركبة:

تعرف السيارة لغة بأنها: اسم مؤنث سيار . وجمعه سيارات (1).

وتقابلها في الفرنسية مصطلح: Véhicule ومصطلح automobile ويعني المركبة.

ويستعمل أيضا مصطلح voiture ويعني العربية، ويستعمل كذلك مصطلح . bagnole

وبالنسبة للسيارات الجديدة يستعمل مصطلح: véhicules neufs

وتعني السيارة اصطلاحا: عربة آلية بعجلات أربع للسير بوقود أو هي مركبة تسير بمحرك تستخدم للركوب ونقل الأشخاص والبضائع (2). وعادة ما يستعمل مصطلح مركبة، مع أن هذا المصطلح أوسع، بمعنى أن كل سيارة هي مركبة، ولكن ليست كل مركبة هي سيارة. فالسيارة مخصصة لنقل الأشخاص أصلا، والبضائع استثناء. أما المركبة فهي مخصصة للقيام بنقل بضائع أو للقيام بأشغال معينة.

وفي التشريع الجزائري تخضع السيارات لعدة نصوص قانونية ومنها:

1- ذكرت السيارة في القرآن الكريم في عدة مواضع. ولم يقصد بها المركبة بالمفهوم العصري على اعتبار أن السيارة من اختراعات القرن العشرين فقط، وإنما قصد بها القافلة أو المشاة أو الرفقة أو مجموعة من القوم المارة أو العابرين يمرون معا. فقال تعالى: "أَحْلِلْ لَكُمْ صَيْدَ الْبَحْرِ وَطَعَامَهُ مَتَاعًا لَكُمْ وَلِلسَّيْرَةِ وَحَرَّمَ عَلَيْكُمْ صَيْدَ الْبَرِّ مَا دُمْتُمْ حُرُمًا وَاتَّقُوا اللَّهَ الَّذِي إِلَيْهِ تُحْشَرُونَ". سورة المائدة- الآية 96. وقال تعالى: "قَالَ قَائِلٌ مِنْهُمْ لَا تَقْتُلُوا يُوسُفَ وَأَلْقُوهُ فِي غَيَابَةِ الْجُبِّ يَلْتَقِطُهُ بَعْضُ السَّيْرَةِ إِنْ كُنْتُمْ فَاعِلِينَ". سورة يوسف - الآية 10. وقال تعالى: "وَجَاءَتْ سَيَّارَةٌ فَأَرْسَلُوا وَارِدَهُمْ فَأَدْلَى دَلْوَهُ قَالَ يَا بُشْرَى هَذَا غُلَامٌ وَأَسْرُوهُ بِضَاعَةً وَاللَّهُ عَلِيمٌ بِمَا يَعْمَلُونَ". سورة يوسف - الآية 19.

2- وتسمى سيارة النقل بمقابل: سيارة تاكسي Taxi ، أي سيارة لنقل الناس مقابل أجرة. وتسمى سيارة الإسعاف: ambulance ، أي سيارة معدة طبيًا لنقل المرضى إلى المستشفى. وتسمى سيارة الإطفاء: autopompe . وتسمى سيارة التصليح: dépanneuse .

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⁽¹⁾:

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

أما مصطلح المركبة فقد عرفته المادة الأولى من الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير سنة 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار بما يلي⁽²⁾:

المركبة: كل مالك مركبة ملزم بالاكتتاب في عقد تأمين يغطي الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير وذلك قبل إطلاقها 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 الأشخاص أو الأشياء،
- 2 — كل جهاز بري مرتبط بمركبة برية ذات محرك،
- 3 — كل آلية أخرى يمكن أن تكون مشابهة للمقطورات أو نصف المقطورات، بموجب مرسوم.

وميزت المادة الأولى من المرسوم التنفيذي رقم 15-58 الممضي في 08 فبراير 2015. المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة بين مصطلح السيارة ومصطلح المركبة، وعرفتتهما كما يلي⁽¹⁾:

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

2- ج. ر. ع 15 ، مؤرخة في 19 فبراير 1974 ، ص 230.

السيارة Véhicule: كل مركبة موجهة لنقل الأشخاص أو البضائع تكون مزودة بجهاز ميكانيكي للدفع تسيير على الطريق.

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

المركبة Automobile: كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك للدفع أو غير مزودة لذلك، تسيير على الطريق بوسائلها الخاصة أو تدفع أو تجر، سيارة ومقطورة ونصف مقطورة وآلة متحركة.

والمقصود هنا بالسيارة الجديدة véhicules neufs تلك السيارة التي لم تكن موضوع إجراء ترقيم في أي دولة على الإطلاق.

ولا عبارة هنا بسنة الصنع. بمعنى أن السيارة قد تكون مصنعة في سنة 2014 ، ومع ذلك تعتبر سيارة جديدة طالما أنها مازالت على مستوى الصانع أو المنتج أو المتدخل ولم توزع بعد.

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

والعبارة كذلك بمسافة السير، حيث أن السيارة الجديدة تكون مجربة على مستوى المصنع، وعدد السيارة يجب أن يوحى بأنها سيارة جديدة بالأخذ بعين الاعتبار مسافة السير بين المصنع ومكان التخزين وبين الميناء ومكان التوزيع والبيع.

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

ثانيا- ضوابط ممارسة نشاط تسويق السيارات:

لم يكن نشاط تسويق السيارات الجديدة مؤطرا إلى غاية بداية سنة 2008 في أعقاب صدور المرسوم التنفيذي رقم 07-390 المؤرخ في 12 ديسمبر 2007 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تسويق السيارات الجديدة⁽¹⁾.

والذي ألغي مؤخرا بموجب المرسوم التنفيذي رقم 15-58 الممضي في 08 فبراير 2015 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة⁽²⁾.

ويعد نشاط تسويق السيارات والمركبات حاليا من قبيل النشاطات التجارية المقننة، والتي لا يكفي فيها إجراء القيد في السجل التجاري، إذ يتوجب فضلا عن ذلك الحصول على رخصة لممارسة النشاط، وهي الوثيقة التي تمنح من طرف مصالح الوزارة الوصية.

حيث نصت المادة 24 من القانون رقم 04-08 المؤرخ في 14 أوت 2004 المحدد لشروط ممارسة الأنشطة التجارية، المعدل والمتمم أنه⁽³⁾: "تخضع شروط وكيفيات ممارسة أي نشاط أو مهنة مقننة خاضعة للتسجيل في السجل التجاري، إلى القواعد الخاصة المحددة بموجب القوانين والتنظيمات الخاصة التي تحكمها".

1- ج. ر. ع 78 ، مؤرخة في 12 ديسمبر 2007 ، ص 19.

2- ج. ر. ع 5 ، مؤرخة في 08 فبراير 2015 ، ص 13.

3- ج. ر. ع 52 ، مؤرخة في 18 أوت 2004 ، ص 4. ينظر أيضا القانون رقم 04-02 المؤرخ في 23 يونيو 2004 المحدد القواعد المطبقة على الممارسات التجارية، المعدل والمتمم. ج. ر. ع 41 ، مؤرخة في 27 يونيو 2004 ، ص 3.

وتطبيقا للقانون السالف الذكر نصت المادة الرابعة من المرسوم التنفيذي رقم 15-234 الممضي في 29 أوت 2015 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة الأنشطة والمهن المنظمة الخاضعة للتسجيل في السجل التجاري أنه⁽¹⁾:

"يتطلب التسجيل في السجل التجاري لممارسة نشاط أو مهنة منظمة، تقديم رخصة أو اعتماد مؤقت تسلمه الإدارات أو الهيئات المؤهلة".

ويعد نشاط تسويق السيارات يعد من قبيل النشاطات الجارية المنظمة الخاضعة لأحكام هذا المرسوم، حيث لا تقيد هذه النشاطات في مصالح المركز الوطني للسجل التجاري التابع لوصاية وزارة التجارة بصورة نهائية⁽²⁾، إلا بعد استيفاء إجراءات الحصول على الاعتماد النهائي من قبل وزارة الصناعة لممارسة النشاط.

- يعتبر كمنشأ أو مهنة مقننة، كل نشاط أو مهنة يخضعان للقيود في السجل التجاري ويستوجبان بطبيعتهما، ومحتواهما ومضمونها، وبالوسائل الموضوعية حيز التنفيذ، توفر شروط خاصة للسماح بممارستها.

- 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 بالمجالات المتعلقة بمايلي:

- النظام العام.

1- ج. ر. ع 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 ، ص 7.

2- ينظر 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.

- أمن الأشخاص والممتلكات، وحماية الصحة العمومية. وحماية الأخلاق والآداب.

- حماية حقوق الخواص ومصالحهم المشروعة.

- حماية الثروات الطبيعية والممتلكات العمومية المكونة للثروة الوطنية.

- احترام البيئة والمناطق والمواقع المحمية والإطار المعيشي للسكان.

- حماية الاقتصاد.

وعادة ما يمنح الاعتماد من قبل سلطات ضبط مستقلة أو لجنة متخصصة أو من قبل وزارة معينة، وبالنسبة لنشاط تسويق السيارات فإن الاعتماد يمنح حصرا من طرف وزارة الصناعة⁽¹⁾.

وتطبيقا لهذا المرسوم التنفيذي فإن نشاط تسويق السيارات يعد من قبيل النشاطات الجارية المنظمة حيث لا تقيد هذه النشاطات في مصالح المركز الوطني للسجل التجاري التابع لوصاية وزارة التجارة بصورة نهائية⁽²⁾، إلا بعد استيفاء إجراءات الحصول على الاعتماد النهائي من قبل وزارة الصناعة لممارسة النشاط.

ومن يتولى ممارسة نشاط التسويق يسمى وكيل بيع السيارات الجديدة، وهو شخص معنوي وجوبا، أي ينبغي أن يتهيكّل الشخص الراغب في ممارسة النشاط في شكل شركة تجارية، وذلك يعود لكون أن الوكالة التجارية والوساطة التجارية في مجال بيع المركبات تعد من قبيل الأعمال التجارية ذات

1- ينظر المرسوم التنفيذي رقم 14-241 الممضي في 27 أوت 2014 المحدد لصلاحيات وزير الصناعة والمناجم. ج. ر. ع 52 ، مؤرخة في 14 سبتمبر 2014، ص 10.

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

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 وتسويق السيارات الجديدة عادة ما يتم في إطار صيغة عقود امتياز أو عقود توكيل تتم بين طرفين هما: الصانع الأجنبي من جهة والمسوق الوطني من جهة ثانية.

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

ولم يبين المشرع تفاصيل ومميزات عقد الامتياز أو عقد الوكالة ومدته، وترك مثل هذا العقد خاضعا لقواعد التراخي بين المنتج أو الصانع ووكيل تسويق السيارات، ولا تتدخل الدولة في تفاصيله على أساس أن دور هذه الأخيرة يبدأ بعد إدخال السيارات والمركبات للميناء الجزائري. مع العلم أن الصانع نفسه قد لا يكون منتجا أو صانعا أصليا، وإنما صاحب رخصة تصنيع أو مجرد مصنع مركب أو مصنع علامات هيجينة، كما هو الحال بالنسبة لبعض السيارات الفرنسية المصنعة في تركيا ورومانيا، وبعض السيارات الكورية واليابانية المصنعة في الهند.

ثالثا- أشكال ممارسة نشاط تسويق السيارات:

طبقا للمرسوم التنفيذي رقم 15-234 الممضي في 29 أوت 2015 والمرسوم التنفيذي رقم 15-58 الممضي في 08 فبراير 2015، فإن نشاط مسوقي السيارات الجديدة بوصفه من قبيل النشاطات التجارية المقننة، يصنف

إلى ثلاث فئات، إذ يعطى 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 و410326.

ونشاط الوكيل: هو كل نشاط يقوم على استيراد سيارات ومركبات جديدة من أجل بيعها في الجزائر، على أساس عقد (عقد امتياز) يربطه بالصانع.

2- الموزعين المعتمدين (Distributeurs agréés): رمز النشاط في مصلحة السجل التجاري: 305014.

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

3- معيدي البيع المعتمدين (Revendeurs agréés): 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 و-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 التجارة⁽¹⁾، لكونه من قبيل نشاطات التجارة

1- ينظر المرسوم التنفيذي رقم 02-453 الممضي في 21 ديسمبر 2002 المحدد لصلاحيات وزير التجارة. ج. ر. ع 85، مؤرخة في 22 ديسمبر 2002، ص 10.

الخارجية⁽¹⁾، وهي أيضا نشاطات مقننة تستدعي أيضا إجراء القيد في السجل التجاري، وهي تتخذ عدة أشكال كما يلي:

1- نشاط استيراد وتصدير سيارات وعتاد النقل والوفاق وقطع الغيار: رمز النشاط في مصلحة السجل التجاري: 410.316 . والرخصة المؤقتة لممارسة النشاط تمنح من قبل الوزارة المكلفة بالصناعة.

2- نشاط استيراد وتصدير السيارات للاستعمالات المتخصصة: رمز النشاط في مصلحة السجل التجاري: 410.326 . والرخصة المؤقتة لممارسة النشاط تمنح من قبل الوزارة المكلفة بالصناعة.

3- نشاط استيراد وتصدير السيارات المستعملة لكل الأراضيات السياحية والنفعية: رمز النشاط في مصلحة السجل التجاري: 410.335 .ويمنح الترخيص من قبل الوزارة المكلفة بالصناعة والاعتماد النهائي بمنح من قبل وزارة الداخلية.

ويعرف نشاط الوكيل المختص بيع 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 أساس عقد يربط معيد البيع بالوكيل و/أو بالموزع. ويفتح نشاط استيراد المركبات الجديدة لبيعها على حالتها للوكلاء المكونين في شكل شركات تجارية تؤسس طبقا للتشريع المعمول به في القانون التجاري، ويحول للحائزين على اعتماد نهائي لممارسة النشاط، ويجب أن يسجل في دفتر الأعباء أو دفتر الشروط.

1- ينظر الأمر رقم 03-04 الممضي في 19 يوليو 2003 المتعلق بالقواعد العامة المطبقة على عمليات استيراد البضائع وتصديرها، المعدل والمتمم. ج. ر. ع 43، مؤرخة في 20 يوليو 2003 ، ص 33.

ويتعين على طالب ممارسة نشاط الوكيل، قبل قيده في السجل التجاري بالجهة المختصة محل إقامة نشاطه، الحصول على رخصة مؤقتة يسلمها الوزير المكلف بالصناعة دون أن تعني الترخيص بممارسة النشاط.

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

ويمنح الترخيص المؤقت المسلم من قبل وزارة الصناعة من تسهيل إجراءات القيد في السجل التجاري⁽¹⁾. وهذا الإجراء إجباري تحت طائلة العقوبات الجزائية⁽²⁾.

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 الجديدة⁽³⁾.

وتجدر الإشارة أن النص المنظم للمهنة لم يشير إلى مدة معينة لصلاحية الرخصة النهائية، مما يعني أنها رخصة مفتوحة، لكن لا يوجد قانون معين يمنع

1- تنص المادة 25 من القانون رقم 04-08 المحدد لشروط ممارسة الأنشطة التجارية، المعدل والمتمم أنه: "تخضع ممارسة أي نشاط أو مهنة مقننة خاضعة للتسجيل في السجل التجاري إلى الحصول قبل تسجيله في السجل التجاري، على رخصة أو اعتماد مؤقت تمنحه الإدارات أو الهيئات المؤهلة لذلك. غير أن الشروع النهائي في ممارسة الأنشطة أو المهن المقننة الخاضعة للقيد في السجل التجاري يبقى مشروطا بحصول المعني على الرخصة النهائية أو الاعتماد النهائي المطلوبين الذين تسلمهما الإدارات أو الهيئات المعنية".

2- تنص المادة 40 من القانون رقم 04-08 المؤرخ في 14 أوت 2004 على عقوبة الغرامة المالية من 50.000 د.ج إلى 500.000 د.ج.

3- يبلغ عدد وكلاء السيارات المعتمدين في الجزائر حاليا 52 وكيل معتمد لغاية نهاية سنة 2014. وحل الماركات العالمية للسيارات من مختلف قارات العالم ممثلة بوكلاء معتمدين في الجزائر، وهي من أهم الأسواق التجارية في إفريقيا.

وزارة الصناعة من منح رخصة محددة المدة في انتظار تسوية بعض المسائل الخاصة بمن قبل طالب الاعتماد.

والملاحظ أن القانون السابق⁽¹⁾ كان ينص على لجنة خاصة موجودة على مستوى وزارة الصناعة تتكفل بدراسة طلبات الاعتماد⁽²⁾، في حين أن النص الحالي يخلو من نص في هذا الإطار.

ويمكن للوكيل المعتمد لتسويق السيارات الجديدة بدوره إبرام عقود توزيع مع وكلاء داخل الوطن من أجل ممارسة نشاط التوزيع (موزع) أو 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).

وقد منع المشرع الوكلاء من استيراد السيارات لفائدة أطراف أخرى بهدف التسويق أو لفائدة أطراف تنشط خارج شبكات توزيع الوكلاء المعتمدة من طرف الوزارة المكلفة بالصناعة.

ويلزم وكيل المركبات الجديدة بأن يتزود لدى الصانع المانح، وبأن يتعهد بأن لا يستورد إلا أصناف المركبات الواردة في دفتر الشروط.

1- ينظر المادة السابعة من المرسوم التنفيذي رقم 07-390 المؤرخ في 12 ديسمبر 2007 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تسويق السيارات الجديدة.

2- ينظر في تشكيلة لجنة الاعتماد المادة العاشرة من المرسوم التنفيذي رقم 07-390 (الملغى). وفيما يتعلق بإجراءات تنظيم اللجنة وسير عملها ينظر: القرار الوزاري (وزارة الصناعة وترقية الاستثمارات) الممضي في 30 يوليو 2008 المحدد لكيفيات تنظيم لجنة الطعن وسيرها. ج. ر. ع 50، مؤرخة في 07 سبتمبر 2008، ص 21.

المطلب الثاني: الالتزامات الواقعة على عاتق وكلاء تسويق السيارات الجديدة

أولاً- التزامات وكلاء تسويق السيارات الجديدة في مواجهة الإدارة:
فرض القانون الجديد لبيع وتسويق السيارات عدة شروط والالتزامات على عاتق وكلاء بيع السيارات، تحت طائلة سحب الاعتماد بممارسة النشاط، ناهيك عن امكانية المتابعة الإدارية من طرف وزارة الصناعة ووزارة التجارة⁽¹⁾، وتتم المساءلة المدنية والجزائية، بناء على شكوى من طرف الشخص المتضرر (المستهلك) أو من طرف جمعية حماية المستهلك.
وقد تجسدت هذه الالتزامات بموجب المرسوم التنفيذي رقم 15-58 الممضي في 08 فبراير 2015 الذي يحدد شروط وكيفية ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة.
وقد اشترط على كل الوكلاء احترام دفتر الشروط الجاري، والذي تم اعداده بوزارة الصناعة والمناجم بالتعاون مع جمعية وكلاء السيارات وجمعية حماية المستهلك.

1- يلاحظ أن نشاط وكلاء السيارات يخضع لرقابة عدة وزارات ومنها:
-وزارة التجارة (القيود في السجل التجاري كشرط لممارسة النشاط ورخصة الاستيراد كشرط لممارسة التجارة الخارجية).
-وزارة الصناعة: (منح الاعتماد المؤقت والاعتماد النهائي للتسويق، زيادة على إجراء رقابة المطابقة من طرف مديرية المناجم).
-وزارة المالية: (دفع الرسوم الجمركية على مستوى مديرية الجمارك. ودفع الرسوم الجبائية على مستوى مديرية الضرائب).
-وزارة الداخلية: (ترقيم السيارات في مصلحة بالبطاقة الرمادية بالولاية أو الدائرة).
-وزارة النقل: (إجراء الرقابة التقنية على المركبات، ومنح رخص استغلال سيارات الطاكسي ورخص استغلال نشاط نقل الأشخاص والبضائع من طرف مديرية النقل بالولاية).

وتبعاً لدفتر الشروط الخاص بتسويق المركبات الجديدة فإنه يجب أن يكون لدى طالب ممارسة نشاط الوكيل الإمكانيات المادية والمنشآت الملائمة للعرض وخدمات ما بعد البيع وقطع الغيار والتخزين، والتي ينبغي أن تراعي التوازن الجهوي لمناطق الوطن، بحيث تغطي المناطق الأربعة: الشرق والغرب والجنوب والشمال، وذلك في أجل لا يتعدى 12 شهراً بعد الحصول على الاعتماد النهائي.

كما شمل دفتر الشروط جملة من الإجراءات الأخرى التي جاءت لتأطير هذا النشاط وهيكله القاعدية، حيث يلزم وكلاء السيارات بتوفير مساحات تخزين تقدر بـ 500 متر مربع على الأقل لعرض السيارات الجديدة منها حظيرة للتخزين بـ 3800 متر مربع ومساحة 1000 متر مربع كورشة لخدمات ما بعد البيع، ومساحة 200 متر مربع كمحل لقطع الغيار، زيادة على ضرورة اجراء دورات تكوينية للمستخدمين في مجال الصيانة وخدمات ما بعد البيع⁽¹⁾.

إضافة إلى إلزام الوكلاء بتخصيص مساحة عرض تقدر بـ 300 متر مربع، ومحل لقطع الغيار مساحته 200 متر مربع لكل علامة إضافية مطلوبة.

ومن جهة أخرى، يلزم الوكلاء المستوردون للسيارات الجديدة في مدة 12 شهراً على الأكثر بضمان شبكة توزيع على كامل التراب الوطني مشكّلة من موزعين وباعة معتمدين، مع توفير مصلحة على الأقل في كل منطقة.

ويلزم الموزعون من جهتهم بتوفير مساحة عرض تقدر بـ 200 متر مربع على الأقل، وورشة لخدمات ما بعد البيع بمساحة 500 متر مربع ومساحة 100 متر مربع لمحل قطع الغيار، زيادة على حظيرة لتخزين المركبات بمساحة 1000

1- ينظر القرار الوزاري (وزارة الصناعة وترقية الاستثمارات) المضي في 20 أبريل 2008 الذي يحدد الكفاءات المكتسبة للمستخدمين لدى الوكلاء. ج. ر. ع 49 ، مؤرخة في 03 سبتمبر 2008 ، ص

متر مربع. ومنح القانون الوكلاء الناشطون فترة زمنية مدتها 12 شهرا للتقيّد بالأحكام المرتبطة بالشروط الجديدة المتعلقة بالمنشآت والالتزام بالتزود بصفة حصرية لدى الصانع المانع. كما أُلزم قانون المالية لسنة 2014 في المادة 73 منه⁽¹⁾ كل وكيل باستيراد وتسويق حصة من السيارات ذات المحرك المشغل بغاز البترول المميع، وهي نسبة سبق وأن حددها قرار وزاري سابق⁽²⁾. وتقدر بنسبة 10% من مجموع السيارات المستوردة، وهذا يعود لكون مثل هذه السيارات تتوافق مع المعايير الخاصة بمكافحة التلوث وانبعاث الغازات السامة⁽³⁾. زيادة على المعايير الخاصة بانبعاث والضجيج⁽⁴⁾.

ويتعين أن يتم تجهيز المعدات الخاصة بسيارات غاز البترول المميع (وقود سير غاز) بنسبة كبيرة داخل الوطن من طرف مركب أجهزة معتمد من طرف وزارة الطاقة (شركة نفطال مثلا).

ومعلوم أن هذا النوع من السيارات المكيفة أو المجهزة بوقود غاز البترول

2- ينظر القانون رقم 13-08 المضي في 30 ديسمبر 2013 المتضمن قانون المالية لسنة 2014. ج. ر. ع 68 ، مؤرخة في 31 ديسمبر 2013 ، ص3.

1 - ينظر القرار الوزاري المشترك (وزارة الصناعة ووزارة الطاقة والمناجم) المضي في 2 يونيو 2014 الذي يحدد حصص السيارات التي تسير بوقود غاز البترول المميع التي يتعين على الوكلاء السيارات تخصيصها عند استيرادهم للسيارات وكذا كفاءات تطبيق ذلك. ج. ر. ع 50 ، مؤرخة في 27 أوت 2014 ، ص 25.

1 - ينظر المرسوم التنفيذي رقم 03-473 المضي في 02 ديسمبر 2003 الذي يحدد شروط ممارسة نشاطات توزيع الغاز الطبيعي المضغوط كوقود للسيارات ووضع المجموعات التركيبية للتحويل على السيارات. ج. ر. ع 76 ، مؤرخة في 09 ديسمبر 2003 ، ص 15.

4- ينظر المرسوم التنفيذي رقم 03-410 المضي في 05 نوفمبر 2003 المحدد المستويات القصوى لانبعاث الأبخرة والغازات السامة والضجيج من السيارات. ج. ر. ع 68 ، مؤرخة في 09 نوفمبر 2003 ، ص 18.

المميع أو وقود (GPL/C) تعتبر معفاة من دفع رسم قسيمة السيارات⁽¹⁾. ودفع الرسم يتم على مستوى قباضة الضرائب ومراكز البريد والمواصلات، مقابل تسليم قسيمة لاصقة تعلق في الزجاج الأمامي للسيارة تحت طائلة غرامة تساوي نصف قيمة القسيمة، أي 50% في حالة عدم وضعها، وذلك بعد السحب الفوري لبطاقة ترقيم السيارة مقابل وصل مؤقت يرخص بالسياقة، لمدة سبعة أيام. ولا ترد بطاقة الترخيم للمخالف إلا بعد تقديم بيان دفع القسيمة⁽²⁾.

ويذكر أن قسيمة السيارات تم إقرارها في سنة 1981، ثم ألغيت في سنة 1990، قبل أن يعاد سننها في 1997 في إطار قانون المالية لتدخل حيز التنفيذ رسميا في سنة 1998. وقد كان اعتماد الحكومة على فرض قسيمات السيارات مجددا من أجل ضمان موارد مالية إضافية لتعويض تراجع مداخيل الدولة بعد الأزمة المالية الخانقة التي عاشتها الجزائر في تلك الفترة، وبقيت القسيمة لغاية وقتنا هذا⁽³⁾.

ويحدد هذا الرسم بموجب قانون المالية. وهو يختلف حسب قوة محرك

1- ينظر المادة 27 من القانون رقم 10-13 المسمى في 29 ديسمبر 2010 المتضمن قانون المالية لسنة 2011. ج. ر. ع 80، مؤرخة في 30 ديسمبر 2010، ص 3.

2- أسست قسيمة السيارات الحالية بموجب المادة 46 من الأمر رقم 96-31 المسمى في 30 ديسمبر 1996 المتضمن قانون المالية لسنة 1997، والتي أضافت بابا كاملا لقانون الطابع بدء من المادة 299 وما بعدها. ج. ر. ع 85، مؤرخة في 31 ديسمبر 1996، ص 3.

3- يبلغ معدل تحصيل هذه القسيمات وغرامات التأخير وعقوبات عدم الاقتناء حوالي 10 مليار دينار. وقد بلغ 11 مليار دينار جزائري في سنة 2013 (باحساب العقوبات). نقلا عن وكالة الأنباء الجزائرية يوم الخميس 30 أبريل 2015. وفي سنة 2015 سجلت المديرية العامة للضرائب تحصيل مبلغ 12 مليار دينار من جراء عمليات بيع قسيمات السيارات، بما فيها العقوبات المالية. نقلا عن جريدة الفجر الجزائرية العدد الصادر يوم الأحد 28 جوان 2015.

وينتظر أن يوجه جزء من هذه المداخيل ليضاف انطلاقا من السنة المقبلة وجهة جديدة للأموال المجموعة من القسيمات لصيانة الطريق السيار. وانجاز محطات الدفع لاستغلال الطريق. بما يضمن أيضا كوارد جديدة. نقلا عن جريدة الشروق اليومي، العدد الصادر يوم 13 جوان 2015.

السيارة وسعة اسطوانة المحرك وحسب تاريخ بداية سيرها. ويقع عبء هذه القسيمة على كل شخص طبيعي أو معنوي صاحب السيارة الخاضعة للقسيمة. وهذا يعني أن قسيمة السيارات غير مقرر للسيارات السياحية القديمة المرقمة في الجزائر فقط، بل تدخل في ذلك أيضا السيارات الجديدة. وتتراوح سعر القسيمة حسب قدرات محرك السيارة وأقدميتها، وهي التعريفات المقررة بموجب قانون المالية لسنة 1997 المعدل والمتمم⁽¹⁾.

غير أن هذه الالتزامات الجبائية لا تقع على عاتق وكلاء وموزعي السيارات الجديدة، وإنما تقع على عاتق المستهلكين بعد اقتناء السيارة وتسجيلها في البطاقة الرمادية أو البطاقة الصفراء المؤقتة.

بحيث يبلغ تعريفه القسيمة من 300 د.ج إلى 2.000 د.ج على السيارات التي يفوق عمرها 10 سنوات و 700 إلى 3.000 د.ج للمركبات التي يتراوح عمرها بين 6 إلى 10 سنوات. ومن 1.000 د.ج الى 4.000 د.ج. وبالنسبة للسيارات ما بين 3 الى 6 سنوات.

ويتراوح سعر قسيمة السيارات التي يكون عمرها دون الثلاث سنوات ما بين 1.500 د.ج و 8.000 د.ج.

وتبلغ ما بين 700 د.ج و 3000 د.ج بالنسبة للسيارات التي ينحصر عمرها ما بين 6 و 10 سنوات.

وما بين 300 د.ج و 2000 د.ج بالنسبة للسيارات المستعملة منذ أكثر من عشر سنوات. أما السيارات النفعية التي يقل عمرها عن 5 سنوات فيتراوح سعر قسيمتها بين 5000 د.ج و 15000 د.ج.

1- ينظر المادة 299 وما بعدها من الأمر رقم 96-31 الممضى في 30 ديسمبر 1996 المتضمن قانون المالية لسنة 1997. ج. ر. ع 85 ، مؤرخة في 31 ديسمبر 1996 ، ص 3.

وما بين 2000د.ج و 7000د.ج بالنسبة للسيارات التي يبلغ عمرها خمس سنوات وما فوق.

في حين تتراوح قيمة قسيمة السيارات العمومية لنقل المسافرين التي عمرها أقل من خمس سنوات ما بين 4000 إلى 15 000د.ج. وما بين 2000 د.ج إلى 7 000د.ج بالنسبة لتلك التي يفوق عمرها الخمس سنوات. وبالنسبة للسيارات التي تجهل سنة أول استعمالها في السير (رمز 122) فتبلغ قيمة قسيمتها 300د.ج بالنسبة للسيارات السياحية ومبلغ 2000د.ج بالنسبة للسيارات النفعية.

وتراعى حالات الاعفاءات القانونية المقرر لفائدة سيارات الدولة والجماعات المحلية وسيارات المؤسسات العمومية الإدارية والسيارات التي يتمتع أصحابها بامتيازات دبلوماسية أو قنصلية وسيارات الإسعاف والسيارات المجهزة عتاد صحي والسيارات المجهزة بعتاد مضاد للحرائق والسيارات المجهزة والمخصصة للمعوقين⁽¹⁾، زيادة على السيارات الخاصة بوقود البترول المميع⁽²⁾. ويوزع حاصل تعريف قسيمة السيارة كالاتي⁽³⁾: نسبة 80 % لفائدة الصندوق المشترك للجماعات المحلية. و نسبة 20 % لفائدة ميزانية الدولة.

وتعد قسيمة السيارة وثيقة رسمية مؤقتة صالحة لمدة سنة واحدة، وعادة ما

1- ينظر المادة 302 من الأمر رقم 76-103 المضى في 09 ديسمبر 1976 المتضمن قانون الطابع، المعدلة والمتمة بموجب المادة 38 من القانون رقم 02-11 المضى في 24 ديسمبر 2002 المتضمن قانون المالية لسنة 2003.

2- هناك فئة من السيارات غير معنية بقسيمة السيارات وهي: الجرارات والآلات الزراعية الأخرى. السيارات ذات أقل من 4 عجلات (الدراجات النارية والثلاثية والهوائية). وآلات الأشغال العمومية. القاطرات.

3- ينظر المادة 309 من قانون الطابع المعدلة بموجب المادة 38 من القانون رقم 02-11 المضى في 24 ديسمبر 2002 المتضمن قانون المالية لسنة 2003. ج. ر. ع 86 ، مؤرخة في 25 ديسمبر 2002 ، ص 3.

يتم تحديد تاريخ اقتنائها بقرار من وزير المالية ويحدد سريانه في بداية شهر أفريل من كل سنة لمدة شهر، ويمكن تمديد المواعيد بقرار من وزير المالية وينشر في الجريدة الرسمية.

وتفرض غرامة مالية قدرها 50 % في حالة التأخر في شراء القسيمة في الميعاد المحدد. وقد تصل إلى نسبة 100 % في حالة تحرير مخالفة من الأعوان المؤهلين مثل مفتشي الضرائب ومفتشي الجمارك وضباط وأعوان الضبطية القضائية⁽¹⁾.

وزيادة على قسيمة السيارات (القديمة والجديدة) فرض المشرع رسما على اقتناء السيارات الجديدة بمقتضى قانون المالية التكميلي لسنة 2008 ، المعدل والمتمم⁽²⁾.

وهذا الالتزام الجبائي المعروف بالرسم على الاستعمال الأول في السير بالنسبة للسيارات الجديدة، يخص جميع السيارات الجديدة التي دخلت أو وجدت في النطاق الاقليم الجزائري، سواء كانت سيارات مستوردة أو مقتناة أو منتجة محليا.

ويستثنى من تطبيق هذه الأحكام المالية السيارات المقتناة من طرف المهاجرين وسيارات السلك الدبلوماسي أو القنصلي لدى عودتهم إلى الجزائر أو سيارات

1- في حالة إتلاف القسيمة أو ضياعها أو سرقتها، يمكن تسليم نسخة منها من قبل الهيئة التي سلمتها المرة الأولى مقابل رسم قدره 200 دينار جزائري. ينظر المادتان 305 و306 من قانون الطابع. مع العلم أن المادة 306 من قانون الطابع تم تعديلها بموجب المادة 37 من القانون رقم 99-11 الممضى في 23 ديسمبر سنة 1999 والمتضمن قانون المالية لسنة 2000. ج. ر. ع 92 ، مؤرخة في 25 ديسمبر 1999 ، ص 3.

2- ينظر المادة 147 مكرر 4 من قانون الطابع المعدلة بموجب المادة 17 من الأمر رقم 08-02 الممضى في 24 يوليو 2008 المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2008. ج. ر. ع 42 ، مؤرخة في 27 يوليو 2008 ، ص 3.

المقتناة لصالح معطوي حرب التحرير الوطني المسموح لهم بالحصول على سيارة مهياة خصيصا لهم.

وتعريفه الرسم هذه غير موحدة، وإنما تختلف حسب نوع سيارة، أي حسب قوة محرك السيارة وسعة أسطوانته، وحسب نوع وقد السيارة (بترين أو ديزال)⁽¹⁾. وتدفع هذه الرسوم عند الاستيراد من قبل المستعملين لدى قباضة الجمارك على مستوى المراكز الجمركية البرية أو البحرية. ويتم إدراج قيمته في سعر السيارة الجديدة، بمعنى أنه يقع دفعه في النهاية على عاتق المستهلك أو مقتني السيارة، وليس على عاتق وكلاء البيع، وهو ما يزيد من القيمة المالية للسيارة ويزيد في سعرها⁽²⁾. وهذا الرسم يوجه فائدة الصندوق الوطني لتطوير النقل العمومي.

ثانيا- التزامات وكلاء تسويق السيارات الجديدة في مواجهة الزبائن:

أول نقطة تمه المستهلك هي سعر السيارة، وعادة ما يتم تسعير السيارات من طرف وكلاء الاستيراد اعتمادا على معايير تجارية واقتصادية تحدد من قبل وزارة المالية ووزارة التجارة على أساس فواتير السيارات المصرح بها لدى مديرية الجمارك، حسب فواتير الشراء المقدمة من المالك الصانع، مع الأخذ

1- فيما يتعلق بتعريفات الرسم على الاستعمال الأول في السير بالنسبة للسيارات الجديدة المستورة أو المقتناة محليا. ينظر المادة 147 مكرر 6 من قانون الطابع المعدلة بموجب المادة 18 من قانون المالية التكميلي لسنة 2008 والمعدلة والمتمة بموجب المادة 13 من الأمر رقم 09-01 المضي في 22 يوليو 2009 المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2009. ج. ر. ع 44 ، مؤرخة في 26 يوليو 2009 ، ص 3.

2- ويضاف إلى ذلك أعباء مالية وجبائية أخرى ك مبلغ تأمين السيارة، ومبلغ الرسم على ترقيم السيارة أو المركبة في سجل البطاقة الرمادية، ومبلغ رقابة المطابقة التقنية من طرف مديرية المناجم، ومصاريف لاحقة تتعلق بإجراء المراقبة التقنية للمركبات من طرف وكالات المراقبة التقنية للسيارات التابعة لمديرية النقل.

يعين الاعتبار تغيير سعر الدينار الجزائري في مواجهة أسعار العملات الصعبة، لاسيما منها عملة الدولار والأورو.

كما تؤخذ في الحساب كذلك ضريبة السيارات الجديدة (رسم السير الأول) التي تضاف إلى ثمن السيارة، ويتولى دفعها المقتني أو المستهلك. وهو ما يعرف بالرسم على الاستعمال الأول في السير بالنسبة للسيارات الجديدة. وهذا الرسم استحدث بموجب المادة 17 من قانون المالية التكميلي لسنة 2008 المعدل والمتمم.

وفي بيع السيارة يحدد السعر في سند الطلبية المتضمن اقتناء المركبة الجديدة، ويجب أن يكون الثمن المبين في سند الطلبية Le bon de commande ثابتا وغير قابل للمراجعة ولا للتحيين عند الزيادة.

وسعر البيع المدون على وصل الشراء السيارة الجديدة، ويتخذ طابعا نهائيا، بحيث لا يمكن مراجعته أو زيادته. بحيث يحدد بدقة في فاتورة الشراء. وهي وثيقة إجبارية في المعاملات التجارية⁽¹⁾.

ويجب أن يحجر السعر مع احتساب كل الرسوم، ويحتوي عند الاقتضاء على التخفيضات والاقطاعات والمزايا الجبائية والجمركية المنصوص عليها في التشريع المعمول به لبعض الفئات كالسيارات المقتناة من الطلبة والأساتذة والعمال والموظفين المقيمين خارج الوطن لتكوين علمي طويل المدة أو الذين غيروا الإقامة من خارج إلى داخل الوطن أو سيارات المعوقين أو السيارات المقررة للمجاهدين وأبناء الشهداء والسيارات الدبلوماسية وسيارات المستوردة لفائدة الجمعيات الخيرية أو المعترف لها بالمنفعة العامة...

1- ينظر المرسوم التنفيذي رقم 05-468 المضي في 10 ديسمبر 2005 المحدد لشروط تحرير الفاتورة وسند التحويل ووصل التسليم والفاتورة الإجمالية وكيفيات ذلك. ج. ر. ع 80 ، مؤرخة في 11 ديسمبر 2005 ، ص 18.

في حالة طلب دفع تسبيق عند تحرير الطلبية لا يمكن أن تتجاوز قيمة المبلغ 10% من سعر بيع السيارة الجديدة و20% من سعر الآلة المتحركة مع احتساب كل الرسوم.

وأكبر نقطة كانت تشغل الزبون أو المستهلك هي موعد التسليم، وفي هذا الشأن حدد المرسوم التنفيذي رقم 15-58 الممضي في 08 فبراير 2015 والقرار الوزاري المطبق له مدة تسليم — 45 يوما بعد تقديم الزبون لطلب الحصول على سيارته.

وقد منع و القانون كلاء السيارات من منح قروض شراء السيارات لزبائنهم بعدما كشفت التحقيقات لجوء الوكلاء والموزعين ومعيدي البيع إلى طريقة البيع بالتقسيط بواسطة شيكات تقدم كضمان، وهذا كحيلة لمواجهة حظر المشرع للتعامل بالقروض الاستهلاكية، وهو ما تم اقراره بموجب المادة 75 من قانون المالية التكميلي لسنة 2009.

وتضمن دفتر الشروط بنودا صارمة فيما يتعلق بالتسويق والتوزيع، من بينها إلزام الوكيل بتسليم السيارة للمستهلك في مدة لا تتجاوز 21 يوما لصاحبها ابتداء من يوم تمرير الطلب أو مدة سبعة (7) أيام في حالة الدفع الكامل للمبلغ.

وفي حالة الإخلال بالالتزام يدفع الوكيل لصاحب السيارة نسبة ثلاثة بالمائة (3%) عن كل يوم تأخير، وهذا يعد كجزاء مدني على مخالفة الوكيل أو البائع لقواعد بيع السيارات الجديدة. ويمكن أن تخصم هذه النسبة من الثمن النهائي للسيارة.

وبالنسبة لأجل تسليم السيارة المبيعة: فيجب أن لا تتجاوز آجال التسليم مدة 45 يوم بالنسبة للسيارة ، ومدة 90 يوم بالنسبة للآلات المتحركة.

وفي حالة الدفع الكلي والمسبق لثمن السيارة فعلى الوكيل تسليمها في غضون الأيام السبعة الموالية.

كما يحصل معها المقتني على ضمان سير لمسافة 100 ألف كيلومتر في حدود 36 شهرا.

وفي حالة عدم احترام شروط الطلبية يمكن للطرفين أن يتفقا على حل بالتراضي. وعند رفض الزبون للحل المقترح يجب على الوكيل أن يقوم في غضون ثمانية (8) أيام بإرجاع مبلغ التسبيق أو المبلغ الإجمالي المدفوع مع غرامة قدرها 10% من سعر المركبة. ويعد هذا المبلغ كجزاء لإخلال المتعامل في مجال السيارات بالتزامه بجلب السيارة في الميعاد المحدد قانونا.

وبخصوص الضمان، فإن المرسوم التطبيقي نص على مسافة تساوي أو تفوق 100.000 كلم في حدود 36 شهرا للسيارات، ولمسافة 5.000 كلم في حدود 12 شهرا بالنسبة للدراجات.

كما أوجب تعبئة خزان وقود السيارة لفائدة المقتني أو المستفيد وجوبا بسعة قادرة على السير لمدة 50 كيلومتر على الأقل.

المبحث الثاني: التزامات السلامة والأمن والضمان في السيارات الجديدة
نعالج هذا المبحث من خلال مطلبين، نتناول في أولهما بيان ضرورة الالتزام بتوفير معدات الأمن والسلامة في السيارة الجديدة، ونتحدث في ثانيهما عن الالتزام بالاستثمار في نشاط صناعة السيارات ومعداتها.

المطلب الأول: الالتزام بتوفير معدات الأمن والسلامة في السيارة الجديدة
أولا- الالتزام بتوفير معدات الأمن والسلامة:

تدخل المشرع لتحديد نوع السيارات السياحية أو النفعية أو الآلات المتحركة التي يمكن بيعها على حالها في الجزائر. فبناء على نص المادة 51 من القانون رقم 08-13 المؤرخ في 30 ديسمبر 2013 المتضمن قانون المالية

لسنة 2014 فإنّ السيارات السياحية أو النفعية وكذا الآلات المتحركة لا يمكن أن تُستورد، بغرض بيعها على حالها، إلا وفق الشروط التالية⁽¹⁾:

أولاً: على المستورد أن يكون شخصاً (معنوياً أو اعتبارياً) يمارس نشاط وكيل السيارات معتمد قانونياً.

ثانياً: على المستورد أن يكون مقيماً بالجزائر.

ولا يمكن أن تتم عملية استيراد المركبات بغرض بيعها على حالها في حالة عدم توفر إحدى هذه الشروط

وفي نفس المضمار تضيف المادة 52 من قانون المالية لسنة 2014 على أنه يمنع بيع السيارات المستوردة التي لا تستجيب لمعايير الأمن المعمول بها دولياً.

وهو ما أكدته المرسوم التنفيذي رقم 15-58 الممضي في 08 فبراير 2015 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة.

وتطبيقاً لهذا المرسوم صدر قرار وزاري عن وزير الصناعة والمناجم بتاريخ 23 مارس 2015 تضمن دفاتر الشروط المتعلقة بشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة⁽²⁾. وكان الهدف منه هو وضع حد للفوضى التي عرفها السوق الوطني للسيارات الجديدة فيما سبق، والتصدي للممارسات التجارية الاحتكارية والتعسفية لبعض وكلاء بيع السيارات.

ومن بين ما تضمنته دفاتر الشروط ما يلي:

1- ينظر القانون رقم 13-08 الممضي في 30 ديسمبر 2013 المتضمن قانون المالية لسنة 2014. ج. ر. ع 68 ، مؤرخة في 31 ديسمبر 2013 ، ص3.

2- ينظر القرار الوزاري (وزارة الصناعة والمناجم) الممضي في 23 مارس 2015 المحدد دفاتر الشروط المتعلقة بشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة. ج. ر. ع 16 ، مؤرخة في 01 أبريل 2015 ، ص 17.

إلزام وكلاء تسويق السيارات وتوزيعها بشراء المركبات مباشرة من المصنع، أي المنتج الأصلي أو الصانع، وليس من وسيط، حيث سيكون الوكلاء تبعاً لذلك مجبرين على توقيع فواتير الشراء عند الشركة المصنعة.

كما استهدف الدفتر الجديد وكلاء العلامات المتعددة على غرار مؤسسة "سايدا" المملوكة من قبل مجمع فرنسي، والتي تمثل علامة "سيتروين"، بالإضافة إلى بعض العلامات الأخرى في الجزائر.

حيث تشير المادة السابعة في الدفتر بهذا الخصوص على أن: "الوكيل مجبر على استيراد سيارات العلامات التجارية الموجودة في دفتر الشروط".

ويترتب عن ذلك منع الاستيراد لفائدة وكلاء آخرين، ويكتفي الوكيل باستيراد العلامات المحددة فقط في دفتر الشروط، والهدف من ذلك منع الاحتكار، ومنع التحايل.

كما تطرق الدفتر إلى أجهزة الأمان في السيارة، والتي ستكون إجبارية انطلاقاً من دخول هذه الإجراءات حيز التنفيذ العام المقبل، وهي: نظام الكبح (ABS)، ونظام التحكم في الثبات الإلكتروني (ESC)، ونظام تحديد السرعة، أربع وسائد هوائية (وسادتان هوائيتان فقط للشاحنات)، وتوفير أحزمة الأمان مطابقة للمعايير المعمول بها في اختبارات التصادم، وتوفير نظام تثبيت مقاعد الأطفال، مساند للرأس، ميزة إزالة الصقيع من الزجاج الأمامي للسيارة إلى جانب نظام مراقبة ضغط العجلات.

فأجهزة الضمان ستكون إلزامية في جميع المركبات الصغيرة منها والكبيرة، فالسيارات السياحية يجب أن تكون بها أربع وسائد هوائية، وكذا نظام الكبح "أ بي أس"، نظام التحكم في ضغط العجلات، ونظام تحديد السرعة... أما باقي

المركبات فيشترط أن تكون فيها وسادتان هوائيتان فقط. وفي حال الإخلال بأحد هذه البنود فإن الوكيل سيكون عليه تحمل مسؤولياته أمام زبونه⁽¹⁾. والواقع أن متطلبات السلامة سبق وأن نصت عليها المادة 69 من قانون المالية سنة 2014 المعدل والمتمم لأحكام المادة 49 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 09 أوت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المعدل والمتمم⁽²⁾.

وقد نصت هذه المادة على ضرورة تجهيز مركبات نقل البضائع التي يفوق وزن حمولتها الإجمالي المرخص به أو يساوي 3500 كلغ، ومركبات نقل الأشخاص التي تشتمل على أكثر من تسعة (9) مقاعد باحتساب مقعد السائق، بجهاز مراقبة وتسجيل السرعة. وبالتالي لا بدّ من تركيب هذا الجهاز على جميع المركبات الملزمة به، سواء كانت جديدة أو مستعملة. ويلاحظ أن دفتر الشروط الجديد الذي يلزم كل الوكلاء بتسويق سيارات جديدة في السوق الجزائرية تضم عشر تجهيزات أمان على الأقل، وذكر منها: نظام الوسادات الهوائية (أربع وسادات) ، ونظام المكابح التلقائي، ونظام مراقبة ضغط العجلات.

1- وقد منحت الحكومة مهلة 12 شهرا لوكلاء السيارات من أجل التأقلم وتكيف الوكلاء والمستهلكين مع الشروط الجديدة، التي تصب في خانة حماية المستهلكين بالدرجة الأولى.
2- معدل ومتمم بالقانون رقم 04-16 المضي في 10 نوفمبر 2004. ج. ر. ع 72 ، مؤرخة في 13 نوفمبر 2004 ، ص 3. ومعدل ومتمم بالأمر رقم 09-03 المضي في 22 يوليو 2009. ج. ر. ع 45 ، مؤرخة في 29 يوليو 2009 ، ص 4. وكذا بالقانون رقم 13-08 المضي في 30 ديسمبر 2013. ج. ر. ع 68 ، مؤرخة في 31 ديسمبر 2013 ، ص 3.

وقد جاءت هذه النصوص كضرورة ملحة بالنظر إلى الحوادث الخطيرة التي خلفتها السيارات الرديئة النوعية والخالية من أي ضمانات للسلامة والأمن، ولاسيما منها السيارات المهجينة⁽¹⁾.

وكانت الشروط الجديدة ذلك استجابة للسيارات المستوردة لمعايير الأمن المعمول بها دوليا، وبصرف النظر عن أيّ تفسيرات أخرى، حيث لا يمكن لأيّ وكيل معتمد استيراد سيارة إلى الجزائر إذا كانت لا تستجيب لمعايير الأمن المعمول بها دوليا. ومن ثمة يمنع تسويق أي سيارة في الجزائر إذا كانت ممنوعة من التسويق في بلدها الأصلي أو في بلدان أخرى.

كما يجبر وكلاء السيارات على شراء المركبات مباشرة من المصنع، ولا يسمح لهم، نتيجة لذلك، بالاستيراد من الشركات الأخرى التي تنشط في مجال السيارات، أو أي وسيط آخر.

ويهدف هذا الشرط إلى إنهاء الفواتير المضخّمة على المنتج والتكلفة العالية، وكذا المنافسة غير العادلة.

حيث يمنع على وكلاء السيارات استيراد السيارات إلّا في إطار شبكة التوزيع الخاصة بهم التي تمّ الاعتماد عليها قانونا من طرف المصالح المؤهلة بالوزارة المكلفة بالصناعة، كما يمنع عليهم الاستيراد لحساب وكلاء آخرين خارج شبكة التوزيع الخاصة بهم⁽²⁾.

وأكد أن هذه التجهيزات التي يتم ادخالها وجوبا في السيارات، كما هو منصوص عليه في دفاتر الشروط الجديدة، يمكنها أن تزيد أكثر في سعر

1- ولهذا السبب منع المشرع استيراد قطع الغيار المستعملة وأجزاء ولواحق السيارات القديمة ويترتب عن كل مخالفة مصادرة البضائع المستوردة، واتلافها وكذا مصادرة وسيلة النقل لفائدة الدولة والجماعات المحلية، وذلك بموجب المادة 64 من القانون رقم 06-24 الممضي في 26 ديسمبر 2006 المتضمن قانون المالية لسنة 2007. ج. ر. ع 85، مؤرخة في 27 ديسمبر 2006، ص 3.

2- ينظر المادة 52 من قانون المالية لسنة 2014.

السيارات، يضاف إلى ذلك انخفاض سعر العملة الوطنية في مواجهة عملة الأورو والدولار الأمريكي.

ونظرا لصعوبة توفير بعض مستلزمات الأمن والسلامة، ونظرا للشكاوى والضغوطات التي مورست من بعض وكلاء بيع السيارات تم تعديل دفتر الشروط في شهر ماي 2015. بموجب القرار الوزاري (وزارة الصناعة والمناجم) الممضى في 12 ماي 2015، وقد تضمن في طياته تخفيف بعض الشروط⁽¹⁾.

وعمقتضاه تم الانقاص من بعض الشروط المتطلبة في السيارات المستوردة، والمدرجة في دفتر الشروط، بما يتناسب مع مواصفات السيارات المصنعة في الجزائر (سيارة سامبول الجزائر)، ومنها مثلا الاقتصار على وسادتي هواء واقيتين وليس أربعة.

وبهذه الإجراءات المستحدثة سينهى نشاط وكلاء العلامات المتعددة، لكن ليس قبل 18 شهرا، وهي المدّة التي منحت لهم لاشتراء أو اقتناء السيارات الجديدة من المصانع، إلّا أنّها ستمنحهم الوقت الكافي للاستمرار في شراء السيارات وتخزينها ثم تسويقها فيما بعد.

ثانيا- الالتزام بضمان المطابقة وتقديم الصيانة وخدمات ما بعد البيع:

تطبيق الأحكام المتعلقة بتسويق السيارات، لا يمنع تطبيق الأحكام الخاصة بحماية المستهلك وقمع الغش والقانون المتعلقة القياسة، زيادة على الأحكام المتعلقة بقواعد المنافسة وقانون الممارسات التجارية.

1- ينظر القرار الوزاري (وزارة الصناعة والمناجم) الممضى في 12 ماي 2015. ج. ر. ع 24 ، مؤرخة في 13 مايو 2015 ، ص 32.

حيث لا يعفى الوكيل أو الموزع من الأحكام والشروط الواردة في هذه القوانين، كذا النصوص ذات الصبغة المالية والجبائية الواردة في القانون التجاري وقانون الجمارك وقوانين المالية...

ويلزم الوكيل بالامتناع عن كل أشكال الإشهار التي من شأنها تشجيع التصرفات الخطيرة لضمان أمن مستعملي الطرقات.

ومن بين الالتزامات المهمة التي يمكن الإشارة إليها هو ضرورة مطابقة المنتج، أي السيارة، للمواصفات التقنية المعمول بها، وفقا لشهادة إي—زو العالمية للجودة (ISO)، ومن ضمنها شهادة (SO/TS 16949) الخاصة بأنظمة إدارة الجودة الخاصة بصناعة السيارات.

وكذلك يقع على عاتق مسوق السيارات الالتزام بضمان سلامة المنتج، وهي في الواقع تعد من قبيل الالتزامات المنصوص عليها في قانون حماية المستهلك⁽¹⁾. ومقتني السيارة هو مستهلك أولا وقبل كل شيء. ومن واجب المشرع حمايته بالنظر إلى المخاطر الكبيرة التي يمكن أن تترتب عن استعمال السيارات.

ولأجل ذلك يلزم القانون وكلاء بيع السيارات بضرورة توفير خدمات ما بعد البيع بنقاط كافية تشمل كافة مناطق الوطن. كما يلزمهم بتوفير سيارة بديلة في حالة وجود عيب جسيم في المنتج.

المطلب الثاني: الالتزام بالاستثمار في نشاط صناعة السيارات ومعداتها

أولا- الالتزام بالاستثمار في نشاط صناعة السيارات:

زيادة على شروط توفر المركبات الجديدة المستوردة لمقاييس الأمن وحماية البيئة المنصوص عليها في التشريع والتنظيم المعمول بهما، فإن دفتر الشروط

1- ينظر القانون رقم 09-03 الممضي في 25 فبراير 2009 يتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، المعدل والمتمم. ج. ر. ع 15، مؤرخة في 08 مارس 2009، ص 12.

أوجب أيضا أن تستجيب السيارات الجديدة في غياب ذلك أو غيابها للمقاييس المعمول بها دوليا، دون أن تكون أقل من المقاييس المطبقة في البلد الأصلي للصانع.

كما أن المشرع فرض على وكلاء السيارات ضرورة الاستثمار في مجال الصناعة الميكانيكية وصناعة السيارات، وذلك من خلال فتح مصانع ذات صلة بنشاط السيارات كمصانع تتعلق المحركات وقطع الغيار والكراسي والزجاج واللواحق وغيرها من الأجهزة المكتملة. والهدف من وراء هذا الشرط هو تشجيع الصناعة المحلية، وتجنب الحالة التي أصبحت فيها الجزائر مجرد سوق لاستيراد السيارات أو موطن لتجارة الماركات العالمية فقط، بل ينبغي أن تكون سوقا لصناعة المركبات أيضا.

وبخصوص تطوير صناعة السيارات فرض قانون المالية لسنة 2014 على وكلاء السيارات، بموجب الفقرة 3 من المادة 52، إنشاء نشاطات صناعية و/أو شبه صناعية أو أي أنشطة أخرى لها علاقة مباشرة بقطاع صناعة السيارات، في أجل أقصاه ثلاث (3) سنوات بدء من نشر قانون المالية المذكور في الجريدة الرسمية.

والهدف من هذه الإجراءات هو التقليل من فاتورة الاستيراد التي بلغت أرقام قياسية⁽¹⁾، وتحفيز الصانعين الأجانب على الاستثمار في قطاع صناعة

1- أحصت مصالح الجمارك استيراد 411433 سيارة من طرف 55 مستورد سيارات معتمدا بالجزائر سنة 2014 بقيمة أكثر من 439 مليار دينار.

وشهدت الإحصائيات تراجعاً مقارنة بسنة 2013 ، والتي عرفت استيراد 526984 سيارة بقيمة 510 مليار دولار. وحافظ الصانع الفرنسي للسيارات شركة "رونو" على صدارته لقائمة السيارات الأكثر استيراداً، بمجموع 89435 سيارة، بقيمة 76.1 مليار دينار مقارنة 101472 سيارة بقيمة 88.5 مليار دينار سنة 2013. في حين عرفت وكلاء "بيجو" و"ديامال" تراجعاً كبيراً في نسبة السيارات المستوردة، حيث عرفت شركة "بيجو" تراجع وارتدادها إلى حوالي النصف أين تم استيراد 41127 سيارة بمجموع 42 مليار دينار مقارنة بـ 70439 سيارة بمجموع 64 مليار دينار. في حين عرفت مؤسسة

المركبات أو على الأقل تركيبها بالجزائر، والتحول من قطاع التجارة إلى قطاع الصناعة .

ويترتب عن عدم الشروع في الإنتاج، عند انقضاء هذا الأجل سحب الاعتماد. وهو بمثابة جزاء إداري رتبه المشرع لاكتفاء وكيل السيارات الجديدة بالتسويق والتجارة بدل الخوض في مجال صناعة وتركيب السيارات أو على الأقل تصنيع المعدات الميكانيكية وقطع الغيار ولواحق السيارات⁽¹⁾.

ويمكن للاستثمارات المنجزة في هذا الإطار، الاستفادة من الامتيازات الممنوحة في إطار الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار، سواء تم الاستثمار الصناعي بصفة فردي مباشر أو بطريق الشراكة مع متعامل وطني أو أجنبي.

وتبعاً لهذا النص يتوجب على الوكلاء إنشاء نشاط صناعي أو شبه صناعي أو أنشطة أخرى لها علاقة مباشرة بقطاع صناعة السيارات. وإن عدم الدخول في مرحلة الإنتاج مع نهاية الفترة المحددة في قانون المالية يؤدي تلقائياً إلى سحب الاعتماد. غير أن ما يلفت النظر أن المشرع لم ينص على امكانية الطعن

"ديمال" المثلة لعلامات "أوبال" و"شوفرولي" تراجع وارداتها لأكثر من النصف بمجموع 11938 سيارة بقيمة 12.5 مليار دينار مقارنة بـ 26891 سيارة بقيمة 25 مليار دينار السنة الماضية. كما تأثر ممثل علامة "مرسيدس" الألمانية بهذا التراجع أين سجلت انخفاضا بحوالي الثلث في عدد السيارات بمجموع 3417 سيارة بقيمة 7.8 مليار دينار بعدما سجلت استيراد 10282 سيارة بقيمة 14 مليار دينار. ومن جهة أخرى، عرف مجمع "سيما موتورز" لصاحبه رجل الأعمال محيي الدين طحكوت ارتفاعا ملحوظا في واردات السيارات، أين سجلت مصالح الجمارك استيراد 6391 سيارة هذه السنة بقيمة 10 مليار دينار مقابل 5163 سيارة السنة الماضية بقيمة 5.9 مليار دينار. المصدر: جريدة "الإخبارية الجزائرية" بتاريخ 12 فبراير 2015.

1- القرار الوزاري (وزارة الصناعة والمناجم) الممضي في 26 ماي 2014 المتعلق بممارسة نشاط استيراد وبيع السيارات السياحية أو النفعية وكذا الآلات المتحركة. ج. ر. ع 46 ، مؤرخة في 31 ماي 2014 ، ص 23.

الإداري أو القضائي في قرارات سحب الاعتماد من قبل وزارة الصناعة، ولم ينص على مواعيد معينة⁽¹⁾.

وفي المقابل منح القانون للمستثمرين مزايا عديدة، حيث حول للأشخاص الراغبين في إنجاز مصانع بمساهمة خاصة أو بالشراكة مع متعاملين وطنيين أو أجنب من إمكانية الاستفادة من المزايا الجبائية والعقارية المقررة من طرف الوكالة الوطنية للاستثمار، والمنصوص عليها في قانون الاستثمار⁽²⁾، مع ضرورة احترام قاعدة 51 بالمائة و49 بالمائة⁽³⁾. وهو ما يمكن التأكد منه من خلال المادتين 75 و76 من قانون المالية لسنة 2015، والتي أفادت الشركات المصنعة من إعفاء ضريبي على أرباح الشركات لمدة 5 سنوات، زيادة على إمكانية الاستفادة من دعم صندوق الاستثمار، والاستفادة كذلك من قروض تمويل من البنوك الوطنية⁽⁴⁾.

ودائما في إطار التسهيلات أجاز المشرع تخفيض نسبة الفائدة على القرض بثلاثة بالمائة (3%). والهدف من هذه الحوافز حول جعل الجزائر سوقا رائدة لصناعة السيارات في شمال افريقيا. وهو ما يمكن أن نلمسه من خلال المشروع الناجح المتعلق بإنجاز سيارة "رونو سامبول. الجزائر" عن طريق مصنع واد تيليالات بوهران.

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

2- ينظر الأمر رقم 01-03 المضي في 20 أوت 2001 المتعلق بتطوير الاستثمار، المعدل والمتمم. ج. ر. ع 47 ، مؤرخة في 22 أوت 2001 ، ص 4

3- ينظر المادة 57 من الأمر رقم 09-01 المضي في 22 يوليو 2009 المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2009.

4- ينظر المادة 75 من القانون رقم 14-10 المضي في 30 ديسمبر 2014 المتضمن قانون المالية لسنة 2015. ج. ر. ع 78 ، مؤرخة في 31 ديسمبر 2014 ، ص 3.

ثانيا- تجربة الجزائر في نشاط صناعة السيارات:

تعتبر سيارة رونو سامبول الجديدة، التي تم تركيبها في الجزائر بمصنع وادي تليلات بوهران تحت اسم "سامبول إكسترام"، الأفخم بين نماذج رونو سامبول الجديدة الأخرى، وقد تم تجهيزها، على عكس الطراز السابق من رونو سامبول الجديدة المستوردة من رومانيا، بجميع المعايير العالمية والتقنيات الحديثة، مثل نظام التموّج عن طريق القمر الصناعي "جي.بي.آس" (GBS) المدمج بنظام ميدياناف، ونظام مكابح (ABS) ومحرك بترين 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 أنه بتاريخ 25 ماي 2012 وقّع مجمع رونو على بروتوكول اتفاق وشراكة واستثمار مع الحكومة الجزائرية لإنشاء شعبة صناعة السيارات بالجزائر بصفة تدريجية، وبتاريخ 19 ديسمبر 2012 وقّع كل من مجمع رونو، الشركة الوطنية للسيارات الصناعية والصندوق الوطني للاستثمار على ميثاق المساهمين، بهدف إنشاء شركة مختلطة.

وقد تم الإعلان عم ميلاد شركة "رونو الجزائر" يوم 31 جانفي من سنة 2013 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 "إنجاب"، وذلك في إطار اتفاق شراكة اقتصادية ثنائية بين دولة الجزائر ممثلة بالشركة الوطنية للسيارات الصناعية، ودولة فرنسا ممثلة في شركة رونو، وهذا بموجب

عقد احتكار قانوني أو شرط جزائي لفائدة الشركة المصنعة الفرنسية مقتضاه منع أي مصنع من فتح فروع مصنعة للسيارات بالجزائر لمدة خمس سنوات⁽¹⁾. وإن نسبة المساهمة تمت في إطار قواعد قانون الاستثمار الوطني، بحيث بلغت نسبة مساهمة الجزائر بـ 51% من للإنتاج يملكها الجانب الجزائري (34% للشركة الوطنية للسيارات الصناعية و 17% للصندوق الوطني للاستثمار) كقابل نسبة مساهمة تمثل 49% للشركة الفرنسية رونو.

وقد منحت لشركة رونو الجزائر عدة امتيازات مالية وعقارية، فقد استفادت من حوالي 150 هكتار لإنشاء هذا الاستثمار لم تخصص فقط حوالي 20 هكتار للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة المناولة. وقد بلغت تكلفة انجاز مشروع مصنع رونو بواد تليلات بوهراڤ إلى غاية اليوم حوالي 50 مليون أورو، ويتوقع زيادة في الاستثمارات إلى 800 مليون أورو على المدى المتوسط.

وجدير بالذكر أن الجزائر خاضت أيضا تجربة صناعة السيارات الرباعية الدفع من علامة "مرسيدس الألمانية في إطار مشروع مؤسسة صناعية عسكرية، وهي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري⁽²⁾ تابعة للجيش الوطني الشعبي، تحت تسمية "مؤسسة تطوير صناعة السيارات بتيارت"⁽³⁾.

1- يلاحظ أن معظم التسريبات حول الاتفاق المنشئ شركة رونو الجزائر والبنود التقنية والتجارية سربتها الجزائر فقط بناء على تصريحات بعض المسؤولين الجزائريين والفرنسيين للشركة. أما نص بروتوكول الاتفاق ونص تأسيس الشركة فلم يصدر في الجريدة الرسمية رغم أهميه من الناحية القانونية، بخلاف باقي الشركات الاقتصادية في الجزائر.

2- ينظر المرسوم الرئاسي رقم 08-102 الممضي في 26 مارس 2008 المحدد القانون الأساسي النموذجي للمؤسسات العمومية ذات الطابع الصناعي والتجاري التابعة للقطاع الاقتصادي للجيش الوطني الشعبي. ج. ر. ع 17 ، مؤرخة في 30 مارس 2008 ، ص 3.

3- ينظر المرسوم التنفيذي رقم 09-222 الممضي في 29 يونيو 2009 المتضمن إحداث مؤسسة لتطوير صناعة السيارات بتيارت. ج. ر. ع 39 ، مؤرخة في 29 يونيو 2009 ، ص 4. وقد تم تدشين

وقد أنجزت المؤسسة بمصنع عين بوشقيف بولاية تيارت. وهو ما يعرف بمشروع سيارة "فاتيا" سابقا⁽¹⁾. ورغم أن الشركة جزائرية وخاضعة للقانون الجزائري إلا أن رأس مالها التأسيسي ذو طابع مختلط، حيث نظم هذه الشراكة الاقتصادية ثلاثة مساهمين رئيسيين، إذ يمتلك الطرف الجزائري نسبة 51 من المائة من الاسم (شركة تطوير صناعات السيارات التابعة لمديرية الصناعة العسكرية بوزارة الدفاع الوطني نسبة 34 من المائة والشركة الوطنية للعربات الصناعية نسبة 17 من المائة، في حين يمتلك المساهم الثاني الطرف الإماراتي المتمثل في صندوق الاستثمار الإماراتي "إعبار" نسبة 49 من المائة من الأسهم، أما الطرف الألماني المتمثل في شركة "ديملر" فيعتبر شريكا تكنولوجيا ومانح رخصة إنتاج علامته الصناعية الشهيرة "مرسيدس بتز".

وتقدر الطاقة النظرية لإنتاج هذا المصنع المدشن يوم السبت 30 سبتمبر 2014 بحوالي 6000 وحدة في السنة من سيارات (سبرينتر) الموجهة لمختلف الاستعمالات والميادين و2000 وحدة من سيارات (جي كلاس) رباعية الدفع من الصنف (ج) الموجهة للأغراض العسكرية وشبه العسكرية.

أول سيارة رباعية الدفع عسكرية جزائرية تحت اسم أول "سيارة غمر" يوم 10 مارس 2015، وهي سيارة من علامة "مرسيدس بنسز" من نوع "زيترو 6 x 6". وهي نتيجة ثمرة شراكة اقتصادية مختلطة في مجال الصناعة الميكانيكية وصناعة السيارات بين كل من الجزائر ممثلة بوزارة الدفاع الوطني والإمارات ممثلة بمجموعة "توازن" وشركتها الفرعية "غمر أوتوموتيف" وألمانيا ممثلة في شركة "ديملر".

1- هذا المشروع كان عبارة عن شراكة اقتصادية مختلطة بين الجزائر ممثلة بالمؤسسة الوطنية لإنتاج السيارات الخاصة (SNVI) وإيطاليا ممثلة بشركة فيات للسيارات". بمقتضى بروتوكول الاتفاق الموقع بالجزائر بتاريخ 24 يونيو 1987. وقد وافق عليه الطرف الجزائري بالقرار الوزاري المشترك المؤرخ في 29 أفريل 1990. ج. ر. ع 39، مؤرخة في 21 أوت 1991، ص 1548. وهذا المشروع لم يكتب له النجاح بفعل تراجع الشريك الإيطالي عن التزاماته التعاقدية.

وجدير بالإشارة أن هذه الشراكة الاقتصادية الثلاثية متعددة المشاريع. وقد دشنت في شهر مارس 2015 أول شاحنة مركبة في الجزائر تحت علامة "مرسيدس بنس—ز"، وهي شاحنة من طراز "زيطروس. ZETROS" من سلسلة التجميع، وذلك بمصنع الشركة الوطنية للسيارات الصناعية بالروبية (SNVI) بالجزائر العاصمة في إطار مشروع الاستثمار الجزائري. الألماني. الإماراتي بنفس شرط المساهمة السابقة⁽¹⁾.

كما تمخضت عن هذه الشراكة مصنعا للصناعات الميكانيكية بقسنطينة مكلف بصناعة المحركات للعلامات الصناعية لمرسيدس (متو ودوتز وداملر) على التوالي لتجهز بها السيارات الصناعية والآلات الفلاحية وآلات الأشغال العمومية، وذلك ابتداء من سنة 2014.

ونعتقد أن تفعيل هذه المشاريع الاقتصادية في مجال صناعة السيارات ستجعل الجزائر أحد أقطاب الصناعة الميكانيكية في افريقيا، خاصة مع مساهمة مؤسسات الجيش الشعبي الوطني، لاسيما أن الشراكة ارتبطت بأحد كبار مصنعي الشاحنات العالمية، وهو علامة مرسيدس الألمانية، والذي سيوفر الآلاف من مناصب الشغل القارة والعديد من المناولين ذوي الجودة الصناعية، وهذا على مستوى مُحمل النسيج الصناعي الوطني.

1- تأسست الشركة الجزائرية للسيارات وتطوير النشاطات ومقرها الروبية الجزائر بموجب المرسوم التنفيذي رقم 90-414 الممضي في 22 ديسمبر 1991 المتعلق بشركة المساهمة لإنتاج السيارات الخاصة "الشركة الجزائرية للسيارات وتطوير النشاطات". ج. ر. ع 01 ، مؤرخة في 02 يناير 1991 ، ص 5.

من الأمور الإيجابية التي فعلتها الحكومة هي القرض الاستهلاكي لتسهيل اقتناء المنتوجات الوطنية⁽¹⁾، ويدخل في هذا الباب السيارات المصنعة والمركبة محليا⁽²⁾، مع أنها في الواقع ليست جزائرية خالصة من الناحية التقنية، وعلى سبيل المثال فإن نسبة الإدماج الوطني لشركات المناولة في مصنع سيارة سامبول الجزائر لم تتجاوز بعد سنة من الانتاج مقدار 15 بالمائة.

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

وجدير بالعلم أن تجربة الجزائر ليست جديدة، إذ سبق لها وأن خاضت تجربة تركيب السيارات في إطار التعاون 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 تحديدا بالمنطقة الصناعية للحراش بعد تأسيس الشركة الوطنية للصناعات الميكانيكية الجزائر (شركة سوناكوم)⁽³⁾.

- 1- ينظر المادة 77 من الأمر رقم 09-01 الممضي في 22 يوليو 2009 المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2009. والتي ألغت القرض الاستهلاكي وأبقت على القروض العقارية وقروض الاستثمار وقروض دعم الشباب. ج. ر. ع 44 ، مؤرخة في 26 يوليو 2009 ، ص 4.
- وينظر المادة 75 من القانون رقم 14-10 الممضي في 30 ديسمبر 2014 المتضمن قانون المالية لسنة 2015. والتي أعادت العمل بالقرض الاستهلاكي والموجه حصريا لاقتناء المنتوجات الوطنية فقط. ج. ر. ع 78 ، مؤرخة في 31 ديسمبر 2014 ، ص 3.
- 2- ينظر المرسوم التنفيذي رقم 15-114 الممضي في 12 مايو 2015 المتعلق بشرط وكيفيات العروض في مجال القرض الاستهلاكي. ج. ر. ع 24 ، مؤرخة في 13 ماي 2015 ، ص 10.
- 3- ينظر الأمر رقم 67-150 الممضي في 09 أوت 1967 المتضمن إحداث الشركة الوطنية للصناعات الميكانيكية. ج. ر. ع 68 ، مؤرخة في 22 أوت 1967 ، ص 1026.

وقد اقتصر مصنع الحراش خلال الفترة ما بين سنتي 1960 و1972 على تركيب سياراته الشهيرة مثل سيارة وسيارة "رونو.8" وسيارة "ماجور" أو "غورديني" التي اكتسبت سمعة السيارة الغاضبة التي تشد الانتباه أيضا بعجلاتها المائلة بعض الشيء إلى الخارج.

كما شهدت مصانع الجزائر إلى منتصف سنوات السبعينات صناعة سلسلة سيارة "رونو 4" وسبقها سيارات "4 أحصنة" و سيارة «لا دوفين». وهي سيارة بمعدل سرعة بثلاث درجات من بينها نموذج "أوندين" الذي كان مفخرة الصانع الفرنسي.

خاتمة

من خلال هذا البحث استعرضنا جوانب تتعلق بتدخل الدولة لحماية المستهلكين وحماية الاقتصاد الوطني بالدرجة الأولى. ولا شك أن هذه الإجراءات المدرجة في دفتر الشروط الخاص بتسويق السيارات الجديدة من شأنها التقليل من مخاطر حوادث المرور بفعل مستلزمات الوقاية والأمن والسلامة التي فرضاء على وكلاء تسويق 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 إحصائيات وزارة التجارة والمديرية العامة للجمارك.

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

وفي ختام هذا البحث نقدم التوصيات والاقتراحات التالية:

أولاً: ضرورة استحداث لجنة وزارية مستقلة أو هيئة ضبط مستقلة تتولى ضبط نشاط سوق السيارات، وتتكلف بمنح الاعتماد وكلاء بيع السيارات وتوزيعها وتبث في مسألة سحب الاعتماد، بدل إخضاع هذه المسائل لوزير الصناعة مباشرة.

كما تسند إلى اللجنة مهمة بتأطير نشاط سوق السيارات، وتكون في نفس الوقت هيئة استشارية لوزير الصناعة لوزير التجارة. ولا ينبغي أن يحول تدخل هذه اللجنة دون ممارسة مجلس المنافسة لمهامه في مجال ضبط نشاط سوق السيارات في الجزائر، مع وجوب تنويع تشكيلة هذه اللجنة لتكون من: ممثلين عن كل من وزارة الصناعة والمناجم (رقابة مصالح المناجم) ووزارة التجارة (السجل التجاري ورخص الاستيراد) ووزارة المالية (إدارة الضرائب وإدارة الجمارك) ووزارة الداخلية (مصلحة البطاقات الرمادية) ووزارة النقل (مصلحة الرقابة التقنية على السيارات) ووزارة التضامن (فئة المعوقين) ووزارة البيئة (بخصوص السيارات الصديقة للبيئة) ووزارة الطاقة (بخصوص سيارات وقود الغاز).

ثانياً: ضرورة سن نص صريح يمكن وكلاء بيع السيارات واستيرادها من حقهم في تقديم الطعون الإدارية والتظلمات ضد قرارات الوزارة الوصية، لاسيما فيما يتعلق بسحب الاعتماد، لسبب من الأسباب، مع بيان مواعيد الطعن وشكلياته.

على أن يكون الطعن أمام اللجنة المستقلة التي سبق الإشارة إليها، كشرط قبل اللجوء إلى الطعن القضائي.

ثالثاً: ضرورة استحداث آلية إدارية أو الكترونية للتنسيق مع مختلف المصالح ذات الصلة بنشاط تسويق السيارات من أجل الاسراع في إجراءات تسليم

السيارات للمستهلكين، في مواعيد معينة، تتوافق واقعيا مع ما هو منصوص عليه في دفتر الشروط، ولاسيما التنسيق بين مصالح الجمارك ومصالح البطاقة الرمادية ومصالح الضرائب ومصالح المناجم ومصالح الرقابة التقنية للسيارات ومصالح شركات التأمين.

رابعا: ضرورة إنشاء معاهد تقنية جهوية متخصصة في تقديم خدمات ما بعد البيع للسيارات والقيام بالصيانة الخفيفة لمختلف السيارات من العيوب على أن يكون تمويلها مشتركا بين الدولة (الوزارات ذات الصلة)، زيادة على وكلاء السيارات أنفسهم.

ويمكن أن يدرج هذا النشاط (خدمة ما بعد البيع) ضمن تخصصات معاهد التكوين المهني.

خامسا: ضرورة تطوير مهارات الإطارات ومسيري وكلاء السيارات وموزعيها وبائعها من خلال إجراء دورات تكوينية وتدريبية، تحت إشراف وزارة الصناعة وبمشاركة وزارة التجارة ووزارة التعليم العالي، لاسيما في مجال القانون التجاري والقانوني والضريبي وقانون المالية والمحاسبة. وتسليمهم شهادات علمية وتكوينية تعتمد كمعيار في تنقيط كل شركة أو وكيل. مع إلزام وكلاء بيع السيارات بتوظيف خريجي جامعات متخصصين في مجال الإدارة والقانون والضرائب والمحاسبة والميكانيك والإلكترونيك والبيئة.

سادسا: ضرورة تخصيص حصة أو كوة ضمن السيارات المستورة تتعلق بالمعوقين أو ذوي الاحتياجات الخاصة، بما يتناسب مع درجة ونوع كل إعاقاة، أو على الأقل تسهيل إجراءات استيرادها وجركتها وتسليمها.

سابعا: ضرورة إنشاء موقع الكتروني رسمي موحد تحت إشراف وزارة التجارة، يتضمن كل المعلومات المتعلقة بقوانين وتشريعات بيع السيارات وأسعار السيارات في الجزائر وعناوين الوكلاء والموزعين ونقاط البيع، وعناوين

خدمات ما بعد البيع وعناوين جمعيات حماية المستهلك لتقديم الشكاوى...مع استحداث مجالات أو دوريات متخصصة في قطاع تسويق السيارات من باب تثقيف وإعلام المستهلك بكل حقوقه وواجباته.

ثامنا: ضرورة تأطير نشاط بيع السيارات القديمة، لما له من فوائد قانونية ومالية تعود بالفائدة على الخزينة العمومية، وذلك من خلال تقنين هذا النشاط بمصالح السجل التجاري بوزارة التجارة، ومنح اعتماد لوكلاء متخصصين في مجال تسويق السيارات القديمة. مع الزام البائعين والمشتريين بدفع ضرائب على عاتق الطرفين بالتساوي بين الطرفين، مع تحديد آلية لتحديد الضريبة حسب نوع السيارة وتاريخها و محركها (شبيهة بالطريقة المستعملة في تحديد رسم قسيمة السيارات مثلا).

تاسعا: ضرورة تشجيع المؤسسات الوطنية الصغيرة والمتوسطة لخوض مجال الاستثمار في مجال صناعة لواحق 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 تخفيضات في مجال تأمين السيارات والمعدات المحلية.

عاشرا: ضرورة سن قواعد عقابية وإدارية على المتعاملين الأجانب في حالة ثبوت عيوب خفية متعمدة في السيارات، كإجراء الحرمان من الدخول إلى السوق الوطنية لمدة سنتين مثلا. وفرض نسبة واحد بالمائة (1%) بالمائة من مداخيل وكلاء السيارات تودع في صندوق ضمان السيارات، كمساهمة مشتركة، من أجل تأمين كل حوادث السيارات التي تقع بسبب أعطال ميكانيكية وعيوب خفية في السيارات (عيوب تصنيع).

إحدى عشر: 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 أجل تشجيعه على مواصلة النشاط.

وفي الأخير نقول إن هذه مجرد محاولة بحثية متواضعة لشرح الأحكام القانونية والتنظيمية المتعلقة بنشاط تسويق السيارات، وضوابط ممارسة هذا النشاط. وهو عمل علمي لا ندعي به الكمال ولا نزعم له الأسبقية. وهو على كل جهد بشري قابل للنقاش والاثراء والتعديل والتصويب.