وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد الصديق بن يحيى-جيجل

كلية الحقوق والعلوم السياسية

دراسة بعنوان:

التنظيم القانوني لنشاط وكلاء المركبات الجديدة في القانوني الجزائري

مذكرة مكملة نيل شهادة ماستر أكاديمي في القانون

تخصص: قانون أعمال

إعداد الطالبتين:

- عميروش نهلة
- ينون شيماء

إشراف الأستاذ:

- عزيزي جلال

لجنة المناقشة

إسم ولقب الأستاذ	الرتبة	الجامعة	الصفة
خلاف فاتح	**أستاذ محاضر -أ-**	**محمد الصديق بن يحي جيجل**	**رئيسا**
عزيزي جلال	**أستاذ محاضر -أ-**	**محمد الصديق بن يحي جيجل**	**مشرفا ومقررا**
زعرور عبد السلام	**أستاذ محاضر -ب-**	**محمد الصديق بن يحي جيجل**	**مناقشا**

السنة الجامعية: 2022/2021

شكر وعرفان

نرى أن من الواجب علينا قبل المضي قدما في عرض هذه المذكرة أن نشكر الله عزوجل الذي أنار لنا الطريق إلى ما فيه الخير ووفقنا وأعاننا وعملا بقول الرسول صلى الله عليه وسلم « من لم يشكر الناس لم يشكر الله »

نتقدم بالشكر الجزيل إلى الأستاذ والمشرف "**عزيزي جلال**"

الذي كان نعم الأستاذ على النصائح والإرشادات القيمة التي لم يبخل علينا بها جزاه الله خيرا.

"شكرا"

نهلة * شيماء

إهداء

الحمد لله ربي العالمين و الصلاة والسلام على خاتم الأنبياء و المرسلين

أهدي هذا العمل إلى "**والـــــــــــــدي الكريـــــــــــــمين**" أطال الله في في عمرهما وأمدهما بالصحة والعافية، اللذين كانا سندا ودعما لي طيلة المشوار الدراسي و منحاني العزم لتخطي الصعاب و التقدم.

إلى مشعات حياتي و سندي في الحياة " **إخوتـــــــــــــي**" و "**أخواتـــــــــــــي**"

إلى من عملت معي بكد بغية إتمام هذا العمل " **نـهلة**"

إهداء

إلى مدرستي الأولى التي علمتني معنى الحياة، علمتني كيف أكون و أين أكون إلى من حملتني إلى المضي قدما هي أعز إنسانة على قلبي "**أمـــــــــــــي ثم أمـــــــــــــي**" الحبيبة حفظها الله ورعاها

إلى من علمني حب الله و رسوله، إلى من زرع في قلبي حب العلم إلى من أكن له كل الإحترام والتقدير إلى من كان له فضل علي "**أبـــــــــــــي**" العزيز أدامه الله تاجا فوق رأسي

إلى "**جـــــــــــــدي**" الحبيب حفظه الله

إلى سندي في الحياة **أخواتـــــــي**" **منال** " " **نهاد**" "**رجاء**" "**إبتسام** "

وأزواجهم و **أخـــــــــــــي**" **ياسر**" وزوجته

إلى **أختـــــــي** الصغيرة " **هيبة** " التي كانت لي نعم الصديقة

إلى **خطيـــــــــــــبي** و رفيق دربي

إلى أحلى كتاكيت العائلة " **ألاء الرحمان، رهف، ملاك، رزان، مرام، رفيف**"

و " **أمجد، عبد الرحمان، بهاء وبراء، يحي**"

إلى بنات خالاتي " **عبير و نور**" و بنات عمي " **مروة، ريان و آية**"

إلى من شاركتني في إنجاز هذا العمل " **شيماء** "

نهلة

قائمة المختصرات:

1- باللغة العربية

ج.ر: الجريدة الرسمية

د.س.ن: دون سنة نشر

ص: صفحة

ص- ص: من صفحة إلى صفحة

2- باللغة الأجنبية

Op cit : opere citat, référence précédement citée.

P : page.

Puf : presses universitaire de France.

مقدمـــــــــــــة

تعتبر التجارة الخارجية أحد معالم القوى والتنمية الإقتصادية وذلك عن طريق المبادلات التجارية التي تقوم بها الدول لتنوع واختلاف الثروات من دولة إلى أخرى، وهو ما دفع هذه الدول للدخول في علاقات تجارية مع غيرها قصد إشباع الحاجات المتعددة والمتجددة لها، ولقد مر قطاع التجارة الخارجية في الجزائر بعدة مراحل.

حيث عرفت المرحلة الأولى إحتكار كلي للدولة من خلال الإستئثار على جميع الواردات مع الإبقاء على تجارة التصدير حرة وفقا للأمر رقم 74-11 الذي يتضمن تحرير التجارة والتصدير[1]، وبعد صدور الدستور 1976[2] تأكد الإحتكار التام للتجارة الخارجية بشكل رسمي، وفي المرحلة الثانية بالتحديد في سنوات الثمانينيات عرفت نوع من الليونة ولم يتأكد ذلك إلا بصدور أحكام المرسوم التنفيذي رقم 91-37 الذي يتعلق بشروط التدخل في مجال التجارة الخارجية[3] حيث نص على إدخال طائفة من الأشخاص تتمثل في التجار بالجملة سواء أشخاص طبيعيين أو معنويين، أما المرحلة الثالثة والأخيرة عرفت تحرر مجال التجارة الخارجية و ذلك من خلال سن نصوص قانونية وتنظيمية تعطي نوع من الحرية في ممارسة نشاط الإستيراد والتصدير من بينهما القانون رقم 03-04 المعدل والمتمم بتعلق القواعد العامة المطبقة على عملية استيراد وتصدير [4]، كما نصت المادة 43 من دستور

[1] الأمر رقم 74-11 المؤرخ في 1974/01/30 يتضمن تحرير التجارة والتصدير، ج.ر عدد 14، الصادر في 1974/02/15.

[2] دستور الجمهورية الجزائرية لسنة1976 الصادر بموجب الأمر رقم 76-19 مؤرخ في 1976/11/22، ج.ر عدد 94، الصادر في 1976/11/24.

[3] المرسوم التنفيذي رقم 91-37 المؤرخ في 1991/02/13 يتعلق بشروط التدخل في مجال التجارة الخارجية، ج.ر عدد 12، الصادر في 1991/03/20.

[4] الأمر رقم 03-04 المؤرخ في 19 جويلية 2003،يتعلق بالقواعد العامة المطبقة على عملية إستيراد البضائع وتصديرها، ج.ر عدد 43، الصادر في 20 جويلية 2003 المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 15-15 المؤرخ في 15 جويلية 2015، ج.ر عدد 41، الصادر في 29 جويلية 2015.

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية على هذه الحرية بموجب التعديل الدستوري 2016 [1]" حرية الاستثمار والتجارة معترف بها، و تمارس في إطار القانون..." .

يعتبر نشاط استيراد وتسوسق المركبات الجديدة من بين النشاطات الإقتصادية التي لقت إهتماما بالغا، ولقد نظم هذا النشاط سنة 2007 إثر صدور المرسوم التنفيذي رقم 07-390 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تسويق السيارات الجديدة[2] والذي ألغى بموجب المرسوم التنفيذي رقم 15-58 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة[3] الذي حاول المشرع من خلاله إعادة ضبط نشاط استيراد وتسويق المركبات الجديدة عن طريق وضع أحكام جديدة إلا أن هذا المرسوم لم يحقق الأهداف المرجوة منه، فقام المشرع بإصدار مرسوم تنفيذي آخر هو المرسوم 20-227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة[4] أين حاول المشرع من خلاله تفادي الثغرات الموجودة في المرسوم التنفيذي رقم 15-58 ورغم ذلك قام بتعديل آخر وذلك بموجب المرسوم التنفيذي رقم 21-175 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط المركبات الجديدة[5]، من خلال تعديل بعض الشروط والاجراءات الإدارية لممارسة النشاط لتدارك النقائص الموجودة في هذا المرسوم.

---

[1] دستور الجمهورية الجزائرية لسنة 2016،الصادر بموجب القانون رقم 16-01 مؤرخ في 6 مارس 2016، ج.ر عدد 14،الصادر في 7 مارس 2016.

[2] المرسوم التنفيذي رقم 07- 390 مؤرخ في 12 ديسمبر سنة 2007،يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تسويق السيارات الجديدة، ج.ر عدد 78،الصادر في 12 ديسمبر 2007 (ملغى).

[3] المرسوم التنفيذي رقم 15-58 مؤرخ في 8 فبراير 2015،الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، ج.ر عدد 05،الصادر في 8 فبراير 2015 (ملغى).

[4] المرسوم التنفيذي رقم 20-227 مؤرخ في 19 غشت سنة 2020،الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، ج.ر عدد 49،الصادر في 19 غشت 2020.

[5] المرسوم التنفيذي رقم 21-175 مؤرخ في 3 مايو سنة 2021 المعدل والمتمم للمرسوم التنفيذي رقم 20-227 المؤرخ في 19 غشت 2020 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط زكلاء المركبات الجديدة،ج.ر عدد34،الصادر في 9 مايو 2021.

وتكمن أهمية الدراسة في محاولة تسليط الضوء على نشاط وكلاء المركبات الجديد، لكون المركبة أصبحت من أهم الإختراعات المفيدة للإنسان، إذ ولت من قبل الإحتياجات الأساسية لا الكمالية حيث يستعملها في حياته الشخصية وكذا العملية.

وتتمثل أهداف دراستنا لهذا الموضوع في تحديد الإجراءات والشروط المطلوبة لممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة ومدى مساهمة الدولة في تشجيعه، وبيان الأجهزة المكلفة بمراقبته، التوصل إلى التوصيات التي بإمكانها سد النقائص الموجودة في ظل المراسيم السابقة المنظمة لهذا النشاط.

ومن أهم الأسباب التي دفعت بنا لإختيار الموضوع والبحث فيه ميولنا الشخصي لمعالجة المواضيع المتعلقة بالإستثمار، موضوع حديث وحيوي يستدعي الدراسة، عدم الإستقرار القانوني لنشاط وكلاء المركبات الجديدة، ندرة الدراسات الأكاديمية التي تعنى بدراسة موضوع نشاط وكلاء المركبات الجديدة.

لكن عند دراستنا لهذا الموضوع اعترضنا بعض الصعوبات من بينها ندرة المراجع المتخصصة وقلة المقالات حول هذا الموضوع.

إن ما سبق عرضه يدفعنا لطرح التساؤل التالي:

إلى أي مدى وفق المشرع الجزائري في وضعه للأحكام الجديدة لنشاط وكلاء المركبات الجديدة؟

وللإجابة على هذا التساؤل اعتمدت في هذه الدراسة على المنهج الوصفي وذلك عند إستعمال النصوص القانونية المنظمة لنشاط وكلاء المركبات الجديدة، وكذلك المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية للمنظمة لهذا النشاط، كما اعتمدنا على المنهج

المقارن وذلك من خلال المقارنة بين أحكام المرسوم التنفيذي رقم 20-227 والمرسوم التنفيذي رقم 21-175 المنظمان لهذا النشاط.

ولذلك تم تقسيم خطة الدراسة إلى فصلين تم التطرق إلى الشروط الشكلية المطلوبة لممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة مشيرين إلى مفهوم الإعتماد وكذلك ملف الحصول على الإعتماد والجهة المكلفة بإصداره ثم تطرقنا إلى الجهة المكلفة بدراسة ملفات وكلاء المركبات الجديدة ولجنة الطعن المختصة في دراسة طعون وكلاء المركبات الجديدة(الفصل الأول).

وحتى نستكمل الدراسة تناولنا الشروط الموضوعية المطلوب لممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة بحيث تطرقنا إلى الأشخاص المؤهلون لممارسة هذا النشاط والمركبات المؤهلة لنشاط الاستيراد والتسويق، وكذا إلى الإلتزام بضمان التسليم والإلتزام بضمان خدمة ما بعد البيع (الفصل الثاني).

الفصل الأول

الشروط الشكلية المطلوبة لممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة في الجزائر

أصبح تدخل الدولة في الوقت الحالي أمرا ضروريا من أجل حماية النظام العام والمال العام واقتضى ذلك فرض شروط على بعض الأنشطة من بينها نشاط وكلاء المركبات الجديدة، ويتحقق هذا بوضع بعض القيود القانونية أمام الأشخاص من أجل استصدار قرار إداري من السلطات (أو الأجهزة) المكلفة بمراقبة النشاط الذي يمكن أن يترتب عن مزاولته احتمال الإخلال بالنظام العام وذلك قبل الشروع في ممارسته[1]، واستنادا إلى ما تقدم سنقوم بدراسة الشروط الشكلية لممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة في الجزائر. حيث سيتم تناول الإجراءات الإدارية المطلوبة للممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة (المبحث الأول) ثم الأجهزة الإدارية المكلفة بمراقبة نشاط وكلاء المركبات الجديدة (المبحث الثاني).

[1] حيدور جلول،الرخصة الإدارية في القانون الجزائري،مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام في إطار مدرسة الدكتوراه،كلية الحقوق والعلوم السياسية،قسم الحقوق(19 مارس 1962)،جامعة حيلالي لياس سيدي بلعباس،2016-2017،ص 1.

المبحث الأول: الإعتماد كإجراء وحيد مطلوب لممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة

يخضع نشاط إستيراد وتسويق المركبات الجديدة كغيره من الأنشطة الأخرى المقننة التي تستلزم الحصول على التراخيص الإدارية اللازمة لممارسة هذا النشاط[1].

وتتمثل هذه التراخيص في ضرورة الحصول على الإعتماد كإجراء واحد ووحيد على الوكيل القيام به حسب ما جاء في نص المادتين 3 و 10 من المرسوم التنفيذي رقم 20 – 227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة المعدل والمتمم[2]، و تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري قبل تعديل هذا المرسوم رقم 20–227 بالمرسوم التنفيذي رقم 21–175 كان يشترط من أجل ممارسة نشاط وكيل المركبات الجديدة في الجزائر ضرورة الحصول على الترخيص المؤقت أولا ثم الإعتماد النهائي، ليختزله المشرع في الإعتماد فقط لذا سوف يتم التطرق لمفهوم الإعتماد (المطلب الأول) ثم للشروط المطلوبة للحصول على الإعتماد والجهة المكلفة بمنحه (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم الإعتماد

يعد الإعتماد الإجراء الأول والأخير من أجل الممارسة الفعلية لنشاط إستيراد و تسويق المركبات الجديدة في الجزائر[3]، لذا سنتناول تعريف الإعتماد (الفرع الأول)، وتمييزه عن غيره من المفاهيم المشابهة له (الفرع الثاني).

---

[1] عزيزي جلال، نشاط وكلات المركبات الجديدة: "أي تنظيم جديد؟"، مجلة أبحاث قانونية وسياسية، المجلد 06، العدد1، جامعة جيجل، جوان 2021، ص 42.

[2] المادة 3 و10 من المرسوم التنفيذي رقم 20–227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، معدل ومتمم، مرجع سابق.

[3] عزيزي جلال، المرجع السابق، ص 44.

الفرع الأول: تعريف الإعتماد

يعرف الإعتماد على أنه «الموافقة المسبقة التي يتحصل عليها الشخص من الإدارة، والتي من خلالها يمكن للأشخاص تحقيق المشاريع الإقتصادية واستفادتهم من نظام مالي أو ضريبي ممتاز»[1].

كما يمكن تعريفه على أنه الموافقة المسبقة التي يتحصل عليها الأشخاص من السلطة المختصة، من أجل ممارسة مهنة منظمة يستوجب ولوجها تكوين علمي متخصص ولتمكينهم من تحقيق مشاريع اقتصادية أو سياسية، والإستفادة من مزايا مالية أو قانونية[2].

يعرف كذلك على أنه تصرف إداري منفرد، تقبل الإدارة من خلاله وجود وممارسة نشاط معين، أو وجود هيئة معينة.

وينص القانون على الإعتماد بشكل أوسع كرخصة إدارية مسبقة في المجال الإقتصادي قصد تمكين السلطات الإدارية من ضبط مشاركة القطاع الخاص في تنقيذ السياسة الإقتصادية، وهذا ما يمنحها سلطة تقديرية واسعة في اختيار معاونها في هذه المهمة خاصة بعدما تخلت الدولة عن سياستها الإحتكارية وتزايد مهامها[3].

حيث نجد لمختلف النصوص القانونية التي تنص على إلزامية الحصول على الإعتماد لممارسة النشاط المرغوب فيه نذكر منها:

- المرسوم التشريعي رقم 93-10 المؤرخ في 23 ماي 1993، المتعلق ببورصة القيم المنقولة، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 03-04، المؤرخ في 17 فبراير 2003[4]،

---

[1] بن مذخن ليلة، تأثير النظام المصرفي حركة الاستثمار في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون تخصص قانون الإصلاحات الإقتصادية، جامعة جيجل، 2007، ص 34.

[2] Colliard Claude Ablert , Libertés Publiques, 7ème èdition Dalloz, Paris, 1989 , P 121 et 122.

[3] حيدور جلول، مرجع سابق، ص 13.

[4] المرسوم التشريعي رقم 93-10 المؤرخ في 23 ماي 1993، المتعلق ببورصة القيم المنقولة، المعدل والمتمم بموجب القانون 03-04 المؤرخ في 17 فبراير 2003، ج. ر عدد 34، الصادر 23 مايو 1993.

حيث نصت المادة 4 منه المعدلة للمادة 6« يمارس نشاط الوسيط في عمليات البورصة بعد إعتماد من لجنة تنظيم عمليات البورصة ومراقبتها، من طرف الشركات التجارية التي تنشأ خصيصا لهذا الغرض، والمؤسسات المالية».

- نص المرسوم التنفيذي 15-165 المؤرخ في 23 جوان 2015، يحدد كيفيات الإعتماد لممارسة نشاط استيراد الذهب والفضة والبلاتين الخام نصف المصنعة أو المصنعة ونشاط استرجاع المعادن الثمينة وتأهيلها[1].
- نص القانون العضوي رقم 12-04 المؤرخ في 12 جانفي 2012، الذي يتعلق بالأحزاب السياسية[2]، على الإعتماد في المادة 30 منه:« يمنح الوزير المكلف بالذاخلية الإعتماد أو يفرضه، بعد دراسة الطلب المودع...».

ويعرف الإعتماد في المجال المصرفي بأنه الترخيص الإداري لممارسة المهنة المصرفية، والذي لا يمكن الحصول عليه، إلا بعد استكمال وتوافر الشروط القانونية والتنظيمية للدخول في المهنة في إطار ضمان أمن الزبائن والغير[3].

«En générale , l`agrément une approbation on autorisation à laquelle est soumis un projet et qui suppose la part de celui à qui on doit le demander un pouvoir d`appréciation en général discrétionnaire» .[4]

فالإعتماد إذن هو تكريس لمبدأ حرية الإستثمار حيث يهدف المشرع من ورائه إلى حماية الجمهور، كما يدخل ضمن النظام الوقائي الذي تعتمد عليه الإدارة في تعاملها مع الغير،

[1] المرسوم التنفيذي رقم 15-169 المؤرخ في 23 جوان 2015، يحدد كيفيات الاعتماد لممارسة نشاط استيراد الذهب والفضة والبلاتين الخام نصف المصنعة أو المصنعة ونشاط استرجاع المعادن الثمينة وتأهيلها، ج.ر عدد 36، الصادر في 1 يوليو 2015.

[2] القانون العضوي رقم 12-04 المؤرخ في 12 جانفي 2012، الذي يتعلق بالأحزاب السياسية، ج. ر العدد02، الصادر في 15 جانفي 2012.

[3] Gavalda Chaistian et Jean Stouffelet, Droit Bancaire, 2ème èdition Litec, Paris , P 28 .

[4] GORNO gérad, vocabulaire juridique, 5 ème édition, PUF et DELTA, paris,1996, p 38.

حيث يسمح هذا النظام للإدارة بالرقابة القبلية للنشاط الإنساني، وفي إطاره يمكن للإدارة أن ترخص أو تمنع ممارسة نشاط من الأنشطة[1].

الفرع الثاني: تمييز الإعتماد عن المفاهيم المشابهة له

لتجنب الإختلاط والتداخل بين المفاهيم والمصطلحات القانونية، سوف نقوم بتمييز الإعتماد وبعض المفاهيم المتشابهة له، كالترخيص(أولا) والتصريح(ثانيا) والتسجيل(ثالثا).

أولا: تمييز الإعتماد عن الترخيص:

يعتبر الإعتماد والترخيص مصطلحين متشابهين يصعب التمييز بينهما، حيث يعتبر الترخيص الإداري عملا أو تصرفا قانونيا صادر من السلطة الإدارية أو شبه الإدارية وفي بعض الأحيان يعتبر كوسيلة قانونية تمارس بها الإدارة على الحريات والنشاطات الفردية[2]

ويأخذ الترخيص عدة صور كالترخيص بالإنشاء، التعديل والإقامة[3]، ومنه فكل من الترخيص والإعتماد تصرف قانوني من جانب واحد تصدره الإدارة بهدف ضبط نشاط أو قطاع معين، وأن الإدارة المختصة بإصدارهما لها كامل السلطة التقديرية في رفضه أو قبوله أو حتى سحبه[4]، ومنه نميز الفروق الآتية:

---

[1] عزيزي جلال، الإستثمار في القطاع المصرفي في الجزائر، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في العلوم تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية قسم الحقوق، جامعة مولود معمري –تيزي وزو، 2019، ص 51.

[2] زيداني شريفة، دور الترخيص الإدارية في المحافظة على النظام العام، مذكرة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون إداري، كلية الحقوق والعلوم السياسية قسم الحقوق، جامعة أحمد دارية، أدرار، 2016–2017، ص 11.

[3] عبديش ليلة، اختصاص منح الإعتماد لدى السلطات الإدارية المستقلة، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون فرع: تحولات الدولة، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2010، ص 15.

[4] عزيزي جلال، الاستثمار في القطاع المصرفي في الجزائر، مرجع سابق، ص 52.

– يختلف الإعتماد عن الترخيص الإداري في كون هذا الأخير يسمح لصاحبه بممارسة نشاط دون الإستفادة من منافع ومزايا، على عكس الإعتماد الذي يمنح إمكانية قانونية ومزايا مالية سواء كانت مزايا ضريبية أو مساعدات أو بمنح امتيازات السلطة العامة[1].

– يكون منح الإعتماد بتوفر شروط محددة، وهذا ما يسمح للإدارة بسحبه في حالة عدم إحترامها، أما حينما تمنح الإدارة الترخيص، فتتأكد من أن النشاط المراد القيام به يتطابق ومقتضيات المصلحة العامة[2].

– في نظام الترخيص، يستأثر المشرع بتنظيمه بموجب القانون، بينما الإعتماد يمكن إرساءه بدون تدخل المشرع، وهذا ما يسمح للإدارة بالتدخل عن طريق التنظيم[3].

ثانيا: تمييز الإعتماد عن التصريح البسيط

التصريح البسيط هو إجراء شكلي يلتزم المستثمر بالقيام به في مواجهة الإدارة[4]، كما عرفته المادة الثانية من المرسوم التنفيذي رقم 08–98 المتعلق بشكل التصريح بالإستثمار وطلب مقرر منح المزايا وكيفيات ذلك[5]، بأنه «الإجراء الشكلي الذي يبدي من خلاله المستثمر رغبته في إنجاز إستثمار في نشاط إقتصادي لإنتاج السلع والخدمات في مجال تطبيق الأمر 01–03 المتعلق بتطوير الإستثمار»، ومنه نميز الفروق التالية:

---

[1] مغني وريدة، نظام إعتماد البنوك والمؤسسات المالية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق فرع: قانون الأعمال ، كلية الحقوق، جامعة الجزائر1، 2012–2013، ص 75.

[2] مغربي رضوان، مجلس النقد والقرض، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون: فرع قانون الأعمال، جامعة الجزائر، 2004، ص– ص 70 –71.

[3] عبديش ليلة، المرجع السابق، ص 15.

[4] Kernion Jean : Droit Public Economique, Eddition Monchrestien, Paris , 1999, P 135.

[5] مرسوم تنفيذي رقم 08–09 مؤرخ في 24 مارس 2008، المتعلق بشكل التصريح بالإستثمار وطلب مقرر منح المزايا وكيفيات ذلك ج.ر عدد 16، صادر في 26 مارس 2008(ملغى).

- أن الإدارة لا تتمتع بالسلطة تقديرية في مجال التصريح البسيط، إذ يكفي أن يقدم الراغب ملف مطابق للوثائق التنظيمية المطلوبة، ولا يمكنها رفض التصريح الذي لا نجده في نظام الإعتماد[1].
- التصريح يعتبر من الأنظمة الأقل إكراما Les moins contraignants في تنظيم النشاط الإقتصادي، فهو مجرد إجراء شكلي يقوم به المستثمر، بينما الإعتماد تصرف إداري منفرد تقبل الإدارة من خلاله وجود ممارسة نشاط معين أو وجود هيئة معينة[2].
- التصريح بالإستثمار عبارة عن إجراء إعلامي فقط، على خلاف الإعتماد الذي يتوقف نشاط المستثمر على الرد الإيجابي للهيئة المختصة[3].

ثالثا: تمييز الإعتماد على التسجيل

التسجيل هو إجراء مكتوب يعبر من خلاله المستثمر عن إرادته في إنجاز إستثمار في نشاط إقتصادي إنتاج السلع والخدمات[4]، حيث جعل المشرع القيام بإجراء التسجيل في ظل القانون رقم 16-09 عند الرغبة في الإستفادة من المزايا المقررة فيه.

ومنه يتم التسجيل بغرض الحصول على مزايا الإستثمار أو الخدمات المقدمة من طرف الهيئات اللامركزية للوكالة الوطنية لتطوير الإستثمار، وعليه نميز الفروق التالية:

- التسجيل إجراء إختياري وعدم القيام به يؤدي إلى حرمان صاحبه من حق الإستفادة من المزايا والحوافز المقررة في قانون الإستثمار، في المقابل يمكن مباشرة إنجاز واستغلال المشروع الإستثماري حتى دون القيام به، عكس الإعتماد الذي يكون ضروري وملزم

[1] عبديش ليلة، المرجع السابق، ص 16.

[2] Gorno . Gèrard. Vocabulaire Juridique. OP. Cit. P 39.

[3] عبديش ليلة، المرجع السابق، ص 16.

[4] المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 17- 102 المؤرخ في 5 مارس 2017، يحدد كيفات تسجيل الإستثمارات وكذا شكل ونتائج الشهادة المتعلقة به، ج.ر عدد 16، الصادرة في 8 مارس 2017.

لممارسة النشاط وعدم الحصول عليه يؤدي إلى استحالة استغلال المشروع الإستثماري[1].

- إجراء التسجيل يتم أمام الشبابيك الوحيدة التابعة للوكالة، ويمنع لصاحبه أليا حرية إنجاز المشروع ودون انتضار موافقة أو رفض الهيئة المعنية، في حين إجراء الإعتماد في النشاط الإستثماري يتم لدى محافظ بنك الجزائر[2].

المطلب الثاني: ملف الحصول على الإعتماد والجهة المكلفة باصداره

بعد إلغاء الرخصة المؤقتة التي كانت تعتبر إجراء سابق للإعتماد يبقى الإعتماد هو الإجراء الوحيد المفروض على الوكلاء لممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة وذلك باعتبار نشاط تسويق السيارات والمركبات حاليا من قبيل النشاطات التجارية إذ يتوجب الحصول على الوثيقة التي تمنح من طرف مصالح الوزارة الوصية(الإعتماد)، حيث لا تقيد هذه النشاطات في مصالح المركز الوطني للتسجيل التجاري التابع لوصاية وزارة التجارة بصورة نهائية، إلا بعد استفاء الوكيل إجراءات الحصول على الإعتماد من وزارة الصناعة لممارسة النشاط[3] وبالتالي فالإعتماد يعد أهم إجراء يقوم به الوكيل رغبة منه في الممارسة الفعلية لهذا النشاط (نشاط وكلاء المركبات الجديدة في الجزائر)، ويكون منح الإعتماد بتوفر شروط محددة وهذا ما سنتطرق إليه في (الفرع الأول) أما (الفرع الثاني) فسنتناول الجهة المكلفة بمنح الإعتماد وهذا ما نص عليه المرسوم التنفيذي الجديد 21-175 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة[4].

الفرع الأول: ملف الحصول على الإعتماد

---

[1] عزيزي جلال، الاستثمار في القطاع المصرفي في الجزائر، المرجع السابق، ص- ص54- 55.

[2] عزيزي جلال، مرجع نفسه، ص 55.

[3] بن مقني عمار، الأطر القانونية لممارسة نشاط تسويق السيارات الجديدة في الجزائر، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد الأول، العدد الأول، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 2015، ص- ص77-78.

[4] المرسوم التنفيذي رقم 21-175 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، مرجع سابق.

يشرط للممارسة الفعلية لنشاط استيراد وتسويق المركبات الجديدة ضرورة الحصول على الإعتماد وذلك طبقا لنص المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 21-175 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة[1] في الجزائر حيث تم استبدال في نص هذه المادة عبارة إعتماد نهائي بإعتماد في جميع أحكام المرسوم التنفيذي رقم 20-227[2] ولكي يتمكن الوكيل من كسب الإعتماد من الأطراف المعنية، يتطلب ذلك مجموعة من الشروط والوثائق اللازمة حددتها المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 21-175[3] والتي تتمثل في:

- طلب الحصول على الإعتماد، دفتر الشروط المرفق بهذا المرسوم المؤشر والمؤرخ والممضى من طرف المتعامل ويحمل عبارة قرئ وصودق عليه، بطاقة تعهد ملحقة بدفتر الشروط مؤرخة وممضاة، شهادة يعدها موثق يمارس نشاطه في الجزائر تثبت وجود الوثائق الأتية ومطابقتها وسريان مفعولها:

- القانون الأساسي للشركة مع إبراز رمز نشاط وكيل المركبات الجديدة، بطاقة التعريف الجبائية، السجل التجاري، مستخرج الجداول الضريبية مسوى، وثيقة معينة من الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي بتاريخ إيداع الطلب، قائمة المستخدمين ومؤهلاتهم مرفقة بشهادة الصندوق الوطني للضمان الإجتماعي.
- نسخة من عقد أو عقود الوكالة الجهوية التي تربط الوكيل بالمانح أو المانحين والذي لا يمكنه حيازة أكثر من علامتين(2) في السيارات والمقطورات ونصف المقطورات الجديدة

[1] أنظر المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 21-175 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، مرجع سابق.

[2] المرسوم التنفيذي رقم 20-227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة معدل ومتمم، مرجع سابق.

[3] انظر المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 21-175 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، مرجع سابق.

وثلاث علامات (3) بالنسبة للآلات المتحركة الجديدة، تعد طبقا للتشريع المعمول به وتكون مدة صلاحيته خمس سنوات (5 سنوات) على الأقل، الوثائق التي تثبت وجود المنشآت الأساسية للتخزين وخدمة ما بعد البيع وقطع الغيار وكذا أماكن العرض والبيع ، عقود الملكية أو عقود توثيق الإيجار للمنشآت لمدة لا تقل عن عشر سنوات (10 سنوات)، تصريح بالنزاهة يقدمه المسير، شخص طبيعي وفقا للنموذج المرفق لهذا المرسوم[1].

وبهذا نرى أن المشرع الجزائري قد وضع شروطا أكثر تعقيدا للوكيل وذلك بعد إلغاء إجرائي الرخصة المؤقتة والإعتماد النهائي المعتمدين ضمن أحكام المرسوم السابق رقم 20-227 وإبقائه على إجراء الإعتماد فقط وذلك طبقا لما جاء فيه المرسوم الجديد رقم 21-175[2] مما جعل الوكيل مقيد بشروط مسعفة في سبيل ممارسته لنشاط وكلاء المركبات الجديدة حيث في السابق اشترط المشرع مدة عقود إيجار المنشآت من طرف الموزعين المعتمدين محررة لدى موثق لفترة زمنية لا تقل عن 5 سنوات تصب في خانة تقييد عملية استيراد وتسويق المركبات الجديدة فنعتقد أنها فترة طويلة جدا ترهق الموزعين الذين يمكن أن يجدوا أنفسهم قد صرفوا أموالا طائلة دون أن يتحصلوا على عائد أي على الأقل على المدى القصير، وبصدور المرسوم التنفيذي رقم 21-175 مددت هذه المدة إلى عشر سنوات (10 سنوات) مما زاد الأمر صعوبة وتعب للوكيل لرغبته في ممارسة هذا النشاط على المدى القريب وليس البعيد[3].

الفرع الثاني: الجهة المكلفة بمنح الإعتماد

[1] المرسوم التنفيذي رقم 20-227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة معدل ومتمم، مرجع سابق.

[2] المرسوم التنفيذي رقم 21-175 الذي يحدد بشرط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، مرجع سابق.

[3] عزيزي جلال، نشاط وكلاء المركبات الجديدة في تنظيم جديد، مرجع سابق، ص 45.

يمنح الوزير المكلف بالصناعة الإعتماد في أجل عشرين يوما (20) ابتداء من تاريخ تسليم وصل الإيداع[1] وهذا بعد دراسة ملف طلب الإعتماد من قبل اللجنة التقنية وبناءا على التقرير المفصل الذي يعده المدير الولائي المكلف بالصناعة المختص إقليميا بعد الزيارات التفتيشية الميدانية قصد التحقق في مطابقة المنشآت الأساسية الموجودة مع الوثائق المقدمة[2]، ولقد أخضعت عملية منح الإعتماد لرقابة ثلاث جهات هي الوزير نفسه والمدير الولائي لمكان ممارسة النشاط واللجنة التقنية وذلك طبقا للمرسومين التنفيذيتين رقم 20-227 ،21-175، أما بالنسبة للمرسوم التنفيذي القديم رقم 15-58 الذي يحدث شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة أين كان الوزير ومصالحه يستأثرون بعملية منح الإعتماد من عدمه ونعتقد أنه كان من الأجدر على المشرع استحداث هيئة ضبط مستقلة تتكفل بمنح الإعتماد وسحبه بذل إخضاعه لوزير الصناعة وهيئاته الإدارية[3].

يعد الإعتماد الذي يسلمه الوزير المكلف بالصناعة في ثماني(8) نسخ أصلية موجهة لكل من المعني بالأمر، المصلحة المعنية للوزارة المكلفة بالصناعة، الوزارة المكلفة بالداخلية والجماعات المحلية، وزارة المالية(المديرية العامة للجمارك والمديرية العامة للضرائب) الوزارة المكلفة بالمناجم، الوزارة المكلفة بالتجارة، الوزارة المكلفة بالنقل.

في حالة رفض اللجنة التقنية ملف طلب الإعتماد يجب أن يكون هذا الرأي السلبي(الرفض) مبررا قانونيا ويبلغ للمعني من قبل رئيس الأمانة التقنية للجنة[4] في أجل العشرين (20) يوما التي تلي تاريخ وصل إيداع الملف المتعلق بطلب الإعتماد مع إعلام

---

[1] أنظر المادة 13 من المرسوم التنفيذي رقم 21- 175 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، مرجع سابق.

[2] عزيزي جلال، نشاط وكلاء المركبات الجديدة، أي تنظيم جديد، مرجع سابق، ص 45.

[3] المرسوم التنفيذي رقم 15-58 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات، مرجع سابق.

[4] أنظر: المادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 21 -175 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، مرجع سابق.

الوزير المكلف بالصناعة بذلك ويتم تبليغ هذا الرفض في شكل مراسلة إدارية ممضاة من طرف رئيس الأمانة التقنية تحتوي على الرأي المبرر كاملا كما جاء في محضر إجتماع اللجنة التقنية وذلك طبقا للمادة 16 فقرة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 21-175 وبالتالي فإن المشرع فصل وبدقة في الآجال والمواعيد التي يتعين على اللجنة التقنية تبليغ تحفظاتها للوكيل خلالها وهي 20 يوما من تاريخ ايداع الملف على أن يمنح للوكيل أجل خمسة عشر (15) يوما ليتداركها حيث نص المادة 16 فقرة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 21-175 [1] ابتداءا من تاريخ التبليغ وبعد دراسة الطلب يجب الرد على المعني خلال (20) يوما التي تلي تاريخ استلام الطعن المقدم من صاحب الطلب وفي حالة الرد السلبي الصادر عن اللجنة التقنية ولجنة الطعن عند الإقتضاء لا يمكن للطالب إيداع ملفا آخر يتضمن طلب إعتماد ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة إلا بعد ستة أشهر ابتداء من تاريخ تبليغ الرأي السلبي حسب ما تنص به المادة 16 فقرة 5 من المرسوم التنفيذي رقم 21-175.

نرى أن المشرع وباستحداثه لهذه المواد ضمن المرسوم التنفيذي رقم 21-175 قد قيد الوزير والوكيل بآجال معينة مما أدى إلى تقييد للأطراف المعنية بالتزاماتهم وذلك بوجود نصوص قانونية صريحة وملزمة ضمن المرسوم السابق ذكره.

المبحث الثاني: الأجهزة الإدارية المكلفة بمراقبة نشاط وكلاء المركبات الجديدة

نظم المؤسس الدستوري بموجب التعديل الدستوري لسنة 2020 مبدأ حرية التجارة والإستثمار والمقاولة، من خلال انسحاب الدولة من دورها المحتكر وتبني دور الدولة المراقبة للسوق وذلك رغبة في توسيع الأنشطة الإقتصادية وجلب العملة الصعبة وترقية الإقتصاد

[1] أنظر المادة 16 من المرسوم التنفيذي رقم 21 - 175 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، مرجع سابق.

الوطني، هذه الحريات سهلت على المتعاملين ممارسة بعض الأنشطة وذلك بفرض شروط مبسطة مقارنة بالشروط السابقة كحرية المبادلات التجارية وحرية الإستيراد والتصدير إلا أن هذا لا يعني أن هذه الحرية تكون بصفة مطلقة لا بل هي حرية جزئية وبالتالي يجب أن تمارس هذه النشاطات في ظل إحترام القانون، ومن تم فتح المؤسس الدستوري المجال للمشرع لتنظيم جميع النشاطات الإقتصادية في ظل إحترام هذا المبدأ وعليه يبقى الموازنة ما بين حرية الإستثمار وحماية الإقتصاد الوطني، ومن خلال هذا سيتم التطرق إلى اللجنة التقنية (المطلب الأول) ثم لجنة الطعن (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الجهة المكلفة بدراسة ملفات وكلاء المركبات الجديدة

رغم انسحاب الدولة الجزائرية من الحقل الاقتصادي من خلال تحول وظائفها من دولة متدخلة إلى دولة ضابطة، إلا أن هذا يبقى نسبيا إذ بقيت الدولة تلعب دور السلطة الرقابية في العديد من القطاعات أين منح لها المشرع منح الإعتماد، بهدف ضمان الأمن العام، والمحافظة على الصحة العامة و البيئية[1]، ومن بين هذه القطاعات نشاط وكلاء المركبات الجديدة الذي لا يمكن ممارسة إلا بعد الحصول على إعتماد من اللجان المكلفة بذلك وهي اللجنة التقنية التي قد تم تكريسها لأول مرة ضمن المرسوم التنفيذي رقم 20-227 المعدل و المتمم الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، كما تتولى ضبط ومراقبة نشاط الوكلاء من خلال السلطة التي منحها لها المؤسس الدستوري حيث وضعت لدى الوزير المكلف بالصناعة الذي يقوم بمنح الإعتمادات بناء على طلب الوكلاء بعد استيفائهم للشروط القانونية المطلوبة ولذلك سنتناول تشكيلة اللجنة المكلفة

[1] بن هلال ندير، " الرقابة الإدارية على الدخول إلى السوق "، وسيلة فعالة لضبط الإستثمار في النشاطات المقننة، مجلة علمية نصف سنوية تصدر عن معهد العلوم القانونية والإدارية، المركز الجامعي أحمد زبانة بغيليزان، المجلد 7 ، العدد 1، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2018، ص 24.

بدراسة ملفات وكلاء المركبات الجديدة (الفرع الأول)، سير أعمال الجهة المكلفة بدراسة ملفات وكلاء المركبات الجديدة في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تشكيلة اللجنة المكلفة بدراسة ملفات وكلاء المركبات الجديدة

يعتبر نشاط وكلاء المركبات الجديدة من بين النشاطات المقننة التي أخضعها المشرع لرقابة إدارية خاصة أين ألزم الوكلاء الراغبين في ممارسة هذا النشاط بضرورة الحصول على الإعتماد من طرف الجهات المختصة والمتمثلة في اللجنة التقنية وذلك طبقا للمادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 21-175 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة[1]، وذلك بعد الفشل الذي عرفته الأساليب التقليدية التي كانت تنتهجها الدولة في تنظيم القطاع الاقتصادي، قامت هذه الأخيرة باستحداث الهيئات الإدارية المستقلة وهي هيئات وطنية لا تخضع لا للسلطة الرئاسية ولا للوصاية الإدارية.

ظهرت سلطات الضبط المستقلة لأول مرة في الولايات المتحدة الأمريكية تحت تسمية "اللجان المستقلة للضبط"، بعدها انتقلت إلى فرنسا التي تميزت باستحداث العديد من السلطات الإدارية المستقلة، ولهذا منح لهذه السلطات عدة مهام كانت في السابق من اختصاص السلطة التنفيذية كسلطة منح التراخيص للإستثمار في بعض النشاطات المقننة، وهو ما أخذت به الجزائر كغيرها من الدول بتكريس السلطات الإدارية[2].

ولقد استحدثت هذه السلطات لغرض تجنب التدخل المباشر للدولة في القطاعات الحساسة فتحرير هذه القطاعات ووضع سلطة إدارية مستقلة يتماشيان معا، وأن الرجوع إلى هذه الأجهزة مبرر بعدم تطابق الإدارة التقليدية مع المتطلبات الجديدة للضبط الاقتصادي

[1] أنظر المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 21-175 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، مرجع سابق.

[2] بن هلال ندير، مرجع سابق، ص 28.

والاجتماعي، ولنشاط وكلاء المركبات الجديدة جهة وحيدة مكلفة بمراقبة نشاط الوكلاء ومدى توفر الشروط المطلوبة للممارسة وهي اللجنة التقنية، أما لجنة الطعن التي تتولى النظر في الطعون المقدمة من طرف الوكلاء، ولقد نصت المادة 41 من المرسوم التنفيذي رقم 20-227 المعدل والمتمم الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة[1].

أولا: أعضاء اللجنة التقنية

يتشكل أعضاء اللجنة التقنية من:

- ممثلان (2) عن الوزير المكلف بالصناعة أحدهما رئيسا، حيث يلاحظ على عكس المرسوم التنفيذي رقم 20-227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة من نفس المادة التي كانت تنص على الممثلان للصناعة فقط دون تحديد أن يكون أحد هذين الممثلين رئيسا.
- استحداث ممثل(1) عن الوزير المكلف بالداخلية والجماعات المحلية على غرار ذلك فلقد تم الإبقاء على كل من:
  - ممثل(1) عن الوزير المكلف بالمالية.
  - ممثل(1) عن الوزير المكلف بالمناجم.
  - ممثل(1) عن الوزير المكلف بالتجارة.

ثانيا: عهدة الأعضاء

يعين الوزير المكلف بصناعة أعضاء اللجنة التقنية بموجب قرار بناءا على اقتراح الوزراء الذين يعينونهم لمدة ثلاث(3) سنوات قابلة للتجديد حيث كانت عضوية أعضاء

[1] أنظر المادة 41 من المرسوم التنفيذي رقم 20-227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة معدل ومتمم، مرجع سابق.

اللجنة التقنية غير محددة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 20-227 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديد[1] في حين المرسوم التنفيذي رقم 21-175 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة[2] نص على مدة التعيين لكن من دون تحديد المدة القابلة للتجديد وبهذا لايزال اللبس قائما حول مدة استمرار أعضاء اللجنة ضمن اللجنة التقنية، مصالح الوزارة المكلفة بالصناعة تتولى الأمانة التقنية للجنة ويتم تعيين أعضائها التقنيين بموجب مقرر من الوزير المكلف بالصناعة.

رغم التعديل الجديد الذي جاء به المرسوم التنفيذي رقم 21-175 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة إلا أنه لا زال يلاحظ هيمنة الأعضاء الممثلين لوزارة الصناعة على تشكيلة اللجنة التقنية، مما ينفي عنهم صفة الإستقلالية، ضف إلى ذلك أن كل المشكلين لها إداريون وكان من المفروض أن يكونوا تقنيين وخبراء مختصين ومؤهلين خاصة وأن هذا النشاط يحتاج إلى أشخاص ذوي كفاءة عالية[3] باعتباره نشاط اقتصادي يمس الاقتصاد الوطني من خلال عمليات البيع التي يقدم بها الوكلاء، كما ينبغي أن تكون المصالح التي يقوم بها الوكلاء محافظة على النظام العام، كما يجب أن تتم هذه الممارسات في ظل احترام البيئة والمناطق والمواقع المحمية والإطار المعيشي للسكان وما يستدعي كذلك وجود تقنيين وخبراء هو خطر التلوث والضوضاء عن المركبات على صحة الإنسان ، لما يشكله من أمراض وآفات صحية زيادة على أثاره الوخيمة على البيئة ومن السلبيات المسجلة عليها كذلك الاستهلاك العالي لمصادر الطاقة من الوقود مما يزيد من إعتماد إقتصاد البلاد الصناعة المتقدمة على سعر البترول بالأسواق العالمية وعلى البلاد

[1] أنظر المرسوم التنفيذي رقم 20-227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديد معدل ومتمم، مرجع سابق.

[2] المرسوم التنفيذي رقم 21-175 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، مرجع سابق.

[3] عزيزي جلال، نشاط وكلاء المركبات الجديدة أي تنظيم جديد، مرجع سابق، ص 46.

المنتجة للبترول[1]، وبالتالي كان بإمكان المشرع من تفادي هذه الممارسات السلبية إذا قام بوضع تقنيين وخبراء بذل الإداريين أعضاء اللجنة التقنية، ما يلاحظ كذلك غياب ممثل وزارة النقل عن تشكيلة اللجنة التقنية وكان من الأجدر وجوده لدوره في تحديد مسافات السير حيث أن المركبة الجديدة تكون مجربة على مستوى المصنع وعداد المركبة يجب أن يوحي بأنها جديدة بالأخذ بعين الاعتبار مسافة السير بين المصنع ومكان التخزين، وبين الميناء ومكان التوزيع والبيع[2]، بالإضافة إلى هذا لم يحدد المشرع مدة عضوية أعضاء اللجنة مع عدم تحديده لمدة التجديد وهذا ما أدى إلى عدم ازالة اللبس على تشكلية اللجنة التقنية رغم ما جاء به المرسوم الجديد رقم 21-175 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة حيث توجد نقائص أغفل المشرع عن ذكرها كتوظيف الخبراء والتقنيين على وجه الخصوص.

الفرع الثاني: سير أعمال اللجنة المكلفة بمراقبة نشاط وكلاء المركبات الجديدة

عامة لا يمكن للمستثمر الدخول إلى السوق الجزائرية لممارسة أحد النشاطات المقننة إلا بعد استيفائه لمجموعة من الشروط منها ما يخص المستثمر نفسه سواء كان شخص طبيعي أو معنوي، ومنها ما يخص المشروع الاستثماري وهو ما من شأنه أن يساهم في تضييع من الوقت قبل الشروع في استغلال المشروع الإستثماري كما هو الحال بالنسبة للممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة[3] أين يلزم الوكيل بالحصول على الاعتماد.

فإلى جانب دراسة ملفات الاعتماد المقدمة من طرف الوكلاء تستشار اللجنة التقنية في الظروف المتعلقة باختصاصاتها فهي مكلفة استشاريا بكل شئ مرتبط بتنظيم وسير المصالح حيث أنها تكلف بمجموعة من المهام التي تسمح لوكلاء المركبات الجديدة بممارسة

[1] بن مقني عمار، مرجع سابق، ص 72.

[2] المرجع نفسه، ص 76.

[3] بن هلال ندير، مرجع سابق، ص 46.

نشاطهم بشفافية ووضوح ولقد كانت في السابق تكلف بدراسة الملفات المتعلقة بطلبات الحصول على الرخص المؤقتة والاعتمادات النهائية، كما تم ذكره، في حين أصبحت الآن تكلف بدراسة الملفات المتعلقة بطلبات الحصول على الاعتمادات فقط، وهذا ما نصت عليه المادة 42 من المرسوم التنفيذي رقم 20-227 المعدل والمتمم الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة[1]، بغية رغبة الوكلاء في الممارسة الفعلية لهذا النشاط، كما تقوم بإبداء رأيها للوزير المكلف بالصناعة حول طلبات الراغبين في الإستفادة من هذا التنظيم و تسهر على احترام الالتزامات التي تعهد بها الوكيل، وتقوم كذلك بتسجيل ملفات طلبات الاكتتاب في نظام وكلاء المركبات الجديدة كما تقوم بارسال التحفظات المحتملة التي تبديها اللجنة إلى أصحاب الطلبات المعنيين بالأمر وتعمل على تبليغ الاعتمادات المؤقتة والنهائية الممضاة من طرف الوزير المكلف بالصناعة إلى المستثمرين والإدارات المعنية.

بالإضافة إلى أنها تبدي رأيها بشأن سحب وتعليق الاعتمادات الممنوحة، بعد دراسة اللجنة التقنية للملفات المتعلقة بطلبات الحصول على الاعتماد، كما تقوم بإبداء رأيها للوزير المكلف بالصناعة سواء بمنح الاعتماد أم لا[2]،وبناءا على هذا يقوم الوزير بدوره بدراسة أراء اللجنة ثم يقوم باتخاذ قراره سواء بمنح الاعتماد من عدمه أو بعبارة أخرى الوزير غير ملزم بأخذ رأي اللجنة التقنية أي له الحرية في مخالفتها فلا يوجد أي نص قانوني يلزمه برأي اللجنة.

المطلب الثاني: لجنة الطعن المختصة في دراسة طعون وكلاء المركبات الجديدة

[1] أنظر المادة 42 من المرسوم التنفيذي رقم 20-227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة معدل ومتمم، مرجع سابق.

[2] عزيزي جلال، نشاط وكلاء المركبات الجديدة في الجزائر"أي تنظيم جديد"، مرجع سابق، ص 46.

على سبيل حماية وكلاء المركبات تم إنشاء لجنة الطعن، يقوم من خلالها الوكلاء بتقديم تظلماتهم وطعونهم بشأن استفادتهم من قرار الاعتماد، الذي كان في ظل المرسوم التنفيذي رقم 20-227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة تتمثل في قراري الرخصة المؤقتة والاعتماد النهائي ومنه سنقوم بالتعريف بتنظيم أو شكلية لجنة الطعن في (الفرع الأول) وتسيير أعمال هذه اللجنة(الفرع الثاني).

الفرع الأول: تشكيلة لجنة الطعن المختصة في دراسة طعون وكلاء المركبات الجديدة

تنشأ لجنة الطعن لدى الوزير المكلف بالصناعة حيث سنتطرق في هذا الفرع إلى أعضاء هذه اللجنة (أولا)، وعهدة أعضائها (ثانيا).

أولا: أعضاء لجنة الطعن

حدد المرسوم التنفيذي رقم 20-227 المعدل والمتمم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 21-175 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة تشكيلة لجنة الطعن في المادة 44 منه[1]، حيث تنص "...، تتشكل من:

- ممثل عن الوزير المكلف بالصناعة، رئيسا؛
- ممثل عن الوزير المكلف بالمالية، عضوا؛
- ممثل عن الوزير المكلف بالتجارة، عضوا؛
- ممثل عن الغرفة الجزائرية للتجارة والصناعة، عضوا؛
- ممثل عن المجلس الوطني للمنافسة، عضوا".

[1] أنظر المادة 44 من المرسوم التنفيذي رقم 20-227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة معدل ومتمم، مرجع سابق.

ومنه نلاحظ أنه لم يطرأ أي تغيير في أعضاء اللجنة بموجب التعديل الأخير حيث تتكون من خمسة (5) أعضاء ثلاثة (3) منهم ممثلين للوزارات التالية: ممثل عن وزارة الصناعة رئيسا، وممثل عن وزارة المالية عضوا، وممثل عن وزارة التجارة عضوا، بالإضافة إلى ممثل عن الغرفة الجزائرية للتجارة والصناعة عضوا وممثل عن المجلس الوطني للمنافسة عضوا.

نلاحظ أن هناك تنوع وتوازن مقارنة مع اللجنة التقنية التي يهيمن عليها أعضاء وزارة الصناعة (ممثلين) وممثل واحد للأعضاء الأخرى للجنة، كما نلاحظ غياب لوزارة النقل التي تختص في الرقابة التقنية للمركبات، ووزارة البيئة التي تختص في النظر في المركبات الصديقة للبيئة.

ثانيا: عهدة أعضاء لجنة الطعن

يتم تشكيل اللجنة عن طريق أسلوب التعيين بقرار من الوزير المكلف بالصناعة، وذلك بناءا على اقتراح من وزراء القطاعات والهيئتين المعنيتين، حيث قدرت مدة العضوية بـ 3 سنوات[1] والتي تعتبر المدة القانونية المخولة للأعضاء لممارسة المهام خلالها، حيث لا يمكن عزلهم أو توقيفهم أو تسريحهم إلا في حالة ارتكابهم خطأ جسيم.

نلاحظ أنه لم يتم التطرق إلا إمكانية تجديد عهدة الأعضاء أم لا[2]، مع احتكار وزير الصناعة لصلاحيات التعيين بنسبة لرئيس اللجنة أو لبقية الأعضاء، مع الإشارة فقط في الفقرة الثالثة من المادة 44 من المرسوم التنفيذي رقم 20-227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة " تنتهي عهدة أعضاء اللجنة بصورة آلية مع إنتهاء مهامهم على مستوى الهيئة التي تم تعيينهم بعنوانها"، بالنسبة لأعضاء اللجنة لم يتم اشتراط

[1] أنظر المادة 44 من المرسوم التنفيذي 20-227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة معدل ومتمم، المرجع السابق.

[2] عزيزي جلال، نشاط وكلاء المركبات الجديدة في الجزائر أي التنظيم الجديد، المرجع السابق، ص41.

تمتعهم بكفاءات إدارية (مناصب نوعية) أو خاصة ولا دراية بالمسائل القانونية أو الإقتصادية، مع ذلك لم يتم منح اللجنة إمكانية الاستعانة بخبراء أو أي شخص ذا كفاءة.

الفرع الثاني: سير أعمال لجنة الطعن المختصة بدراسة طعون وكلاء المركبات الجديدة

منح المرسوم التنفيذي رقم 20-227 للجنة الطعن صلاحية وضع نظامها الداخلي، غير أنه قيدها أثناء إعداده بشرط يتمثل في موافقة السلطة الإدارية توضع لديها لجنة الطعن النظام الداخلي، حيث لا يرى هذا النظام النور من دون موافقة الوزير المكلف بالصناعة[1].

ونلاحظ أن منح لجنة الطعن الحق في إعداد النظام الداخلي الخاص بها هو إختصاص مقيد خاضع لرقابة تتمثل في ضرورة الحصول على موافقة الجهة الإدارية التي تعينها اللجنة، إذ يجب على الإدارة أن تصدر موافقتها على النظام الداخلي للجنة، مع عدم بيان النتائج المترتبة على عدم الموافقة على النظام الداخلي.

تعتبر لجنة الطعن أكبر ضمان لوكلاء المركبات الجديدة لحمايتهم من القرارات التي تقتضي بها اللجنة التقنية، حيث تبث اللجنة في الطعون التي تعرض عليها خلال (30) يوما من تاريخ إستلام الطعون وذلك بعد عرضها على الوزير المكلف بالصناعة، إذ يقوم هذا الأخير بالفصل فيها بناءا على رأي أعضاء اللجنة، ثم يتم تبليغ صاحب الطعن بالقرار النهائي، دون الإلتزام بتسبيب قراراتها.

في حالة تم إصدار اللجنة التقنية رأي سلبي بخصوص منح الإعتماد، يمكن للمعني الطعن لدى اللجنة، وذلك خلال خمسة عشرة (15) يوما، ابتداءا من تاريخ التبليغ بالقرار، حيث تقوم هذه الأخيرة (لجنة الطعن) خلال عشرون (20) يوما من تاريخ استلام القرار، إذا قضت لجنة الطعن بتأييد قرار اللجنة التقنية محل الطعن فإنه لا يمكن طلب أو إيداع ملف

[1] أنظر المادة 44 من المرسوم التنفيذي رقم 20-227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة معدل ومتمم، المرجع السابق.

جديد يتضمن طلب الإعتماد لممارسة نشاط وكلاء مركبات الجديدة إلا بعد مرور ستة(6) أشهر وذلك إبتداءا من تاريخ تبليغ المعني بالقرار[1].

وما يلاحظ أن الوزير المكلف بالصناعة يبقى مهيمنا على مختلف القرارات المتعلقة بنشاط إستراد وتسويق المركبات الجديدة في الجزائر، مما قد يؤدي إلى تعسفه في إتخاذ بعض القرارات وقد أثبتت التجربة، فكثير من وزراء الصناعة السابقين محل متابعة قضائية بتهمة الفساد[2].

[1] أنظر المادة 16 من المرسوم التنفيذي 20-227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة معدل ومتمم، المرجع السابق.

[2] عزيزي جلال، نشاط وكلاء المركبات الجديدة في الجزائر" أي التنظيم الجديد"، المرجع السابق، ص 47.

الفصل الثانـي

الشروط الموضوعية المطلوبة لممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة في الجزائر

بإرتفاع نسبة الوكلاء الممارسين لنشاط وكلاء المركبات الجديدة قام المشرع بفرض شروط وإجراءات ملزمة يخضع لها الوكيل قبل الشروع في ممارسته له وذلك بإعتباره نشاط تجاري مقنن يخضع لقيود وضوابط، وهذه الشروط تتمثل في الشروط الشكلية التي تم التطرق لها في الفصل الأول وشروط موضوعية تتعلق بتحديد كيفيات استغلال وممارسة هذا النشاط وذلك في ضوء المرسوم التنفيذي رقم 20-227 المعدل والمتمم الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة في الجزائر[1]، لذا سيتم التطرق إلى الأشخاص المؤهلون والمركبات المعنية لهذا النشاط في (المبحث الأول) ثم سنتطرق إلى الإلتزامات الواقعة على وكلاء المركبات الجديدة في (المبحث الثاني).

[1] المرسوم التنفيذي رقم 20-227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة معدل ومتمم ، مرجع سابق.

المبحث الأول: الأشخاص المؤهلون والمركبات المعنية بنشاط استيراد وتسويق المركبات الجديدة

لقد أكدت الدولة الجزائرية في إطار تشجيع الأنشطة الإقتصادية أنها ستجعل من مراقبة وضبط الحقل الإقتصادي والمالي أولوية وطنية حقيقية وذلك بتحديد أولى الإجراءات والعمليات التي سيتم تجسيدها بتأطير المراقبة وكذا تجنيد الموارد الضرورية لتطوير وتحديث وسائل المراقبة التجارية، وهذا ما دفع بالجزائر إلى إعادة تنظيم الإقتصاد الوطني من أجل الممارسة الفعالة لمختلف الأنشطة الإقتصادية[1] كنشاط وكلاء المركبات الجديدة، إذ تبين أن هناك ضرورة قصوى في إعادة تنظيم هذا النشاط بغية الحد من التجاوزات المسجلة عند ممارسته من طرف الوكلاء، وذلك بضرورة توفر مجموعة من الشروط الموضوعية وهذه الشروط يمكن تقسيمها إلى شروط متعلقة بالوكلاء في حد ذاتهم (مطلب أول) و شروط متعلقة بالمركبات المؤهلة للإستيراد والتسويق (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الأشخاص المؤهلون لممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة

لممارسة نشاط استيراد وتسويق المركبات الجديدة، اشترط المشرع الجزائري على كافة الوكلاء استيفاء الشروط المحددة في المرسوم التنفيذي رقم 20-227 المعدل والمتمم الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة[2] بنصه على ضرورة ممارسته من طرف أشخاص معنوية أي ينبغي أن يتخد الوكيل شكل شركة تجارية دون تحديد المشرع لشكلها أي إمكانه أن يتجسد في أي شكل من الشركات التجارية المنصوص عليها في

[1] منصور داود، الأليات القانونية لضبط النشاط الإقتصادي في الجزائر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في الحقوق، قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكره،2015-2016، ص1.

[2] المرسوم التنفيذي رقم 20-227 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة معدل ومتمم ، مرجع سابق.

القانون التجاري مع ضرورة أن يكون رأس مال هذه الشركات مملوك ملكية كلية للمتعاملين الوطنيين المقيمين لذا سيتم التطرق إلى وجوب إتخاذ الوكيل شكل شركة تجارية (فرع أول) ثم وجوب أن يكون المتعامل وطني مقيما(فرع ثاني).

الفرع الأول: وجوب إتخاذ الوكيل شكل شركة تجارية

لا يقتصر مزاولة التجارة على الأفراد، بل يزاولها أيضا جماعات من الأشخاص في شكل قانوني هو الشركة التجارية[1]، ولقد فرض المشرع على الوكلاء لقبول ممارستهم لنشاط استيراد و تسويق المركبات الجديدة حتمية اتخاذ شكل مركبات تجارية طبقا للمادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 20-227 المعدل والمتمم الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المكبات الجديدة[2]، أي ينبغي أن يتهيكل الشخص الراغب في ممارسة النشاط في شكل شركة تجارية، وذلك يعود لكون أن الوكالة التجارية والوساطة التجارية في مجال بيع المركبات يعد من قبل الأعمال التجارية ذات الطبيعة الخاصة التي تتطلب إمكانيات مادية و بشرية قد لا يغطيها التاجر الطبيعي[3].

أولا: تعريف الشركات التجارية

عرفت المادة 416 من القانون المدني الشركة " بأنها عقد بمقتضاه يلتزم شخصان طبيعيان أو إعتباريان أو أكثر على المساهمة في نشاط مشترك بتقديم حصة من عمل أو مال أو نقد بهدف إقتسام الربح الذي قد ينتج، أو تحقيق إقتصاد أو بلوغ هدف إقتصادي ذي

[1] العكيلي عزيز، الشركات التجارية، دراسة فقهية قضائية مقارنة في الأحكام العامة والخاصة، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2019، ص 9.

[2] المرسوم التنفيذي رقم 20-227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة معدل ومتمم، مرجع سابق.

[3] بن مقني عمار، مرجع سابق، ص 80.

منفعة مشتركة، كما يتحملون الخسائر التي قد تنجم عن ذلك"، إن الشركة وحسب تعريف المشرع الجزائري وغيره من التشريعات هي عقد بين شخصين أو أكثر بهدف القيام بنشاط معين لتحقيق الربح.

وعليه فإن عقد الشركة كغيره من العقود يشترط توفره على أركان وشروط لانعقاد العقد وصحته، من تراضي المتعاقدين المتمتعين بالأهلية القانونية أو القضائية الخالية من عيوب الإرادة، ووجود محل معين مشروع فيه وهو الحصص الذي يلتزم الشركاء بتقديمها لتكوين رأسمال المشترك وسبب مشروع وهو موضوع أو غرض الشركة الذي لا ينبغي أن يكون مخالفا لنظام العام والأداب العامة أو محرما بنص في القانون كما ينبغي أن يكون عقد الشركة مكتوبا وإلا كان باطلا[1] طبقا لنص المادة 418[2] من القانون المدني والذي يفهم من ذلك أن الكتابة شرط إنعقادي لاتستوفي الشركة أركانها بدونها، ويعمل نظام الشركات على دفع التطور الإقتصادي، وبالتالي اشترط المشرع على الوكلاء احترام هذا الشرط تحت طائغة سحت الاعتماد بممارسة النشاط ناهيلا عن امكانية المتابعة من طرف وزارة الصناعة.

ثانيا: أنواع الشركات التجارية

بما أن نشاط وكلاء المركبات الجديدة يفرض على كل ممارسيه اتخاذ شكل شركة تجارية فينبغي أن تتخد تلك الشركة المطلوبة هذا الشكل المفروض قانونا في القانون رقم 75-59 المتعلق بالقانون التجاري[3]، وهذا ما نصت عليه المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم

[1] يا ملكي أكرم، القانون التجاري: الشركات التجارية دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن ،2008، ص 9.

[2] أنظر المادة 418 من القانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 مايو 2007 يعدل ويتمم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن قانون مدني، ج.ر عدد 31، الصادر في 13 مايو 2007.

[3] الأمر رقم 75-59 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم، ج.ر عدد 101 ،صادر في 19 ديسمبر 1975.

20-227 المعدل والمتمم الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة[1]، ولم ينص المشرع في هذا المرسوم على وجوب اتخاذ هذه الشركة أي شكل من الأشكال المنصوص عليها في القانون التجاري، وبالتالي يمكن لهذه الشركة أن تتجسد في أي نوع من الأنواع المنصوص عليها قانونا كشركات الأشخاص التي تعرف بأنها تتكون من عدد محدود من الشركاء وتربطهم في الغالب رابطة قريب أو صداقة أو مهنة بمعنى أن هذه الشركات تقوم على أساس شخصية الشركاء بحيث يترتب على كل زوال الاعتبار الشخصي بين الشركاء كقاعدة عامة انقضاء الشركة وتضم هذه الشركات شركات التضامن، شركة التوصية البسيطة، وشركة المحاصة كذلك التي تعتبر نوع من أنواع شركات الأشخاص[2].

أما بالنسبة لشركات الأموال التي لا يكون فيها لشخصية الشريك أي اعتبار بحيث يستطيع كل شخص المساهمة في رأسمالها والصورة المثلى لهذا الشكل يتمثل في شركات المساهمة وشركات ذات المسؤولية المحدودة.

أما بالنسبة للنوع الثالث من الشركات فيتمثل في الشركات ذات طبيعة المختلطة وهي تحتل مركزا وسطا بين شركات الأشخاص وشركات الأموال[3] فيمكن للوكلاء في تجسيد شركتهم بغية ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة طبقا لأي شكل من أشكال هذه الشركات التجارية وفقا للمرسوم التنفيذي رقم 20-227 المعدل والمتمم الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة[4].

---

[1] أنظر المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 20-227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة معدل ومتمم، مرجع سابق.

[2] العكيلي عزيز، مرجع سابق، ص 13.

[3] التلاحمة خالد ابراهيم، الوجيز في القانون التجاري، مبادئ القانون التجاري، الشركات التجارية، الأوراق التجارية والعمليات المصرفية، الطبعة الثالثة، دار وائل للنشر، عمان، 2012، ص 155.

[4] المرسوم التنفيذي رقم 20-227 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة معدل ومتمم، مرجع سابق.

وبهذا يكون المشرع الجزائري قد استبعد الأشخاص الطبيعيين من إمكانية اكتساب صفة وكيل لممارسة نشاط استيراد وتسويق المركبات الجديدة، وذلك يعود لكون الوكالة التجارية أو الوساطة التجارية في مجال بيع المركبات الجديدة تعد من قبيل الأعمال التجارية ذات الصيغة الخاصة التي تتطلب إمكانيات مادية وبشرية قد لا يغطيها التاجر الشخص الطبيعي، وهذا الشرط قد نصت عليه المادة 03 في ظل المرسوم التنفيذي رقم 15-58 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة[1] وكذلك المادة 3 من الرسوم التنفيذي رقم 07-390الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تسويق السيارات الجديدة[2].

ولقد ألزم المشرع الوكلاء الذين يتمتعون بالشخصية المعنوية بضرورة الحصول على اعتماد وكيل واحد يسمح لهم بممارسة النشاط وتمثيل علامتين تجاريتين فقط على مستوى الإقليم الجزائري، ظف إلى ذلك أن الشخص الطبيعي أو المعنوي أو المساهم أو الشريك لا يمكن له الحصول على عدة اعتمادات من طرف الجهة الوصية، وبهذا يكون المشرع قد أغلق باب إمكانية قيام متعامل اقتصادي واحد بالدخول كشريك أو مساهم في عدة شركات تجارية حاصلة على اعتماد وكيل لممارسة نشاط استيراد وتسويق المركبات الجديدة، ومن ثمة يكون قد قضى على أي هيمنة في السوق قد تقوم به مؤسسة ما من خلال منحها مركز قوة اقتصادية تجعلها في وضعية احتكارية من شأنها عدم خلق منافسة فعلية وحقيقية بين الوكلاء[3]، وبالتالي فرض المشرع على الوكلاء ضرورة احترام هذه الشروط التي من شأنها

[1] انظر المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 15-58 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، مرجع سابق.

[2] أنظر المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 07-390 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تسويق السيارات الجديدة، مرجع سابق.

[3] عزيزي جلال، نشاط وكلاء المركبات الجديدة "أي تنظيم جديد" ،مرجع سابق، ص38.

التقليل من الهيمنة الاقتصادية ومن شأنها كذلك حماية المستهلكين وحماية الاقتصاد الوطني، وجميع الوكلاء المستوفون لهذه الشروط مؤهلين لممارسة نشاط استيراد وتسويق المركبات الجديدة في الجزائر لذا يتعين أن يتخذ الوكيل شكل شركة تجارية وهذا الشرط متعلق بالوكلاء في حد ذاتهم وهذا ما جاء به المرسوم التنفيذي رقم 20-227 المعدل والمتمم الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة[1] حيث حاول المشرع من خلاله ضبط هذا النشاط عن طريق وضع مثل هذه الشروط الأكثر صرامة بفعل اشتداد الأزمة الاقتصادية وما صاحب ذلك من استنزاف للعملة الصعبة فحاول المشرع من خلال هذا المرسوم الجديد ضبط نشاط وكلاء المركبات الجديدة في الجزائر وكذلك المرسوم رقم 21-175[2] الجديد الذي جاء بإضافات إلى المرسوم 20-227 حيث حاول المشرع خلق توازن بينهم[3].

الفرع الثاني: وجوب أن يكون المتعامل وطنيا مقيما

نصت المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 20- 227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة المعدل والمتمم [4] على ضرورة اتخاذ الوكيل شكل شركة تجارية وبالإضافة إلى هذا فلقد اشترط المشرع كذلك في نص هذه المادة على تخصيص نشاط وكلاء المركبات الجديدة للشركات التجارية التي يكون رأسمالها مملوك ملكية كلية للمتعاملين الوطنيين المقيمين، وبهذا يكون المشرع قد اعتمد على معياري

[1] المرسوم التنفيذي رقم 20-227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة معدل والمتمم، مرجع سابق.

[2] المرسوم التنفيذي رقم 21-175 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، مرجع سابق.

[3] عزيزي جلال، نشاط وكلاء المركبات الجديد "أي تنظيم جديد"، ص 36.

[4] أنظر المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 20-227 الذي يحد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة معدل ومتمم، مرجع سابق.

الجنسية والإقامة في تحديد نوع الوكلاء المشاركين في رأسمال الشركات التجارية الممارسة لنشاط استيراد وتسويق المركبات الجديدة في الجزائر مستبعدا بذلك بشكل كلي الرأسمال الأجنبي[1].

أولا: معيار الجنسية

تعتبر الجنسية رابطة قانونية وسياسية تحدد مركز الفرد من دولته من حيث كونه وطنيا يحمل جنسيتها، أو أجنبيا (يحمل جنسية أجنبية أولا يحمل أي جنسية) فالجنسية تلحق بالأشخاص الطبيعية وتحدد الوطنيون الذين ينتمون إلى الدولة وتسري عليهم قوانينها، ويتمتعون بالحقوق كما يتحملون الالتزامات ولا تقتصر الجنسية على الشخص الطبيعي فحسب بل تشمل الشخص الاعتباري كذلك[2].

وتستعمل كلمة nationalité في اللغة الفرنسية بمعنى الجنسية وهي مشتقة من كلمة Nation, بمعنى أمة وهي بدورها مأخوذة من اللغة اللاتينية من كلمة Nation التي تعني الأشخاص الذين ينحدرون من جنس واحد، ويجري التعبير عن الجنسية في اللغة الانجليزية بكلمة Nationatily التي اشتقت من كلمة Nation بمعنى الأمة وبالنسبة للتعريف الفقهي يرى أن الجنسية علاقة قانونية وسياسية بين الشخص والدولة يحدد قانون هذه الأخيرة أحكامها ويرتب عليها آثار مهمة[3].

[1] عزيزي جلال، نشاط وكلاء المركبات الجديدة" أي، تنظيم جديد"، مرجع سابق، ص38.

[2] صديقي أحمد، الجنسية الجزائرية ما بين الاكتساب والفقد، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2006-2007، ص2.

[3] قموح أمينة، مسعودة رقية، النظام القانوني للجنسية الجزائرية المكتسبة، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحي، جيجل، 2016- 2017، ص9.

لذا نستنتج أن المتعامل الاقتصادي الوطني هو الذي يحمل جنسية الدولة الإقليمية التي يقع فيها الاستثمار[1] أن المشرع اعتمد على معيار الجنسية للتفرقة بين مختلف الأنشطة الاقتصادية التي يمارسها المتعاملين الاقتصاديين الوطنين أو الأجانب رغبة من المشرع في التصدي لهيمنة الإنتاج الأجنبي وترقية الإنتاج الوطني، ووضع حد للفوضى التي عرفها السوق الوطني للمركبات الجديدة فيما سبق، وخلق المنافسة العادلة، كما أن المشرع فرض هذا الشرط رغبة من الوكلاء على ضرورة الاستثمار في مجال صناعة المركبات، وذلك من خلال فتح مصانع ذات صلة كمصانع تتعلق بالمحركات وقطع الغيار والكراسي والزجاج وغيرها من الأجهزة المكملة والهدف من هذا هو تشجيع الصناعة المحلية وتجنب الحالة التي أصبحت فيها الجزائر مجرد سوق لاستيراد المركبات، وموطن لتجارة الماركات العالمية فقط، بل ينبغي أن تكون سوقا لصناعة المركبات أيضا، والتحول من قطاع التجارة إلى قطاع الصناعة[2].

ثانيا: معيار الإقامة

أدمج المشرع شرط الإقامة مع ضرورة توفر شرط الجنسية، فهما شرطان مكملان لبعضهما البعض وذلك رغبة في تحقيق الأرباح وامتلاك رؤوس الأموال داخل الوطن وهذا ما أدى إلى وضع مجموعة من الحواجز في معظم الأنشطة الإقتصادية للتفرقة بين المستثمر الوطني والأجنبي[3]، وهذا ما تضمنه المرسوم التنفيذي رقم 20-227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة المعدل والمتمم [4]، بنصه على ضرورة امتلاك الشركات لرأسمال مملوك ملكية كلية من قبل المتعامل الاقتصادي المقيم

[1] عزيزي جلال، نشاط وكلاء المركبات الجديدة "أي تنظيم جديد"، مرجع سابق، ص 38.

[2] بن مقني عمار، مرجع سابق، ص- ص 100-102.

[3] قموح أمينة، مسعودة رقية، مرجع سابق، ص12.

[4] المرسوم التنفيذي رقم 20-227 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركيات الجديدة معدل ومتمم، مرجع سابق.

والشخص المقيم عرفته المادة 125 من الأمر رقم 03-11 المتعلق بالنقد والقرض[1] بأنه كل شخص طبيعي أو معنوي يكون المركز الرئيسي لنشاطاته الاقتصادية في الجزائر أما الشخص غير مقيم فهو كل شخص طبيعي أو معنوي يكون المركز الرئيسي لنشاطاته الاقتصادية خارج الجزائر وبالتالي اعتمد المشرع كذلك على معيار الإقامة في تحديد الوكلاء الممارسين لنشاط وكلاء المركبات الجديدة وذلك لكون هذا النشاط يعود بالفائدة على الاقتصاد الوطني وبالتالي حاول المشرع إتباع سياسة تشجيع الاستثمار في الجزائر وفرض شرط الإقامة كضريبة قانونية على تفضيله للمصلحة الوطنية سعيا منه إلى الحد من تفاقم نزيف تحويل العملة الصعبة إلى الخارج[2] وبذلك قيد نشاط وكلاء المركبات الجديدة فلا يمكن ممارسته إلا بتوفر شرطي الإقامة والجنسية إضافة إلى الشروط الأخرى ويعد توفرها في الشخص المعني نقطة جوهرية في هذا المجال، كونه ركيزة أساسية له، لكن ما تجدر الإشارة إليه أن هذا الشرط الذي تتضمنه المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 20-227 معدل والمتمم الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة[3]، جديدا حيث لم ينص عليه كلا المرسومين التنفيذيين رقم 15-58 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط

[1] أنظر المادة 125 من الأمر رقم 03-11 مؤرخ في 26 أوت 2003 يتعلق بالنقد والقرض ج.ر عدد 52، صادر في 27 أوت 2003، معدل ومتمم بالأمر رقم 09-01، مؤرخ في 22 جويلية 2009، يتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2009 ج.ر عدد 44، صادر في 26 جويلية 2009 وبأمر رقم 10-04 مؤرخ في 26 أوت 2010، ج.ر عدد 50، صادر في 1 سبتمبر 2010 وبموجب قانون رقم 13-08 مؤرخ في 30 ديسمبر 2013، يضمن قانون المالية لسنة 2016، ج.ر عدد 68 صادر في 31 ديسمبر 2013، وبموجب قانون رقم 16-14 مؤرخ في 28 ديسمبر 2016 يتضمن قانون المالية لسنة 2017، ج.ر عدد 77، صادر في 29 ديسمبر 2016، وبموجب القانون رقم 17-10 مؤرخ في 11 أكتوبر 2017، ج.ر عدد 57، صادر في 12 أكتوبر 2017.

[2] بودرع حنان، بوحاريش ليلى، تقييد انجاز الاستثمار الجزائري في الخارج، مذكرة مكملة لنشل شهادة الماستر في القانون الخاص، قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحي جيجل، 2018-2019، ص6.

[3] المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 20-227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة معدل ومتمم، مرجع سابق.

وكلاء المركبات الجديدة[1] والمرسوم رقم 07-390 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تسويق السيارات الجديدة[2] وبهذا يكون المشرع قد أضاف هذا الشرط في إطار تعزيز دور ومكانة المتعاملين الوطنيين في تنظيم واستغلال النشاطات الاقتصادية خاصة إذا علمنا أن هذا النوع من النشاطات لا يتطلب تكنولوجيا عالية ولا رأسمال ضخم بحيث لا يستطيع من خلاله المتعاملين الاقتصاديين الوطنيين القيام به بل بالعكس هو نشاط يقوم على عملية الاسترداد وإعادة البيع على حاله مع ضمان خدمة ما بعد البيع[3].

ومن هذا يمكن القول أنه لقد اصطدمت الرغبة المشروعة للمتعاملين الاقتصاديين بنظام قانوني مؤطر لممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة الذي أقل ما يمكن أن يقال عنه انه أداة رقابية بامتياز بيد الدولة فالباحث في ثنايا هذا النظام نجده يجسد الرؤية الرقابية سواء القبلية أو البعدية الممارسة من طرف الدولة من خلاله[4]، وهذا النظام القانوني يتمثل في مختلف المراسيم التنفيذية التي حاول المشرع الجزائري من خلالها تنظيم ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة من طرف الوكلاء، أين حاول خلق بيئة استثمارية محفزة قائمة على النهوض بحركة رؤوس الأموال، لما لها من تأثير على الاقتصاد الوطني كونها الوسيلة الفعالة في إقامة المشاريع الاستثمارية وخلق الثروة ومن تم جلب العملة الصعبة إلى الداخل.

المطلب الثاني: المركبات الجديدة المؤهلة للاستيراد والتسويق

السيارة أو المركبة كما يطلق عليها أهم الاختراعات المفيدة للإنسان مند أواخر القرن القبل منصرم حتى يومنا هذا وتختلف من حيث مواصفاتها وخصائصها وحجمها حسب

[1] المرسوم التنفيذي رقم 15-58 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، مرجع سابق.

[2] المرسوم التنفيذي رقم 07-390 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تسويق السيارات الجديدة، مرجع سابق.

[3] عزيزي جلال، نشاط وكلاء، المركبات الجديدة "أي تنظيم جديدة"، مرجع سابق، ص38.

[4] بودرع حنان، بوحاريش ليلى، مرجع سابق، ص5.

الغرض والمهمة التي تقوم بها، والسيارة هي مركبة تتكون من مجموعة من الأجزاء الميكانيكية تعمل كل هذه الأجزاء بصورة متناسقة، بحيث تؤدي إلى تحريك هذه المركبة، وتعتبر هذه الأخيرة من وسائل النقل الأكثر انتشارا في عصرنا الحالي[1].

فحسب المرسوم التنفيذي رقم 20-227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة المعدل والمتمم، قام المشرع الجزائري بتحديد المركبات المؤهلة للاستيراد والتسويق، والحصص الممنوحة، لذلك سنتناول نوع المركبات المؤهلة للاستيراد والتسويق (الفرع الأول)، ونظام الحصص كآلية لممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: نوع المركبات المؤهلة للاستيراد والتسويق

حصر استيراد المركبات على الوكلاء المعتمدين دون غيرهم، إذ يلتزم هؤلاء باستيراد المركبات الواردة في دفتر الشروط.

أولا: الشروط المطلوبة في المركبات الجديدة

بالنظر إلى تعريف السيارة والمركبة نجد أن هناك تباين بين هذين المصطلحين، فمصطلح مركبة أوسع بمعنى أن كل سيارة هي مركبة وليست كل مركبة هي سيارة[2]، فالسيارة هي كل مركبة تستعمل لنقل الأشخاص أو البضائع وتكون مزودة بمحرك للدفع، وتسير على الطريق[3]، وهذا ما جاءت به المادة الثانية من القانون 01-14 المتعلق بتنظيم حركة مرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، أما المركبة كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك

[1] بن مقني عمار، المرجع السابق، ص71.

[2] المرجع نفسه، ص74.

[3] المادة 2 من قانون 1-14 مؤرخ في 19 أوت 2001، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ج.ر عدد 46، صادرة في 19 أوت 2001، معدل ومتمم.

للدفع بما فيها المحرك الكهربائي على الطريق بوسائلها الخاصة أو تدفع أو تجر سيارة وآلة متحركة، أما المركبة الجديدة فهي مركبة.

– لم تكن موضوع إجراء تسجيل على الإطلاق في أي بلد كان،

– التي يجب ألا يتجاوز الفرق بين تاريخ صنعها وتاريخ دخولها التراب الوطني إثنى عشر (12) شهرا،

– التي يجب ألا يتجاوز المسافة المقطوعة بها:

مائة (100) كلم للسيارات الخاصة والشاحنات الصغيرة، ألف وخمسمائة (1500) كلم للشاحنات وحافلات النقل في المدينة وحافلات النقل خارج المدينة[1].

ومنه لنقول أن المركبة جديدة يجب أن لا تكون مسجلة في بلد آخر، ولا عبرة هنا بسنة الصنع أي قد تكون مصنعة في 2014 ومع ذلك تعتبر سيارة جديدة طالما أنها مازالت على مستوى الصانع أو المنتج أو المتدخل ولم توزع بعد[2]، بشرط أن لا تتجاوز عن مدة سنة ما بين تاريخ صنعها ودخولها التراب الوطني، بالإضافة إلى المسافة المقطوعة بهذه المركبة[3]، وبعد التعديل الأخير للمرسوم التنفيذي رقم 20–227 بموجب المرسوم التنفيذي رقم 21–175 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة حيث

[1] المادة 2، المرسوم التنفيذي 20–227، الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة معدل ومتمم، مرجع سابق.

[2] بن مقنى عمار، مرجع سابق، ص76.

[3] 100 كلم بالنسبة للسيارات الخاصة والشاحنات الصغيرة، 1500 كلم بالنسبة للشاحنات وحافلات النقل في المدينة وحافلات النقل خارج المدينة.

خص فيه السيارات السياحية أنها يجب أن تكون مجهزة بمحركات ذات سعة تساوي 1600 سم^3 أو أقل التي تعادل 1.6 لتر[1].

ثانيا: الآثار المترتبة على استيراد المركبات الجديدة

ما زالت أزمة الاستيراد مستمرة في سوق السيارات، إذ بدأ شبح السنة البيضاء يتجلى في السوق لعامه الرابع بعد منع استيراد المركبات الجديدة منذ سنة 2017[2]، إذ جاء كبديل، عن قرار استيراد المركبات الأقل من ثلاث (3) سنوات الذي اعتبر قرار تعجيزي نظرا لشروطه حيث يرخص هذا القرار استيراد السيارات السياحية التي تقل عن ثلاث سنوات للمواطنين الخواص المقيمين مرة واحدة كل ثلاث سنوات بواسطة عملتهم الخاصة المودعة في أرصدتهم بالعملة الصعبة مع دفع الرسوم المنصوص عليها قانونا[3]، وعلى سبيل المثال مركبة جديدة تكلف ما بين 90 إلى 200 مليون سنتيم في حين تكلف استيراد مركبة عمرها أقل من 3 سنوات في حدود 250 مليون حيث يتم تسديد 35 مليون في شكل رسوم جمركية والأقلية من المواطنين فقط بإمكانهم تخطي هذه الشروط التعجيزية[4].

ومنه فإن الدولة أمام خيارين لتجاوز هذه المشكلة إما بإلغاء هذه الشروط، أو فتح الباب أمام استيراد المركبات الجديدة الذي قد يكلف الخزينة العمومية للدولة حوالي 3 مليار دولار على أن يكون هذا الحل مؤقت في انتظار مصير مصانع السيارات[5]، التي تعاني من

[1] المادة 27 مكرر من المرسوم التنفيذي 21-175 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، مرجع سابق.

[2] كيموش ايمان، هذه المقترحات الجديد لدفتر شروط استيراد السيارات،جريدة الشروق،يوم 2022/4/23، www.echoroukonline.com ، شوهد يوم 2022/5/2 ،على الساعة 15:30.

[3] عزيزي جلال، نشاط وكلاء المركبات الجديدة في الجزائر "أي تنظيم الجديد"، مرجع سابق، ص39.

[4] ياحي أمال، تلبية الطلب المحلي يتطلب توفير 300 ألف سيارة سنويا، جريدة البلاد، يوم 2022/01/05، www.elbilad.net شوهد يوم 2022/04/30، على الساعة 11:47.

[5] ياحي أمال، مرجع نفسه.

وقف الإنتاج حاليا، رغم أنها تعاني من غياب عمليات تصنيع حقيقة إذ تعتبر مجرد ورشات لإنتاج قطع الغيار البسيطة وأن ما يحدث فيها مجرد عمليات تجميع لقطع السيارات ولواحقها[1].

ونلاحظ أن الجزائر تعثرت في تطوير صناعة المركبات وذلك رغم الإمكانيات الكبيرة التي تملكها والميزانية الضخمة التي خصصتها الدولة والتي قدرت بـ7.6 مليار دولار سنة 2012 للانطلاق في هذا المشروع[2]، على عكس الجارة المغرب التي استطاعت وفي تجربة مماثلة في غضون سنوات قليلة إنشاء قاعدة صناعية محورية في مجال تصنيع السيارات[3].

ويعود هذا التعثر إلى عدة أسباب أهمها الفساد، إذ حسب دراسة قام بها البنك الدولي حول مناخ الاستثمار في الجزائر فإن 34.3% من رؤساء المؤسسات يدفعون حوالي 7% من رقم أعمالهم في شكل رشاوي[4]، حيث سنة 2016 احتلت الجزائر المرتبة 108 عالميا والمرتبة التاسعة عربيا في مؤشر الفساد[5].

رغم المخاطر التي قد تنجم عن أزمة استيراد المركبات، وتوقع الأخصائيون ارتفاع الأسعار في السوق الدولية بسبب الأزمة الروسية الأوكرانية، وهذا جزاء وقف استيراد المركبات الروسية من طرف العديد من الدول وتراجع الإنتاج في المنطقة الذي أدى إلى احتفاظ عدد من الدول بمركباتها لأسواقها الخاصة إلا أن الحكومة لم تفصل بعد في دفتر

[1] بوعقل مصطفى، دوافع وأبعاد التوجه نحو توطين صناعة السيارات في الجزائر، مجلة المشكاة في الاقتصاد التنمية والقانون، المجلد5، العدد 9، المركز الجامعي أحمد زبانة، غيليزان، 2019، ص173.

[2] الطيف عبد الكريم، كوارد فاطمة، إستراتيجية تنمية صناعة السيارات في المغرب والجزائر، عوامل النجاح والدروس المستفادة، جامعة محمد بوقرة بومرداس، جامعة علي لونسي البليدة 2، 2019، ص42.

[3] المرجع نفسه، ص47.

[4] نذير غانية، استقطاب الاستثمار الأجنبي المباشر كبديل أمام الجزائر للخروج من مجال التبعية للاقتصاد الريعي في ظل التطورات الدولية الراهنة، مجلة رؤى اقتصادية العدد 11، جامعة الشهيد حمة لخظر الوادي، الجزائر، 2016، ص50.

[5] الطيف عبد الكريم، كوارد فاطمة، مرجع سابق، ص49.

شروط نهائي لاستيراد السيارات بل مازالت تدرس المقترحات الخاصة به التي يمكن قبولها أو رفضها ومن بينها:

– إلزام الوكيل بالاحتفاظ بمخزون معين من المركبات لتمكين الزبون الذي تتعرض مركبته لعطب من استغلال مركبة أخرى[1].

– السماح باستيراد المركبات التي يفوق قدر محركها 1.6 لتر[2].

– يتم منح اعتمادات استيراد مركبات البنزين، دون مركبات المازوت كمرحلة أولى بحكم أن هذه الأخيرة مضرة بالبيئة ومكلفة جزئيا مقارنة مع مركبات البنزين[3].

الفرع الثاني: نظام الحصص كآلية لممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة

تقوم الدولة من أجل ضبط وضعيتها الاقتصادية بتطبيق سياسات اقتصادية، ومن بينها السياسة التجارية، التي من بين أدواتها سياسة التحصيص[4].

أولا: تعريف نظام الحصص

في ظل انهيار أسعار المحروقات قامت الجزائر بضبط ميزانيتها ونفقاتها باتخاذ مجموعة من الإجراءات من بينها نظام الحصص.

[1] كيموش إيمان، مرجع سابق.

[2] كيموش إيمان،3 تعديلات على دفتر شروط استيراد السيارات، جريدة الشروق، يوم 19-12-2021 ، www.echoroukonline.com ، شوهد يوم 2022/5/2، على الساعة 14:04.

[3] كيموش ايمان، هذه المقترحات الجديدة لدفتر شروط استيراد السيارات، مرجع سابق.

[4] صاحبي بلقيس، أثر قيود الاستيراد على إمكانية تطوير شبكة مناولة السيارات بالجزائر، دراسة مقارنة مع تونس والمغرب، مذكرة لنيل شهادة ماستر أكاديمي، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجاري وعلوم التسيير، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، 2018-2019، ص14.

يعرف نظام الحصص بأنه فرض قيود على الاستيراد خلال مدة معينة، بحيث تضع الدولة الحد الأقصى للكميات المسموح للاستيرادها[1]، أو عبارة عن تحديد أكبر كمية من السلع والخدمات الممكن استيرادها من الخارج في وقت معين.

ويعرف أيضا على أنه النظام الذي تقوم الدولة بفرض حصص كمية على الواردات التي يتم استيرادها من الخارج[2].

ثانيا: آليات تطبيق نظام الحصص من أجل استيراد المركبات الجديدة

تم العمل بنظام الحصص في مجالات وقطاعات محددة من بينها مجال استيراد المركبات، حيث أخضع المشرع الجزائري نشاط استيراد المركبات الجديدة لنظام الحصص وهذا حسب نص المادة الثالثة من المرسوم التنفيذي رقم 21-175 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة إذ جاء في نص المادة الفقرة الثالثة منها "... يخضع استيراد المركبات لنظام الحصص حسب علامة كل مركبة، في ظل احترام معايير الشفافية".

فحسب إحصائيات قامت بها وزارة التجارة وتطبيقها لنظام الحصص نلاحظ انخفاض في عدد المركبات المستوردة من 650 ألف وحدة سنة 2013 إلى 239 ألف وحدة سنة 2014 واستيراد 282 ألف وحدة سنة 2015 إلى 83 ألف وحدة سنة 2016[3]، بالإضافة

[1] وعلي كمال، بوملة فطيمة، الأحكام الجديدة المنظمة لنشاط الاستيراد والتصدير في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون تخصص العون الاقتصادي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2017، ص51.

[2] بعلي ساعد، حراق رشيد، أثر نظام الحصص في التجارة الخارجية على النمو الاقتصادي في الجزائر (في الفترة من 2015 إلى 2018)، مذكرة لنيل شهادة ماستر أكاديمي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة بوضياف مسيلة، 2018-2019، ص27.

[3] زرمان محمد، غردي محمد، تقييم خيار إستراتيجية تصنيع السيارات في ظل متطلبات السوق دراسة تحليلية لفترة 2012-2020، مجلة الاقتصاد الجديد، المجلد 14، العدد 4، وجامعة البليدة 2، الجزائر، 2021، ص734.

إلى واردات المركبات حسب كل مورد حيث انخفضت فاتورة واردات شركة Renault 1186 مليون دولار، في حين تراجعت قيمة واردات شركة Peugeot من 823 مليون دولار سنة 2012 إلى 375 مليون دولار سنة 2016 نفس الشيء بالنسبة لشركة Sovac وشركة Tyota خلال الفترة بين 2012 و2016[1].

بالإضافة إلى تسقيف عملية استيراد المركبات تم إعادة تنظيم استيراد الاسمنت من نوع بروتلاند رمادي وتقنين سعرها في سوق الجملة وسوق التجزئة بحصة استيراد تقدر بـ1.5 مليون طن، وتحديد كمية الفلاد المستدير للخرسانة المسمى "محتوية على تسنينات وتضليمات أو غيرها من التشكيلات الناتجة أثناء عملية الترقيق بالأسطوانات أو مفتولة بعد الترقيق بالأسطوانات"، بحصة 2 مليون طن[2]، وقد كرس نظام الحصص بموجب الأمر 03-04 المعدل والمتمم بالقانون 15-15 المتعلق بالقواعد العامة على عمليات استيراد البضائع وتصديرها[3]، وكذلك بموجب المرسوم التنفيذي رقم 15-306 كنص تنظيمي الذي يحدد شروط وكيفيات تطبيق أنظمة رخص الاستيراد والتصدير للمنتوجات والبضائع[4].

تبنت الجزائر نظام الحصص كآلية لممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، نظرا لارتفاع الطلب المحلي وتكلفت فاتورة الواردات الخاصة باستيراد السيارات في ظل الظروف الاقتصادية الناتجة عن تراجع الايرادات النفطية، وتقليص الطلب على الصرف الأجنبي لمواجهة العجز في ميزان المدفوعات[5].

---

[1] بوعقل مصطفى، مرجع سابق، ص164.

[2] وعلي كمال، بوملة فطيمة، مرجع سابق، ص54.

[3] المادة 6 من الأمر 03-04 المتعلق بالقواعد العامة المطبقة على عمليات استيراد البضائع وتصديرها، معدل ومتمم، مرجع سابق.

[4] المرسوم التنفيذي رقم 15-306 مؤرخ في 6 ديسمبر سنة 2015، يحدد شروط وكيفيات تطبيق أنظمة رخص الاستيراد والتصدير للمنتوجات والبضائع، ج.ر عدد 66، صادر في 09 ديسمبر 2015.

[5] عزيزي جلال، نشاط وكلاء المركبات الجديدة في الجزائر "أي تنظيم جديد"، مرجع سابق، ص40.

المبحث الثاني: الالتزامات الواقعة على وكلاء المركبات الجديدة في الجزائر

يفرض القانون الجديد لبيع وتسويق السيارات عدة شروط والتزامات على عاتق وكلاء بيع السيارات، تحت طائلة سحب الاعتماد لممارسة النشاط ناهيك عن المتابعة الإدارية من طرف وزارة الصناعة والتجارة[1]، إذ يجب أن يكون عقد البيع الذي يربط الوكيل بالزبون مطابق لأحكام المرسوم التنفيذي رقم 20-227 المعدل والمتمم الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، ولدفتر الشروط المرفق وكذا للقواعد والشروط المنصوص عليها في التشريع والتنظيم المعمول بهما، حيث يجب أن يكون الوكيل الممارس للنشاط الإمكانيات المادية والمنشآت الملائمة للعرض وخدمات ما بعد البيع وقطع الغيار والتخزين، مستخدمون يتمتعون بالمؤهلات المطلوبة، شبكة توزيع عبر التراب الوطني تغطي المناطق الأربعة (الشرق، الغرب، والجنوب، والشمال)، وشروط يجب توافرها في العلاقة التي تربط بين الوكيل والزبون وذلك في الالتزام بضمان التسليم (المطلب الأول)، والإلتزام بضمان خدمة ما بعد البيع (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الالتزام بضمان تسليم المركبات الجديدة

التسليم عبارة عن وضع الشيء المبيع تحت تصرف المشتري بحيث يتمكن من حيازته والانتفاع به دون عائق حتى ولو لم يتم تسليمه تسليما ماديا[2] أو وضع المبيع تحت تصرف المشتري ليتمكن من قبضه والانتفاع به دون عائق[3]، ومنه الوكيل ملوم بضمان

---

[1] بن مقني عمار، مرجع سابق، ص 85.

[2] قدادة حسن خليل أحمد، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، الجزء الرابع، "عقد البيع"، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر،2000، ص121.

[3] سي يوسف زاهية حورية، الواضح في عقد البيع، دراسة مقارنة ومدعمة باجتهادات قضائية وفقهية، دار هومة للطباعة والنشر، الجزائر، ص175.

تسليم المراكبة الجديدة في الآجال وبالمواصفات المتفق عليها، تحت طائلة فسخ العقد والتعويض عن الأضرار التي تلحق بالزبون، لذلك سوف نتطرق لكيفيات وآجال تسليم المركبات الجديدة (الفرع الأول)، وإلى الآثار المترتبة عن عدم الالتزام بالتسليم (الفرع الثاني).

الفرع الأول: كيفيات وآجال تسليم المركبات الجديدة

سنتناول خلال هذا الفرع كيفيات وآجال تسليم المركبات الجديدة ،وذلك بتخصيص كيفيات التسليم (أولا)، وآجال التسليم (ثانيا).

أولا: كيفيات التسليم

حدد المشرع الجزائري كيفيات التسليم ويكون ذلك أثناء بيع المركبة،إذ يجب أن يكون سعر البيع محدد في سند الطلب الخاص باقتناء المركبة الجديدة ثابتا وغير قابل للمراجعة ولا للتعيين بالزيادة، وسعر البيع المدون على وصل شراء المركبة الجديدة يتخذ طابعا نهائيا، بحيث لا يمكن مراجعته أو زيادته، ويكون محدد بدقة في فاتورة الشراء وهي وثيقة إجبارية في المعاملات التجارية، ويجب أن يحرر على احتساب كل الرسوم ويحتوي عند الاقتضاء على التخفيضات والاقتطاعات والمزايا الممنوحة وكذا الامتيازات الجبائية المنصوص عليها في التشريع المعمول به لبعض الفئات كالمركبات المقتناة للمجاهدين وأبناء الشهداء، والسيارات الدبلوماسية، ومركبات المستوردة لفائدة الجمعيات الخيرية أو المعترف بها بالمنفعة العامة[1].

[1] بن مقني عمار، مرجع سابق، ص93.

وفي حالة طلب تسبيق عند تحريري الطلبية فإنه لا يمكن أن تتجاوز قيمة المبلغ المدفوع (10%) من سعر السيارة والمقطورة ونصف المقطورة، و(20%) من سعر الآلة المتحركة مع احتساب الرسوم[1].

بالإضافة إلى ذلك قد ألزم المشرع الجزائري الوكيل بالقيام بالفحوصات المطلوبة قبل تسليم المركبة الجديدة للزبون، ويهدف التأكد من مطابقة المركبة المسلمة للطلبية المقدمة وهذا ما جاءت به المادة 33 من المرسوم التنفيذي 20-227 المعدل والمتمم الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، والمادة 20 من دفتر الشروط الخاص به ومن المفترض أن دفع ثمن المركبة يكون بعد فحص ومراقبة المركبة[2]، إلا أنه حسب المادتين أعلاه فقد سبق تسديد الثمن على فحص المركبة.

والوكيل ملزم كذلك عند تسليمه للمركبة أن تكون مزودة بكمية من الوقود تسمح لها بالسير لمسافة مائة (100) كيلومتر على الأقل مراعيا بذلك بدقة المواصفات التقنية للتجهيزات الإضافية للمركبة الجديدة موضوع الطلبية[3].

ثانيا: آجال التسليم.

حدد المشرع الجزائري آجال التسليم بمدة خمسة وأربعون (45) يوما بالنسبة للسيارات والمقطورات ونصف مقطورات، تسعين (90) يوما بالنسبة للآلة المتحركة، مع إمكانية تمديد هذه الآجال باتفاق مشترك بين الطرفين بشرط أن يكون هذا الاتفاق على أساس وثيقة

[1] المادة 30 من المرسوم التنفيذي رقم 20-227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة معدل ومتمم، مرجع سابق.

[2] عزيزي جلال، نشاط وكلاء المركبات الجديدة في الجزائر، "أي تنظيم جديد"، مرجع سابق، ص41.

[3] المادة 35 من المرسوم التفيذي20-227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة معدل ومتمم، مرجع سابق.

مكتوبة، أما في حالة الدفع الكلي والمسبق لثمن السيارة فعلى الوكيل تسليمها للزبون في غضون السبعة (7) أيام الموالية لتاريخ الدفع[1].

الفرع الثاني: الآثار المترتبة على عدم الالتزام بالتسليم

يعد تسليم الشيء المبيع وكذلك توابعه من أبرز مظاهر تنفيذ عقد البيع، وبالتالي على البائع أن ينفذه بالقدر المتفق عليه، وقد كفل المشرع الجزائري المشتري سبلا يستطيع من خلالها استيفاء حقه وهي بمثابة إجراءات توقع على البائع المخل بتنفيذ التزامه وتتمثل في كل من التنفيذ العيني والفسخ[2]، وله أن يطلب في الحالتين تعويض عما قد أصابه من ضرر من جزاء إخلال البائع بالتزامه وهذا ما تقتضي به القواعد العامة[3].

ونلاحظ أن المشرع الجزائري خصص حماية أكبر باعتباره الحلقة الأضعف في العمليات التعاقدية نظرا لخبرة الوكلاء في عمليات استيراد وتسويق المركبات[4]، إذ في حالة عدم احترام الوكيل لشروط الطلبية يمكن للطرفين أن يتفقا على حل بالتراضي، وعند رفض الزبون للحل المقترح يجب على الوكيل أن يقوم في غضون 8أيام بإرجاع مبلغ التسبيق أو المبلغ الإجمالي المدفوع مع غرامة قدرها 10% من سعر المركبة[5].

---

[1] المادة 31 من المرسوم التفيذي20-227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة معدل ومتمم، مرجع سابق.

[2] ربيع سميحة، التزام البائع بالتسليم في القانون المدني الجزائري مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون الخاص تخصص "عقود ومسؤولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون الخاص، جامعة العقيد أكلي محند أولحاج بالبويرة، 2015-2016، ص83

[3] محمد إبراهيم بنداوي، الالتزام بالتسليم في العقد، رسالة دكتوراه كلية الحقوق، القاهرة،1999، ص479.

[4] عزيزي جلال، نشاط وكلاء المركبات الجديدة في الجزائر "أي تنظيم جديد" مرجع سباق، ص41.

[5] المادة32 من المرسوم التنفيذي 20-227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة معدل ومتمم، مرجع سابق.

بالنسبة للأحكام الخاصة بكيفيات وآجال تسليم المركبات من طرف الوكيل، والآثار المرتبة عن آجال هذا الأخير بالتزامه نجد أن المشرع أبقى على نفس الأحكام المنصوص عليها في ظل المرسوم التنفيذي 20-227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة أنشطة وكلاء المركبات الجديدة.

المطلب الثاني: الالتزام بضمان خدمة ما بعد البيع

يعتبر الحق في الضمان من أهم الحقوق المعترف بها للمستهلك وهو يحتوي على أنواع كثيرة ومن بينها ضمان خدمة ما بعد البيع حيث نصت المادة 16 من القانون رقم 09-03 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش[1] على كيفيات الالتزام به، غير أنه وبالرجوع إلى الواقع العملي في الجزائر نجد أن أغلبية المتدخلين لا يلتزمون به وهذا ما دفع بالمشرع الجزائري إلى وضع أحكام وقواعد خاصة لتطبيقه في مختلف الأنشطة الإقتصادية ومن بينها نشاط وكلاء المركبات الجديدة حيث وضع عائق الالتزام بخدمات ما بعد البيع على الوكلاء الممارسين لهذا النشاط، حيث يعتبر هذا الضمان من أحد المبادئ القانونية العامة والمتمثل في مبدأ حسن النية مع المتعاقد[2] لذا سيتم التطرق إلى الشروط المطلوبة لممارسة خدمة ما بعد البيع (الفرع الأول)، والآثار المترتبة على عدم الالتزام بخدمة ما بعد البيع في (الفرع الثاني).

[1] أنظر المادة 16 من القانون رقم 09-03 مؤرخ في 25 فبراير2009، يتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، ج.ر عدد15 الصادر في8 ماي2009.

[2] بن مقني عمار، مرجع سابق، ص100.

الفرع الأول: الشروط المطلوبة لممارسة ضمان خدمة ما بعد البيع

عامة يلتزم البائع بتسليم منتوج مطابق لما تم الاتفاق عليه وكذا خلوه من العيوب التي قد ينجر عنها منعه من الانتفاع به بشكل طبيعي[1]، فمقتني المركبات هو مستهلك أولا وقبل كل شيء ومن واجب المشرع حمايته بالنظر إلى المخاطر الكبيرة التي قد تنجر عن استعمال المركبات، ولأجل ذلك يلزم المشرع الوكلاء بضرورة توفير خدمات ما بعد البيع من إصلاح وصيانة وتوفير قطع الغيار بنقاط كافية تشمل كافة مناطق الوطن[2].

أولا: تعريف خدمات ما بعد البيع

لقد عرف الباحثون خدمات ما بعد البيع بتعريفات كثيرة لا يسع المجال لذكرها ولكن سنذكر أهم تلك التعريفات ومنها:

عرفت خدمات ما بعد البيع على أنها كل الأنشطة التي يبدلها المنتج والتي من شأنها تمكين المستهلك عند الشراء من تأمين أفضل استفادة يحصل عليها من السلع من خلال زيادة المنافع الإضافية بحيث تحقق أكبر إشباع ممكن لحاجاته ورغباته.

عرفت أيضا بأنها الخدمات الصناعية المرافقة التي تحدد رقم أعمال أكبر من بيع العتاد في حد ذاته ورفع احتمالات التمييز والبحث عن امتيازات تنافسية تجعل المؤسسة أكبر.

كما عرفت أيضا بأنها تلك الخدمات التي تتعلق عادة بسبل الإصلاح والصيانة والاستبدال للسلعة أو الأجزاء التي أتلفت عند الاستعمال بالإضافة إلى خدمات التركيب، النقل، التدريب، وخدمة الضمان.

---

[1] حوحو يمينة، عقد البيع في القانون والاجتهاد القضائي الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، د. س. ن، ص193.

[2] بن مقني عمار، مرجع سابق، ص101.

بعد استعراض مجموعة من التعاريف المتعلق بخدمات ما بعد البيع يمكن أن نلخص إلى تعريف شامل وهو أن خدمات ما بعد البيع حزمة من الخدمات المرافقة للمنتج الجوهري التي تمكن من استفادة أكبر للمستهلك وتحقيق أكبر رقم أعمال ممكن للمؤسسة[1]، وهو مجموع الأداءات المتعلقة بضمان صيانة وإصلاح المنتوج في الحالة التي لا يمكن للضمان أن يؤدي مفعوله مما يميزه ويجعله التزاما مستقلا بذاته عن الالتزام بالضمان كما أن المنتوج قد يتعين بعد انتهاء فترة الضمان فمراعات المشرع للحالتين السابقتين ألزم المتدخل في إطار خدمة ما بعد البيع بالصيانة والإصلاح والتي من شأنهما أن يضمن استعمال المنتوج لوقت أطول[2].

ثانيا: موقف المشرع الجزائري من خدمة ما بعد البيع.

يعتبر نشاط وكلاء المركبات الجديدة من أكثر النشاطات التي تحدث فيها مشاكل متعلقة بخدمات ما بعد البيع حيث أن الكثير من المواطنين يشكون من نقص في الخدمات كما يجدون أنفسهم متجاوزين لمدة الضمان، وبالرغم من شكاويهم، فإن عدم علمهم بكل القوانين يمنعهم من الحصول على الخدمات اللازمة بسبب تحايل بعض الوكلاء المعتمدين الذين يتعمدون تعطيل الزبون ليتجاوز مدة الضمان وهو في هذه الحالة غير محمي من الوكيل، وهذا ما جعل المشرع الجزائري يعمل على تفادي مثل هذه الممارسات وذلك بإصداره العديد من القوانين لضمان حقوق الزبائن والمستهلكين خاصة فيما يتعلق بتوفير قطع الغيار

[1] منيع حنان، بوعموشة سارة، دور خدمات ما بعد البيع لقطاع السيارات في تحقيق ولاء الزبون، دراسة عينة من مؤسسة PEUGEOT فرع الطاهير، مذكرة مقدمة لاستكمالا لمتطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية، تسويق الخدمات، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل2017-2018، ص7.

[2] بوهنتالة أمال، "واقع الإلتزام بضمان وخدمة ما بعد البيع في الجزائر"، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة، العدد السادس، الجزائر، متاح على asjp ،grist شوهد يوم 2022/5/17 على الساعة 22:30، ص206.

الأصلية والصيانة والتصليح[1]، كالمرسوم التنفيذي رقم 15-58 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة[2]، والمرسوم التنفيذي رقم 20-227 المعدل والمتمم الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة[3]، حيث ألزم المشرع الوكيل بضمان خدمة ما بعد البيع للمركبات التي تم بيعها عن طريق مستخدمين يتمتعون بمؤهلات تقنية ومهنية، وقد يتشكل هؤلاء المستخدمين على هيئة مؤسسات تقوم بأعمال المراجعة والمتابعة الدائمة لاحتياجات زبائنها وإجراء التصحيحات اللازمة وذلك من أجل إعطاء صورة جديدة عن المؤسسة ورفع مكانتها في السوق وعليه لابد من تحديد معيار أو دليل للخدمة ولإدارة خدمات ما بعد البيع وذلك عن طريق دراسة مشاكل الزبائن واحتياجات الخدمة[4]، وهذا ما عمل المشرع على تكريسه من خلال توفير مختلف أنواع الخدمات التي تتدرج ضمن خدمات ما بعد البيع كالعناية وذلك عن طريق المراجعات الدورية التي يغطيها الضمان من صيانة وتصليح حيث يتعين على الوكيل عن طريق مستخدمين سواء كانوا عبارة عن مؤسسة أو أشخاص أن يقوموا بضمان خدمة الصيانة والإصلاح كما حددتها جمعية المعايير الفرنسية Afnor في أنها كافت الأعمال الوقائية التي تهدف إلى المحافظة على المنتوج حتى يؤدي وظيفته المحددة على الوجه الأكمل[5]، وغالبا ما تكون الصيانة دورية في قطاع المركبات أما فيما يخص خدمات الإصلاح فإنه يتعين على الوكيل أن يوفرها عندما يقتضي الأمر ذلك[6]، كما يعتبر توفير قطع الغيار من المهام الحرجة بالنسبة لمصلحة

[1] بوعياد سفيان، خوخي محمد الفاتح، خدمات ما بعد البيع طريقة أخرى للتحايل على الجزائريين، مجلة الخبر، الجزائر 2011، https www.dz aaness.com شوهد يوم 2022/5/18 على الساعة 10:00.

[2] المرسوم التنفيذي رقم 15-58 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، مرجع سابق.

[3] المرسوم التنفيذي رقم 20-227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة معدل ومتمم، مرجع سابق.

[4] منيع حنان، بوعموشة سارة، مرجع سابق، ص10.

[5] حوحو يمينة، مرجع سابق، ص194.

[6] مرجع نفسه: ص195.

خدمات ما بعد البيع خاصة إذا كان تواجد وكلائها المعتمدين يمتد على رقعة جغرافية واسعة ويعتبر قطع الغيار المحرك الأساسي لمصلحة الصيانة على توفير قطع الغيار بالعدد الكافي والأصناف المطلوب بالسرعة اللازمة من أجل مواجهة مشاكل كل قطع الغيار المعتمدة من أجل الإنتاج وتركيب منتوج يحتوي على عدة قطع غيار، كما تحاول مصلحة خدمات ما بعد البيع القضاء على التعارض بين رضا الزبون وإضاعة الصفقة من خلال سياسة توزيع سريعة وفعالة لقطع الغيار وتوصيل هذه الأخيرة في الوقت المحدد[1].

ثالثا: الشروط المطلوبة لممارسة خدمة ما بعد البيع

ألزم المشرع الوكلاء بخدمة ما بعد البيع شروط محددة حددها المرسوم التنفيذي رقم 20-227 المعدل والمتمم الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة[2]، وخاصة قطع الغيار أصبحت تشكل تهديدا كبيرا للعلامات التجارية الأصلية وتهديد أكبر على صحة وأمن المستهلك الجزائري الذي لم يعد يكترث لجودة ومتانة قطع الغيار وإنما ينجذب أكثر لإغراءات السعر[3]لذا اشترط المشرع ضرورة أن يتوفر لدى الوكيل مخزون كاف من قطع الغيار واللوازم الأصلية أو ذات نوعية مصادق عليها من طرف الصانع لمدة ستين شهرا(60) بعد تسويق المركبات حتى في حالة فسخ العقد مع التكفل بنقائص التصنيع والعيوب الخفية وكذا استرجاع المركبات وهذا ما نصت عليه المادة4 من الملحق الأول المتضمن دفتر الشروط يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء السيارات والمقطورات

[1] بوعموشة سارة، منيع حنان، مرجع سابق، ص20.

[2]المرسوم التنفيذي 20- 227الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة معدل ومتمم، مرجع سابق.

[3] مولوج كمال، العوامل المؤثرة على شراء قطع غيار السيارات السياحية المقلدة على المستهلك الجزائري دراسة ميدانية، مجلة معارف قسم العلوم التجارية، جامعة المدية، العدد25، الجزائر2018،متاح على: https//www.asppcrit.com شوهد يوم 2022/05/18 في الساعة 14:50 ،ص2.

ونصف المقطورات الجديدة الصادر بموجب المرسوم رقم20-227 المعدل والمتمم الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة [1]، وتجدر الإشارة إلى أن المشرع كان يشترط على وكلاء المركبات الجديدة إنشاء نشاط صناعي أو شبه صناعي أو أنشطة أخرى لها علاقة مباشرة بقطاع صناعة السيارات حسب ما جاء في نص المادة 24 من المرسوم التنفيذي رقم 15-58 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة[2]، لذا كان الأجدر على المشرع الإبقاء على نفس النص لأهميته في المساهمة في خلق مصنعين قادرين على النهوض بالمناولة الصناعية في الجزائر نظرا لارتباطها بنشاط تصنيع المركبات خاصة ما يتعلق منها بقطع الغيار لأنها مطلوبة بكثرة وتكلف خزينة الدولة مبالغ مالي ضخمة جدا وتحصي الجزائر حوالي130 مؤسسة تنتج قطع الغيار وبعض لواحق السيارات أحصتها البورصة الجزائرية للمناولة وأن 20 منها فقط من تحوز شهادات أيزو الخاصة بمطابقة المنتوجات للمعايير الدولية والتي يشترطها مصنعوا السيارات خاص ما يتعلق منها شهادات ايزو 9001 و 14001 المتعلقة بجانب السلامة وكذا 12000المتعلقة بالجانب الأمني كما يلتزم الوكيل كذلك بضمان سير المركبة الجديدة مسافة 100.000 كلم في حدود12 شهرا[3].

[1] أنظر المادة 4 من الملف المتضمن دفتر الشروط يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء السيارات والمقطورات الجديدة، الصادر بموجب المرسوم التنفيذي رقم 20-227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة معدل ومتمم، مرجع سابق.

[2] المرسوم التنفيذي رقم 15-58 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، مرجع سابق.

[3] عزيزي جلال، نشاط وكلاء المركبات الجديدة "أي تنظيم جديد"، مرجع سابق، ص42.

الفرع الثاني: الآثار المترتبة على عدم الالتزام بخدمة ما بعد البيع

يمكن للمستهلك في إطار عدم قيام الوكيل بخدمات ما بعد البيع وإذا لم يأت الاتفاق بينهم بالاتزام بخدمة ما بعد البيع وراء تعنت الوكيل يمكن للمستهلك رفع دعوى قضائية قصد الدفاع عن مصالح المستهلكين وحمايتها[1].

أولا: الدعوى الفردية

يحق لكل شخص في المجتمع اللجوء إلى القضاء قصد الحصول على حقوقه أو المطالبة بحمايتها وذلك بشرط أن تكون لهذا الشخص الصفة أو المصلحة في ذلك حيث تنص المادة 131 من القانون رقم 08-09 بموجب قانون الإجراءات المدنية والإدارية[2] على أنه لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة وله مصلحة قائمة ومحتملة يقرها القانون وتختلف الدعاوي المرفوعة من قبل المستهلك باختلاف تكييف الوقائع التي ألحقت به الضرر، فإذا كانت الوقائع لا تشكل جريمة فإنه يتعين على المستهلك رفع دعوى قصد المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحق به أما إذا كانت الوقائع تشكل جريمة ونتج عنها ضررا بالمستهلك فإن له الحق في المطالبة بالتعويض عن طريق رفع دعوى مدنية أصلية

[1] بن عمارة محمد، خدمات ما بعد البيع للمنقولات الجديدة في القانون الجزائري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة وهران،2012-2013، ص198.

[2] قانون رقم 08-09 مؤرخ في 25فبراير2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر عدد21، الصادر في23أفريل 2008.

أمام القضاء المدني أو رفع دعوى مدنية تبعية أمام القضاء الجنائي[1] وذلك تطبيقا للمادة 2 الفقرة 1 من قانون الإجراءات الجزائرية[2].

ثانيا: الدعوى الجماعية

بالرغم من تدخل الدولة في حماية المستهلك لما لها من قوانين وقائية وردعية وأجهزة وطنية ومحلية، إلا أن دورها لم يعد يكفي لحماية المستهلك، ومن هنا ظهرت أهمية جمعيات حماية المستهلك وهي منظمات غير حكومية تطوعية، يؤسسها نشطاء من أفراد المجتمع المدني، لا تهدف إلى الربح وإنما من أجل حماية حقوق المستهلك من الممارسات المخلة بالحقوق وضمان الدفاع عنها ، ورفع الدعوى نيابة عنه ضد التجار المحتكرين، وذلك عن طريق الإشهار الذي تقوم به جمعيات حماية المستهلك بتوجيه انتقاد إلى بعض السلع والخدمات بالوسائل المكتوبة كالصحف أو عن طريق الوسائل السمعية والبصرية كالتلفزيون والانترنت ومن تم الحكم ضده بالفسخ أو التعويض[3].

ثالثا: العقوبات المقررة على عدم الالتزام بخدمات ما بعد البيع

نظرا لعدم ممارسة الوكيل لالتزامه بخدمات ما بعد البيع فإنه يتعرض إلى عقوبات نص عليها المشرع عامة في القانون رقم 09-03 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش وذلك بعد إغفال القانون رقم 89-02 (الملغى) على جزاء مخالفتها حيث أنه حسب المادة 77 من القانون رقم 09-03 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش [4] فإن العقوبة المقررة

[1] علوش شهرزاد، قلال مريم، الحماية القانونية لأطراف عقد البيع في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، الجزائر،2012، ص98.

[2]قانون رقم 66-155 مؤرخ في 8 جوان 1966 يتضمن قانون الإجراءات الجزائرية، معدل ومتمم، ج.ر عدد48، الصادر في10يونيو1966.

[3] علوش شهرزاد، قلال مريم، مرجع سابق، ص- ص 99- 100.

[4] إنظر المادة 77 من القانون رقم 09-03 يتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، مرجع سابق.

لمخالفة هذه الإلتزامات تمثلت في غرامة قدرت بمبلغ 50.000 دج كحد أدنى إلى 1000.000 دج كحد أقصى كما يحيل نص المادة 85 من القانون رقم 09-03 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش[1] على المادة 36 من قانون العقوبات[2] حيث جاء في نص هذه الأخيرة منح السلطة التقديرية للقاضي بضم العقوبات المالية إذا تعددت الغرامات من نفس المتدخل إضافة إلى العقوبات الأصلية، يمكن أن يأمر القاضي المكلف بالحكم بعقوبات تكميلية تمثلت في الشطب من السجل التجاري وذلك طبقا لنص المادة 85 من القانون رقم 09-03 يتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش[3].

[1] أنظر المادة 85، مرجع نفسه.

[2] أنظر المادة 36 من الأمر 66-156 المؤرخ في 8 يونيو 1966 المتضمن قانون العقوبات ج.ر، عدد 49 لسنة 1966، معدل ومتمم بموجب القانون رقم 16-02، المؤرخ في 19 يونيو 2016، ج.ر عدد 37 2016.

[3] عقباوي الطاهر، حنيت ياسين، خدمة ما بعد البيع كآلية لحماية المستهلك، مذكرة ماستر، قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السيسايية، جامعة دراية، أدرار، 2019، ص- ص53-54.

الخاتمـــــــــة

يعتبر نشاط وكلاء المركبات الجديدة من بين النشاطات الناجحة في تنمية الإستثمار في العالم حيث قامت الدولة الجزائرية بإصدار العديد من المراسيم سعيا منها إلى تنظيم ودعم وترقية هذا النشاط وتشجيع الإستثمار فيه.

ومن بين هذه المراسيم المرسوم التنفيذي رقم 20-227 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة وكلاء المركبات الجديدة، إذ قام المشرع من خلاله بوضع شروط وإجراءات لممارسة هذا النشاط إلا أنه لم يأتي بالنتائج المرجوة منه مما أدى إلى القيام بتعديلات جاء بها المرسوم التنفيذي رقم 21-175، من بينها إلزام الوكلاء إستيراد السيارات الكهربائية الصديقة للبيئة، استحداث نظام معلوماتي وطني مركزي لدى الوزارة المكلفة بالصناعة الذي يكون مزود بكل عمليات البيع التي قام بها جميع الوكلاء المعتمدين على المستوى الوطني.

إلا أنه لم يثبت فعالته في ضبط وتنظيم نشاط وكلاء المركبات الجديدة من خلال تعقيده لبعض الإجراءات المطلوبة لممارسة النشاط رغم تداركه لبعض النقائص الموجودة في ظل المرسوم التنفيذي رقم 20-227 المعدل والمتمم، ومنه يمكننا إعطاء بعض التوصيات:

- استحداث لجنة وزارية مستقلة تتولى ضبط نشاط استيراد وتسويق المركبات الجديدة وتتكفل بمنح الإعتماد وسحبه بدل إخضاع هذه المسألة إلى وزارة الصناعة.
- السماح لأصحاب الشركات ذات الشراكة الأجنبية بالدخول إلى مجال استيراد وتسويق المركبات الجديدة.
- إنشاء معاهد تقنية جهوية متخصصة في تقديم خدمات ما بعد البيع لتحسين جودة الخدمات المقدمة ورفع مستواها ومحاولة مواكبة احتياجات ورغبات الزبائن.
- إجراء دوارات تكوينية وتدريبية لتطوير مهارات الإطارات ومسيري وكلاء المركبات في مختلف المجالات.

- ضرورة توظيف خريجي الجامعات المتخصصين في مجال الميكانيك والإلكترونيك والبيئة.
- إعطاء إهتمام أكبر لفئة الإحتياجات الخاصة والمعوقين باستيراد مركبات تتلاءم ونوع إعاقتهم.

قائمة المراجع

أولا: النصوص القانونية

الدستور

1. دستور الجمهورية الجزائرية لسنة1976 الصادر بموجب الأمر رقم 76-19 مؤرخ في 1976/11/22، ج.ر عدد 94، الصادر في 1976/11/24.

2. دستور الجمهورية الجزائرية لسنة 2016 الصادر بموجب القانون رقم 16-01 مؤرخ في 6مارس 2016، ج.ر عدد14، الصادر 7 مارس 2016.

القوانين

1. قانون رقم 66-155 مؤرخ في 8 جوان 1966 يتضمن قانون الإجراءات الجزائرية، معدل ومتمم، ج.ر عدد 48، الصادر في 10 يونيو 1966.
2. الأمر 66-156 المؤرخ في 8 يونيو 1966 المتضمن قانون العقوبات ج. ر، عدد 49 لسنة 1966، معدل ومتمم بموجب القانون رقم 16-02، المؤرخ في 19 يونيو 2016، ج.ر عدد 37 2016.
3. الأمر رقم 74-11 المؤرخ في 1974/01/30 يتضمن تحرير التجارة والتصدير، ج.ر عدد 14 الصادر في 1974/02/15.
4. الأمر رقم 75-59 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم، ج.ر عدد 101 ،صادر في 19 ديسمبر 1975.
5. قانون 1-14 مؤرخ في 19 أوت 2001، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ج.ر عدد 46، صادرة في 19 أوت 2001، معدل ومتمم.
6. الأمر رقم 03-04 المؤرخ في 19 جويلية 2003، يتعلق بالقواعد العامة المطبقة على عملية إستيراد البضائع وتصديرها، ج.ر عدد 43، الصادر في 20 جويلية 2003 المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 15-15 المؤرخ في 15 جويلية 2015، ج.ر عدد 41، الصادر في 29 جويلية 2015.

7. الأمر رقم 03-11 مؤرخ في 26 أوت 2003 يتعلق بالنقد والقرض ج.ر عدد 52، صادر في 27 أوت 2003، معدل ومتمم بالأمر رقم 09-01، مؤرخ في 22 جويلية 2009، يتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2009 ج.ر عدد 44، صادر في 26 جويلية 2009 وبأمر رقم 10-04 مؤرخ في 26 أوت 2010، ج.ر عدد 50، صادر في 1 سبتمبر 2010 وبموجب قانون رقم 13-08 مؤرخ في 30 ديسمبر 2013، يضمن قانون المالية لسنة 2016، ج.ر عدد 68 صادر في 31 ديسمبر 2013، وبموجب قانون رقم 16-14 مؤرخ في 28 ديسمبر 2016 يتضمن قانون المالية لسنة 2017، ج.ر عدد 77، صادر في 29 ديسمبر 2016، وبموجب القانون رقم 17-10 مؤرخ في 11 أكتوبر 2017، ج.ر عدد 57، صادر في 12 أكتوبر 2017.
8. القانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 مايو 2007 يعدل ويتمم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن قانون مدني، ج.ر عدد 31، الصادر في 13 مايو 2007.
9. قانون رقم 08-09 مؤرخ في 25فبراير2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية ج.ر عدد21 الصادر في23أفريل 2008.
10. القانون رقم 09-03 مؤرخ في 25 فبراير2009، يتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، ج.ر عدد15 الصادر في8 ماي2009.
11. القانون العضوي رقم 12-04 المؤرخ في 12 جانفي 2012، الذي يتعلق بالأحزاب السياسية، ج.ر العدد02، الصادر في 15 جانفي 2012.

المراسيم التنفيذية

1. المرسوم التنفيذي رقم 91-37 المؤرخ في 1991/02/13 يتعلق بشروط التدخل في مجال التجارة الخارجية،ج.ر عدد 12، الصادر في 1991/03/20.
2. المرسوم التشريعي رقم 93-10 المؤرخ في 23 ماي 1993، المتعلق ببورصة القيم المنقولة، المعدل والمتمم بموجب القانون 03-04 المؤرخ في 17 فبراير 2003، ج.ر عدد 34، الصادر 23 مايو 1993.

3. المرسوم التنفيذي رقم 07- 390 مؤرخ في 12 ديسمبر سنة 2007 يحدد شروك وكيفيات ممارسة نشاط تسويق السيارات الحديد، ج.ر عدد 78 الصادر في 12 ديسمبر 2007 (ملغى).
4. مرسوم تنفيذي رقم 08-09 مؤرخ في 24 مارس 2008، المتعلق بشكل التصريح بالإستثمار وطلب مقرر منح المزايا وكيفيات ذلك ج.ر عدد 16، صادر في 26 مارس 2008(ملغى).
5. المرسوم التنفيذي رقم 15-58 مؤرخ في 8 فبراير 2015 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، ج.ر عدد 05، الصادر في 8 فبراير 2015 (ملغى).
6. المرسوم التنفيذي رقم 15-169 المؤرخ في 23 جوان 2015، يحدد كيفيات الاعتماد لممارسة نشاط استيراد الذهب والفضة والبلاتين الخام نصف المصنعة أو المصنعة ونشاط استرجاع المعادن الثمينة وتأهيلها، ج.ر عدد 36، الصادر 1 يوليو 2015.
7. المرسوم التنفيذي رقم 15-306 مؤرخ في 6 ديسمبر سنة 2015، يحدد شروط وكيفيات تطبيق أنظمة رخص الاستيراد والتصدير للمنتوجات والبضائع، ج.ر عدد 66، صادر في 09 ديسمبر 2015.
8. المرسوم التنفيذي رقم 17- 102 المؤرخ في 5 مارس 2017، يحدد كيفات تسجيل الإستثمارات وكذا شكل ونتائج الشهادة المتعلقة به، ج.ر عدد 16، الصادرة في 8 مارس 2017.
9. المرسوم التنفيذي رقم 20-227 مؤرخ في 19غشت سنة 2020، الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، ج.ر عدد 49، الصادر في 19 غشت 2020.
10. المرسوم التنفيذي رقم 21-175 مؤرخ في 3 مايو سنة 2021 المعدل والمتمم والمرسوم التنفيذي رقم 20-227 المؤرخ في 19 عشت 2020 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط زكلاء المركبات الجديدة، ج.ر عدد 34، الصادر في 9 مايو 2021.

ثانيا: الكتب

1. التلاحمة خالد ابراهيم، الوجيز في القانون التجاري، مبادئ القانون التجاري، الشركات التجارية، الأوراق التجارية والعمليات المصرفية، الطبعة الثالثة، دار وائل للنشر، عمان، 2012.
2. حوحو يمينة، عقد البيع في القانون والاجتهاد القضائي الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، د. س. ن.
3. سي يوسف زاهية حورية، الواضح في عقد البيع، دراسة مقارنة ومدعمة باجتهادات قضائية وفقهية، دار هومة للطباعة والنشر، الجزائر.
4. العكيلي عزيز، الشركات التجارية، دراسة فقهية قضائية مقارنة في الأحكام العامة والخاصة، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2019.
5. قدادة حسن خليل أحمد، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، الجزء الرابع، "عقد البيع"، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر،2000.
6. يا ملكي أكرم، القانون التجاري: الشركات التجارية دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن ،2008.

ثالثا: الأطروحات والرسائل الجامعية

1- أطروحات الدكتوراه

1. بن عمارة محمد، خدمات ما بعد البيع للمنقولات الجديدة في القانون الجزائري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة وهران،2012-2013.
2. عزيزي جلال، الإستثمار في القطاع المصرفي في الجزائر، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في العلوم تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية قسم الحقوق، جامعة مولود معمري –تيزي وزو، 2019.
3. محمد إبراهيم بنداوي، الالتزام بالتسليم في العقد، رسالة دكتوراه كلية الحقوق، القاهرة،1999.

4. منصور داود، الأليات القانونية لضبط النشاط الإقتصادي في الجزائر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في الحقوق، قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكره،2015-2016.

2- رسائل الماجستير

1. بن مذخن ليلة، تأثير النظام المصرفي حركة الاستثمار في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون تخصص قانون الإصلاحات الإقتصادية، جامعة جيجل، 2007.
2. حيدور جلول، الرخصة الإدارية في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام في إطار مدرسة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق(19 مارس 1962)، جامعة حيلالي لياس سيدي بلعباس، 2016-2017.
3. زيداني شريفة، دور الترخيص الإدارية في المحافظة على النظام العام، مذكرة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون إداري، كلية الحقوق والعلوم السياسية قسم الحقوق، جامعة أحمد دارية، أدرار، 2016-2017.
4. صديقي أحمد، الجنسية الجزائرية ما بين الاكتساب والفقد، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2006-2007.
5. عبديش ليلة، اختصاص منح الإعتماد لدى السلطات الإدارية المستقلة، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون فرع: تحولات الدولة، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2010.
6. مغربي رضوان، مجلس النقد والقرض، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون: فرع قانون الأعمال، جامعة الجزائر، 2004.
7. مغني وريدة، نظام إعتماد البنوك والمؤسسات المالية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق فرع: قانون الأعمال ، كلية الحقوق، جامعة الجزائر1، 2012-2013.

3- مذكرات الماستر

1. قموح أمينة، مسعودة رقية، النظام القانوني للجنسية الجزائرية المكتسبة، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحي، جيجل، 2016- 2017.
2. بودرع حنان، بوحاريش ليلى، تقييد انجاز الاستثمار الجزائري في الخارج، مذكرة مكملة لنشل شهادة الماستر في القانون الخاص، قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحي جيجل، 2018-2019.
3. صاحبي بلقيس، أثر قيود الاستيراد على إمكانية تطوير شبكة مناولة السيارات بالجزائر، دراسة مقارنة مع تونس والمغرب، مذكرة لنيل شهادة ماستر أكاديمي، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجاري وعلوم التسيير، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، 2018-2019.
4. وعلي كمال، بوملة فطيمة، الأحكام الجديدة المنظمة لنشاط الاستيراد والتصدير في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون تخصص العون الاقتصادي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2017.
5. بعلي ساعد، حراق رشيد، أثر نظام الحصص في التجارة الخارجية على النمو الاقتصادي في الجزائر (في الفترة من 2015 إلى 2018)، مذكرة لنيل شهادة ماستر أكاديمي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة بوضياف مسيلة، 2018-2019.
6. ربيع سميحة، التزام البائع بالتسليم في القانون المدني الجزائري مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون الخاص تخصص "عقود ومسؤولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون الخاص، جامعة العقيد أكلي محند أولحاج بالبويرة، 2015-2016.
7. علوش شهرزاد، قلال مريم، الحماية القانونية لأطراف عقد البيع في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، الجزائر،2012.

8. عقباوي الطاهر، حنيت ياسين، خدمة ما بعد البيع كآلية لحماية المستهلك، مذكرة ماستر، قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السيساية، جامعة دراية، أدرار، 2019.
9. منيع حنان، بوعموشة سارة، دور خدمات ما بعد البيع لقطاع السيارات في تحقيق ولاء الزبون، دراسة عينة من مؤسسة PEUGEOT فرع الطاهير، مذكرة مقدمة لاستكمالا لمتطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية، تسويق الخدمات، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل2017-2018.

رابعا: المقالات

1. عزيزي جلال، نشاط وكلات المركبات الجديدة "أي تنظيم جديد"، مجلة أبحاث قانونية وسياسية، المجلد 06، العدد1، جامعة جيجل، جوان 2021.
2. بن مقني عمار، الأطر القانونية لممارسة نشاط تسويق السيارات الجديدة في الجزائر، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد الأول، العدد الأول، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 2015.
3. بن هلال ندير، " الرقابة الإدارية على الدخول إلى السوق "، وسيلة فعالة لضبط الإستثمار في النشاطات المقننة، مجلة علمية نصف سنوية تصدر عن معهد العلوم القانونية والإدارية، المركز الجامعي أحمد زبانة بغيليزان، المجلد 7 ، العدد 1، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2018.
4. بوعقل مصطفى، دوافع وأبعاد التوجه نحو توطين صناعة السيارات في الجزائر مجلة المشكاة في الاقتصاد التنمية والقانون، المجلد5، العدد 9، المركز الجامعي أحمد زبانة، غيليزان، 2019.
5. الطيف عبد الكريم، كوارد فاطمة، إستراتيجية تنمية صناعة السيارات في المغرب والجزائر، عوامل النجاح والدروس المستفادة، جامعة محمد بوقرة بومرداس، جامعة علي لونسي البليدة 2، 2019.

6. نذير غانية، استقطاب الاستثمار الأجنبي المباشر كبديل أمام الجزائر للخروج من مجال التبعية للاقتصاد الريعي في ظل التطورات الدولية الراهنة، مجلة رؤى اقتصادية العدد 11، جامعة الشهيد حمة لخظر الوادي، الجزائر، 2016.
7. زرمان محمد، غردي محمد، تقييم خيار إستراتيجية تصنيع السيارات في ظل متطلبات السوق دراسة تحليلية لفترة 2012-2020، مجلة الاقتصاد الجديد، المجلد 14، العدد 4، وجامعة البليدة 2، الجزائر، 2021.
8. بوهنتالة أمال، "واقع الإلتزام بضمان وخدمة ما بعد البيع في الجزائر"، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة، العدد السادس، الجزائر، متاح على asjp، grist .

خامسا: الوثائق

1-بوعياد سفيان، خوخي محمد الفاتح، خدمات ما بعد البيع طريقة أخرى للتحايل على الجزائريين، مجلة الخبر، الجزائر 2011، https www.dz aaness.com
2-كيموش إيمان، 3 تعديلات على دفتر شروط استيراد السيارات، جريدة الشروق، يوم 19-12-2021 ، www.echoroukonline.com .
3-كيموش ايمان، هذه المقترحات الجديد لدفتر شروط استيراد السيارات، جريدة الشروق، يوم 2022/4/23، www.echoroukonline.com .
4-مولوج كمال، العوامل المؤثرة على شراء قطع غيار السيارات السياحية المقلدة على المستهلك الجزائري دراسة ميدانية، مجلة معارف قسم العلوم التجارية، جامعة المدية، العدد25، الجزائر2018،متاح على: https//www.asppcrit.com.
5-ياحي أمال، تلبية الطلب المحلي يتطلب توفير 300 ألف سيارة سنويا، جريدة البلاد، يوم 2022/01/05، www.elbilad.net .

مراجع باللغة الفرنسية

1. Colliard Claude Ablert , Libertés Publiques, 7ème èdition Dalloz, Paris, 1989.
2. Gavalda Chaistian et Jean Stouffelet, Droit Bancaire, 2ème èdition Litec, Pais .

3. GORNO gérad, vocabulaire juridique, 5 ème édition, PUF et DELTA, paris,1996.
4. Kernion Jean : Droit Public Economique, Eddition Monchrestien, Paris , 1999

فهرس المحتويات

الموضوع	الصفحة
الشكر	
الإهداء	
قائمة المختصرات	
مقدمة	2
الفصل الأول: الشروط الشكلية المطلوبة لممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة في الجزائر	
المبحث الأول: الإعتماد كإجراء وحيد مطلوب لممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة	8
المطلب الأول: مفهوم الإعتماد	8
الفرع الأول: تعريف الإعتماد	9
الفرع الثاني: تمييز الإعتماد عن المفاهيم المشابهة له	11
المطلب الثاني: ملف الحصول على الإعتماد و الجهة المكلفة بإصداره	14
الفرع الأول: ملف الحصول على الإعتماد	15
الفرع الثاني: الجهة المكلفة بمنح الإعتماد	17
المبحث الثاني: الأجهزة الإدارية المكلفة بمراقبة نشاط وكلاء المركبات الجديدة	19
المطلب الأول: الجهة المكلفة بدراسة ملفات وكلاء المركبات الجديدة	19
الفرع الأول: تشكيلة اللجنة المكلفة بدراسة ملف وكلاء المركبات الجديدة	20
الفرع الثاني: سير أعمال اللجنة المكلفة بمراقبة نشاط وكلاء المركبات الجديدة	23
المطلب الثاني: المختصة في دراسة طعون وكلاء المركبات الجديدة	25
الفرع الأول: تشكيلة لجنة الطعن المختصة في دراسة طعون وكلاء المركبات الجديدة	25
الفرع الثاني: سير أعمال لجنة الطعن المختصة بدراسة طعون وكلاء المركبات الجديدة	27

الفصل الثاني: الشروط الموضوعية المطلوبة لممارسة نشاط وكلاء المركبات الجديدة	
المبحث الأول: الأشخاص المؤهلون والمركبات المعنية بنشاط استيراد وتسويق المركبات الجديدة	31
المطلب الأول: الأشخاص المؤهلون لممارسة نشاط استيراد وتسويق المركبات الجديدة	31
الفرع الأول: وجوب اتخاذ الوكيل شكل شركة تجارية	32
الفرع الثاني: وجوب أن يكون المتعامل وطنيا مقيما	36
المطلب الثاني: المركبات الجديدة المؤهلة لنشاط الاستيراد والتسويق	40
الفرع الأول: نوع المركبات المؤهلة للاستيراد والتسويق	41
الفرع الثاني: نظام الحصص كآلية لممارسة نشاط إستيراد وتسويق المركبات الجديدة	45
المبحث الثاني: الالتزامات الواقعة على عائق وكلاء المركبات الجديدة في الجزائر	48
المطلب الأول: الالتزام بضمان تسليم المركبات الجديدة	48
الفرع الأول: كيفيات وآجال تسليم المركبات الجديدة	49
الفرع الثاني: الآثار المترتبة على عدم الالتزام بالتسليم	51
المطلب الثاني: الالتزام بضمان خدمة ما بعد البيع	52
الفرع الأول: الشروط المطلوبة لممارسة ضمان خدمة ما بعد البيع	53
الفرع الثاني: الآثار المترتبة على عدم الالتزام بخدمة ما بعد البيع	58
الخاتمة	62
قائمة المراجع	65
فهرس المحتويات	75
ملخص	

الملخص

مـن خـلال المرسـوم التنفيـذي رقـم 20-227 المعـدل والمـتمم بأحكـام المرسـوم التنفيـذي رقـم 21-175 الـذي يحـدد شـروط وكيفيـات ممارسـة نشـاط وكـلاء المركبـات الجديدة.

تطرقنا إلى الشروط الشكلية لممارسة هذا النشاط التي تتمثل في الاعتماد كإجراء وحيد من قمنا بتحديد الملف المطلوب للحصول على الاعتماد والجهة المكلفة بمنحه، كما تناولنا الأجهزة المكلفة بمراقبة نشاط وكلاء المركبات الجديدة، وكذلك الشروط الموضوعية الواجب توافرها سواء ما تعلق منها بالوكلاء المؤهلين لممارسته وبالمركبات المؤهلة للاستيراد والتسويق وعرض مختلف الالتزامات الواقعة على عاتق وكلاء المركبات الجديدة كالالتزام بالتسليم والالتزام بخدمات ما بعد البيع.

Summary

Through Executive Decree No. 20-227, amended and supplemented by Executive Decree No. 21-175, which sets out the conditions and modalities for the operation of new vehicle agents.

We have addressed the formal conditions for the exercise of this activity, which is the accreditation as the only procedure we have identified the file required to obtain the accreditation and the entity charged with granting it We have also addressed the agencies charged with monitoring the activity of new vehicle agents, as well as the substantive requirements to be met, both in relation to qualified agents for its practice and to qualified vehicles for import, marketing and presentation of various obligations of new vehicle agents such as the obligation to deliver and the obligation to after-sales services.