

التنظيم القانوني لنشاط تصنيع المركبات في الجزائر

عزيزي جلال (1)

(1) أستاذ محاضر قسم "ب"، كلية الحقوق والعلوم السياسية،

جامعة محمد الصديق بن يحيى، 18000 جيجل، الجزائر.

البريد الإلكتروني: dja.azizi@gmail.com

الملخص:

يخضع نشاط إنتاج المركبات لأحكام المرسوم التنفيذي رقم 20-226 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تصنيع المركبات، أين يهدف هذا البحث لمحاولة تحليل النصوص القانونية التي تبين الأحكام المتعلقة بالشروط المطلوبة لممارسة نشاط تصنيع المركبات في الجزائر سواء ما تعلق منها بالأشخاص المؤهلين لممارسته أو نوع المركبات المعنية بعملية التصنيع، بالإضافة للإجراءات الإدارية المطلوبة لممارسة نشاط تصنيع المركبات عن طريق الحصول على التراخيص الإدارية اللازمة من ترخيص مؤقت وإعتماد نهائي وهذا تحت إشراف أجهزة إدارية مكلفة بمراقبة ومتابعة نشاط تصنيع المركبات.

الكلمات المفتاحية:

المركبة، السيارة، الرخصة المؤقتة، الإعتماد، النشاط.

تاريخ إرسال المقال: 2020/11/12، تاريخ قبول المقال: 2021/05/03، تاريخ نشر المقال: 2021/06/08.

لتهميش المقال: عزيزي جلال، "التنظيم القانوني لنشاط تصنيع المركبات في الجزائر"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 12، العدد 01 (عدد خاص)، 2021، ص ص. 136-152.

<https://www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/72>

المقال متوفر على الرابط التالي:

المؤلف المراسل: عزيزي جلال، dja.azizi@gmail.com

The legal organization of the vehicle construction Activity in Algeria

Summary :

The production of vehicles is subject to the provisions of executive decree n° 22_226 which defines the conditions and modalities of the exercise of the vehicle manufacturing activity, this research aims to try to analyze legal texts that indicate the provisions relating to the conditions required for the activity, either those relating to the qualified people to practice it or the types of vehicles involved in the manufacturing process, as well as the administrative procedures required to carry out the vehicle manufacturing activity which requires the need to obtain the necessary administrative licenses whether temporary one or the final accreditation, under the supervision of the administrative bodies responsible for monitoring and following up the vehicle manufacturing activity.

Keywords:

Vehicle, Automobile, Provisional authorization, Accreditation, Activity.

Le régime juridique de l'activité de construction de véhicules en l'Algérie

Résumé :

L'activité de production des véhicules est soumise aux dispositions du décret exécutif n° 20-226 fixant les conditions et les modalités d'exercice de l'activité de construction de véhicules, ainsi la présente recherche vise à essayer d'analyser ces dispositions juridiques afin d'établir les conditions requises pour l'exercice de l'activité, soit celles liées aux personnes qualifiées pour l'exercer ou le type de véhicules concernés par l'opération de constructions et les procédures administratives à suivre pour obtenir la licence administrative requise et nécessaire, à savoir l'autorisation temporaires ou l'agrément définitif et ce sous la supervision des organes administratifs chargés de surveiller et de suivre l'activité de construction de véhicules.

Mots clés:

Véhicule, Automobile, L'autorisation provisoire, Agrément, Activité.

مقدمة

سعت الجزائر كغيرها من دول العالم لتنويع إقتصادها من خلال إستغلال كافة الموارد المتاحة عن طريق خلق المناخ الاستثماري الملائم والمحفز على إقامة وإنجاز المشاريع الاستثمارية في جميع القطاعات والنشاطات الإقتصادية بسبب تراجع الإيرادات البترولية إثر انخفاض أسعار المحروقات في الأسواق الدولية الناتج عن إنكماش الإقتصاد العالمي، مما دفعها إلى سن النصوص القانونية والتشريعية والتنظيمية الكفيلة لإيجاد البدائل التتموية اللازمة لخلق الثروة عن طريق استحداث مناصب شغل.

صدرت على إثرها العديد من قوانين الاستثمار كان آخرها القانون رقم 16-09 المتعلق بترقية الاستثمار¹، أين حاول المشرع من خلاله تكريس المزيد من الضمانات القانونية الكفيلة بتشجيع المستثمرين على إنجاز مشاريعهم الإستثمارية عن طريق منح المزيد من المزايا والحوافز الجبائية وشبه الجبائية والجمركية للمستثمرين بمناسبة ممارسة نشاطاتهم.

ومن النشاطات والقطاعات الاقتصادية التي لاقى إهتماما من قبل الحكومات المتعاقبة نشاط إنتاج المركبات بمختلف أنواعها نظرا لتزايد الطلب المحلي عليها، حيث صدر على إثر ذلك المرسوم التنفيذي رقم 17-344 الذي حدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط إنتاج المركبات وتركيبها² وفق دفتر شروط فصل في الشروط التقنية والإجراءات الإدارية اللازمة، مع تحديد إلتزامات وواجبات كل أطراف العملية الإستثمارية، غير أن المرسوم التنفيذي لم يحقق الأهداف المرجوة منه وإستمر في إستنزاف العملة الصعبة وما صاحبها من فضائح هزت الساحة الوطنية رغم التسهيلات والحوافز المالية والجبائية والجمركية التي منحت للمصنعين، ما اضطر بالمشرع لإلغاء المرسوم السابق وإستصدار المرسوم التنفيذي الحالي رقم 20-226 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تصنيع المركبات³ أين أعاد المشرع ضبط العملية الإستثمارية برمتها وفق أحكام وشروط وإجراءات قانونية جديدة تحت رقابة ومتابعة من قبل أجهزة إدارية، لذا يتعين طرح الإشكالية التالية: إلى أي مدى تساهم الأحكام والنصوص القانونية المنظمة لنشاط تصنيع المركبات في الجزائر في ضبط وتشجيع المتعاملين الإقتصاديين على الإستثمار في هذا القطاع؟

¹ - قانون رقم 16-09 مؤرخ في 03 غشت 2016، يتعلق بترقية الاستثمار، ج.ر. عدد 46، صادر في 03 غشت 2016، معدل بموجب قانون رقم 18-13 مؤرخ في 11 يوليو 2018، يتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2018، ج.ر. عدد 42، صادر في 15 يوليو 2018 وبموجب قانون رقم 20-07 مؤرخ في 04 يونيو سنة 2020، يتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2020، ج.ر. عدد 33، صادر في 04 يونيو سنة 2020.

² - مرسوم تنفيذي رقم 17-344 مؤرخ في 28 نوفمبر 2017، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط إنتاج المركبات وتركيبها، ج.ر. عدد 68، صادر في 28 نوفمبر 2017. (ملغى).

³ - مرسوم تنفيذي رقم 20-226 مؤرخ في 19 أوت سنة 2020، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تصنيع المركبات، ج.ر. عدد 49، الصادر في 19 أوت سنة 2020.

ولإجابة على هذه الإشكالية تم تقسيم خطة الدراسة إلى نقطتين أين تم التطرق في النقطة الأولى للشروط المطلوبة لممارسة نشاط تصنيع المركبات سواء ما تعلق منها بالأشخاص المؤهلين لممارسة نشاط التصنيع وكذا المركبات المؤهلة لتنفيذ التصنيع (المبحث الأول)، أما النقطة الثانية فتم تناول فيها لكيفيات تنفيذ عمليات التصنيع سواء ما تعلق منها بالإجراءات الإدارية المطلوبة من رخصة مؤقتة وإعتماد نهائي أو بالأجهزة المكلفة بمراقبة ومتابعة عمليات التصنيع (المبحث الثاني).

المبحث الأول: الشروط المطلوبة لممارسة نشاط تصنيع المركبات:

يخضع نشاط تصنيع المركبات كغيره من النشاطات الأخرى المقننة لمجموعة من الشروط الموضوعية التي يجب أن تتوفر في كل الأشخاص المستثمرين المؤهلين لممارستها، وكذلك المركبات المؤهلة لتنفيذ التصنيع في الجزائر، لذا يتعين تحديد المستثمرين المؤهلين لممارسة نشاط تصنيع المركبات (المطلب الأول)، ثم لموضوع النشاط المؤهل لتنفيذ التصنيع (المطلب الثاني).

المطلب الأول: المستثمرون المؤهلون لممارسة النشاط

يؤهل لممارسة نشاط تصنيع المركبات في الجزائر كل شخص طبيعي أو معنوي يستوفي الشروط المطلوبة المنصوص عليها في دفتر الشروط المتعلقة بشروط وكيفيات ممارسة نشاط تصنيع المركبات سواء ما تعلق منها بالشروط العامة أو بالشروط التقنية الخاصة، لذا قد يتصور أن يكون الاستثمار مملوك ملكية مطلقة للمستثمر الوطني أو الأجنبي أو يكون في إطار شراكة بينهما، لذا يتعين دراسة حالة الملكية المطلقة للمشروع من طرف المستثمر (الفرع الأول)، أو حالة الشراكة ما بين المستثمر الوطني والأجنبي (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الملكية المطلقة للمشروع الصناعي

أتاح المشرع الجزائري لجميع المستثمرين حرية ممارسة نشاط تصنيع المركبات بحيث يتخذ المصنع أي شكل يراه مناسباً لممارسة النشاط وهذا بخلاف ما كان عليه الأمر في ظل المرسوم التنفيذي رقم 17-344 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط إنتاج المركبات وتركيبها أين كان يشترط من أجل منح ترخيص ممارسة نشاط إنتاج المركبات وتركيبها ضرورة أن يتخذ المتعاملون شكل شركة تجارية⁴، كما يلاحظ إعتقاد المشرع على معيار الجنسية في التفرقة بين المستثمرين (مستثمر وطني، مستثمر أجنبي) وتخليه عن معيار الإقامة، لذا سوف يتم تحديد الشروط المطلوبة لممارسة النشاط بالنسبة للمصنع الوطني (أولاً) ثم الشروط المطلوبة لممارسة النشاط بالنسبة للمصنع الأجنبي (ثانياً).

أولاً: المصنع الوطني

⁴ - المادة 03 من مرسوم تنفيذي رقم 17-344 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط إنتاج المركبات وتركيبها، مرجع سابق. (ملغى).

يعتبر مُصنعا وطنيا كل من يحمل جنسية الدولة الإقليمية التي يقع فيها الاستثمار، وبمفهوم المخالفة يعتبر مُصنعا أجنبيا كل مستثمر لا يحمل جنسية الدولة التي يقع فيها الاستثمار هذا بالنسبة للشخص الطبيعي أما بالنسبة للشخص المعنوي فإن المقر الاجتماعي هو المحدد للاختصاص التشريعي وبالتالي الجنسية⁵، ويشمل المُصنع الوطني كل من المستثمر الوطني الخاص والمستثمر الوطني العمومي لكن بالعودة لنص المادة 23 من المرسوم التنفيذي رقم 20-226 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تصنيع المركبات، نجد أن المشرع الجزائري إستبعد من مجال تطبيق أحكام هذا المرسوم المتعاملين في مجال إنتاج المركبات التي تشترك فيها المؤسسات العمومية ذات الطابع الصناعي والتجاري التابعة للقطاع الاقتصادي للجيش الوطني الشعبي.

يتخذ المستثمر الوطني عدة أشكال فقد يكون شخص طبيعي أو شخص معنوي سواء إتخذ شكل شركة أشخاص أو أموال، فقط يتعين عليه إمتلاك وعاء مالي في شكل رأس مال خاص يمثل 30% على الأقل من مساهمته في القيمة الاجمالية للاستثمار المرتقب وكذا خبرة سابقة لا تقل عن خمس (05) سنوات في أحد الأنشطة للإنتاج الصناعي مع القدرة على الوفاء بالديون بالأموال الخاصة، لذا يتعين تجميد في الحساب بما لا يقل عن 30% من مساهمته في الاستثمار⁶، ما اعتبره البعض بأنه شرط تعجيزي ولا يخدم الزبون لأنه سيستغرق من 04 إلى 05 سنوات لتجسيده على أرض الواقع، لذا يتعين على المُصنع توفير ما يقارب 80 مليون دولار أو 100 مليون دولار مع ضخ أول دفعة مقدرة بـ 40 مليون دولار⁷.

ما تجدر الإشارة إليه أن المشرع الجزائري أجاز للمستثمرين الجزائريين تكوين مجمع في إطار هيئة خاضعة للقانون الجزائري يتم إنشاؤها بغرض تصنيع المركبات.

ثانيا: المُصنع الأجنبي

أصبح بإمكان المستثمر الأجنبي إنجاز وتملك وممارسة نشاط تصنيع المركبات بكل حرية بعدما كان في ظل المرسوم التنفيذي السابق رقم 17-344 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط إنتاج المركبات وتركيبها غير متاح له ذلك إلا في إطار شراكة مع طرف جزائري⁸، لذا يتعين على المُصنع الأجنبي في إطار استثماره الصناعي الخاص بتصنيع المركبات أن يكون فاعلا دوليا من الدرجة الأولى في مجال التصنيع وهنا يثير مصطلح "فاعلا دوليا من الدرجة الأولى" غموضا وإلتباسا خاصة وأن المشرع لم يتطرق للمعايير والأسس

⁵ - عزيزي جلال، "الشراكة الأجنبية في قانون الاستثمار الجزائري شرط تمييزي أم حتمية إقتصادية؟"، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، كلية الحقوق، جامعة باتنة 01، العدد الثالث عشر، جويلية 2018، ص 539. (551-534)

⁶ - المادة 03 من الملحق الأول يتضمن دفتر شروط يتعلق بشروط وكيفيات ممارسة نشاط تصنيع المركبات الصادر بموجب مرسوم تنفيذي رقم 20-226، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تصنيع المركبات، مرجع سابق.

⁷ - أيمن.ر، "دفتر شروط تصنيع المركبات يحفظ حقوق المستهلك ويثقل كاهل المستثمر"، يوم 2020/08/23. www.elmaouid.com لوحظ يوم 2020/09/14 على الساعة 15:30.

⁸ - المادة 02 فقرة 06 من مرسوم تنفيذي رقم 17-344، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط إنتاج المركبات وتركيبها، مرجع سابق. (ملغى).

المعتمد عليها لتحديد الفاعلين الدوليين من الدرجة الأولى والفاعلين الدوليين من الدرجة الثانية... إلخ، ومن ثمة تبقى السلطة التقديرية بيد الجهة مانحة الإعتماد والتي تقرر وتحدد الدرجة التي تنتمي إليها علامة من العلامات وهذا ما قد يؤدي إلى تعسفها في منح الاعتمادات. كما يلتزم المستثمر الأجنبي بنقل مهاراته التكنولوجية ومساهمته برأسماله الخاص في تمويل المشروع عند انطلاقه بما لا يقل عن 30% من القيمة الاجمالية للإستثمار⁹.

وعليه يظهر أن الشروط المفروضة على المستثمر الأجنبي أقل شدة بالمقارنة مع الشروط المفروضة على المصنع الوطني وهذا راجع لاربا إلى غياب أي تجربة وطنية رائدة في مجال تصنيع المركبات وأن أغلب الموجود منها قائم على التجميع والتركيب.

الفرع الثاني: الشراكة في المشروع الصناعي

تعتبر الشراكة الإطار الوحيد الذي كان معمول به في جميع الاستثمارات عامة وفي مجال إنتاج المركبات خاصة وهذا قبل صدور المرسوم التنفيذي الحالي رقم 20-226، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تصنيع المركبات ما إعتبره البعض تكريسا لسياسة حمائية حذرة إتجاه كل ما هو أجنبي " retour de notre pays vers un protectionnisme frileux"¹⁰.

بالفعل شهدت هذه المرحلة إقامة العديد من المصانع في إطار شراكة بين المتعاملين الاقتصاديين الجزائريين والأجانب، إذ كان قانون الاستثمار يفرض نسبة مساهمة الشريك الوطني بـ 51% و 49% للشريك الأجنبي، وأقيم على إثر ذلك مصنع الشركة الفرنسية رونو لتركيب السيارات في الجزائر تحت علامة "رونو الجزائر" في 10 نوفمبر 2014، 51% مملوكة للطرف الجزائري تمثل فيها حصة الشركة الوطنية للمركبات الصناعية (SNVI) 34% والصندوق الوطني للاستثمار 17% و 49% مملوكة من قبل الشركة الفرنسية المصنعة¹¹.

⁹ - المادة 02 من الملحق الأول يتضمن دفتر شروط يتعلق بشروط وكيفيات ممارسة نشاط تصنيع المركبات الصادر بموجب مرسوم تنفيذي رقم 20-226، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تصنيع المركبات، مرجع سابق.

¹⁰ - TERKI Noureddine, "L'investissement direct étranger et le retour au protectionnisme", RASJEP, N° 01, 2012, P 05.(05-32).

¹¹ - طوبال منى، حداد بختة، "واقع المناولة الصناعية في قطاع صناعة وتركيب السيارات في الجزائر-دراسة ميدانية لعينة من المؤسسات المناولة"، مجلة الاقتصاد الجديد، المجلد 11، العدد 02، الجزء 01، 2020، ص-ص 582-583.(574-596)

وقد تعرضت هذه القاعدة للكثير من الانتقادات نظرا لأنها تفرض مسبقا نسبة مساهمة كل طرف في رأسمال الشركة، ومن ثمة فإن غياب أي تفاوض على الحصة التي يجب أن يتحصل عليها كل طرف في الرأسمال يقضي على كل حرية تعاقدية¹².

وتقاديا لهذه الانتقادات قام المشرع الجزائري بفرض مجموعة من الشروط في حالة الشراكة مع مستثمر أجنبي وهي ضرورة أن يكون الشريك الأجنبي حائزا في الشركة الخاضعة للقانون الجزائري المنشأة لهذا الغرض على مساهمة في رأس المال لا تقل عن 30% من رأسمال الشركة مع تقديم بروتوكول الاتفاق و/أو إتفاق الشراكة يتضمن كافة جوانب الشراكة الصناعية¹³ وكذا حصر كل تمويل بنكي محلي عند مستوى عتبة لا يتجاوز 40% من تكلفة المشروع، وفي حالة التمويل البنكي الجزئي يجب أن يقدم الشريك الأجنبي كفالة تضامنية مع الطرف الجزائري أو الأطراف الجزائرية فيما يخص الضمانات بمقدار نصيبه المقرر في إطار ملكية الأسهم.

المطلب الثاني: موضوع النشاط المؤهل لتنفيذ التصنيع

يؤهل النشاط الممارس لتنفيذ التصنيع في الاستثمارات التي تهدف لإنتاج مركبات فوق الإقليم الجزائري والملائمة والمطابقة للمواصفات التقنية للعلامة الأصلية مع ضرورة أن تستجيب عملية تصنيع هذه المركبات لنسب إدماج أقرها دفتر شروط يتعلق بشروط وكيفيات ممارسة نشاط تصنيع المركبات، أين يتعين تبين المركبات المطلوب تصنيعها (الفرع الأول)، ثم للنسب المطلوبة في عمليات التصنيع (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تصنيع المركبات

تحتاج العملية الاستثمارية المتعلقة بنشاط تصنيع المركبات في الجزائر لضرورة تحديد المقصود منها (أولا) ثم لنوع المركبات المطلوب تصنيعها (ثانيا).

أولا: المقصود بنشاط تصنيع المركبات

يقصد بنشاط تصنيع المركبات هو القيام بكل العمليات والمراحل التي يتم فيها تحويل المواد الخام إلى أجزاء ومكونات بمواصفات معينة سواء ما تعلق منها بالهيكل القاعدي أو كل قطعة مقولبة أو ملحمة ميكانيكية، لهذا فرض المشرع الجزائري بموجب المرسوم التنفيذي رقم 20-226 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تصنيع المركبات على كل متعامل إقتصادي راغب في ممارسة نشاط تصنيع المركبات ضرورة إنتاجها محليا أي أن تكون المركبة منتجة على الإقليم الجزائري وبأياد جزائرية، وبهذا يكون المشرع قد استبعد كل عملية تهدف

¹² – QUESMI Amelle et QUESMI Ammar, "Patriotisme économique, investissements étrangers et sécurité juridique", in l'exigence et le droit mélanges d'études en l'honneur du professeur Mohand Issad, AJED.ED, Alger, 2011, P 286.(p-p 263-294).

¹³ – يجب أن يتضمن بروتوكول الاتفاق و/أو إتفاق الشراكة موضوع الشركة وشكلها القانوني، مدة الشراكة، توزيع الأسهم، مخطط تمويل الاستثمار، نسبة الإدماج، تحديد طراز المركبات ونماذجها... إلخ للمزيد أنظر المادة 05 من الملحق رقم 01 يتضمن دفتر شروط يتعلق بشروط وكيفيات ممارسة نشاط تصنيع المركبات الصادر بموجب مرسوم تنفيذي رقم 20-226، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تصنيع المركبات، مرجع سابق.

لتجميع وتركيب المركبات دون إنتاجها وتصنيعها على التراب الجزائري، وهذا بخلاف ما كان مطبقا في ظل المرسوم التنفيذي رقم 17-344 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط إنتاج المركبات وتركيبها أين كان المرسوم يشجع على عمليات تركيب وتجميع المركبات¹⁴ عن طريق إستيراد منتجات وقطع مجهزة من أجل تركيبها للحصول على المركبة جاهزة.

وهو ما أعتبر من طرف البعض بأن المصانع الحالية ما هي إلا ورشات لإنتاج قطع غيار بسيطة وأن ما يحدث فيها سوى عمليات تجميع وتركيب لقطع السيارات ولواحقها، وأن المتعاملين الأجانب يقومون بتوريد الجزائر سيارات مصنعة جاهزة ومفصلة¹⁵.

ثانيا: المركبات المطلوب تصنيعها

أجاز المشرع الجزائري بموجب المرسوم التنفيذي رقم 20-226 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تصنيع المركبات للمستثمرين حرية تصنيع المركبات التي تسير على البر أو فوق الطريق، ويستشف ذلك من التعريف الذي قدم للمركبة والسيارة بأنها كل وسيلة نقل بري مزودة أو غير مزودة بمحرك للدفع بما فيها المحرك الكهربائي تسير على الطريق بوسائلها الخاصة أو تدفع أو تجر سيارة وآلة متحركة. كما عرف السيارة بأنها كل مركبة موجهة لنقل الأشخاص أو البضائع مزودة بجهاز ميكانيكي للدفع أو كهربائي تسير على الطريق: سيارة خاصة وشاحنة صغيرة وشاحنة وجرار طريق وحافلة للنقل في المدينة وحافلة للنقل خارج المدينة ودراجة ودراجة نارية ودراجة مجهزة بمحرك¹⁶، وعليه بمفهوم المخالفة نجد المشرع إستثنى المركبات التي تسير في الجو أو البحر. ومن ثمة يظهر أن مصطلح مركبة أوسع، بمعنى أن كل سيارة هي مركبة وليست كل مركبة سيارة، فالسيارة مخصصة لنقل الأشخاص أصلا والبضائع إستثناء أما المركبة فهي مخصصة للقيام بنقل بضائع أو للقيام بأشغال معينة¹⁷.

¹⁴ - جاء عنوان المرسوم التنفيذي رقم 17-344 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط إنتاج المركبات وتركيبها بصيغة "...ممارسة نشاط إنتاج المركبات وتركيبها" في حين جاء عنوان المرسوم التنفيذي رقم 20-226 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تصنيع المركبات، بصيغة "...ممارسة نشاط تصنيع المركبات"، وهنا يظهر الفرق بين المرسومين من حيث الأهداف المتوخاة منهما.

¹⁵ - بوعقل مصطفى، "دوافع وأبعاد التوجه نحو توطين صناعة السيارات في الجزائر"، مجلة المشكاة في الاقتصاد والتنمية والقانون، المركز الجامعي بلحاج بوالشعيب، عين تموشنت، المجلد 05، العدد 09، سنة 2019، ص 173. (ص-ص 159-177).

¹⁶ - المادة 02 من مرسوم تنفيذي رقم 20-226، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تصنيع المركبات، مرجع سابق.

¹⁷ - مقنى بن عمار، "الأطر القانونية لممارسة نشاط تسويق السيارات الجديدة في الجزائر"، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد الأول، العدد الأول، كلية الحقوق العلوم السياسية جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، ديسمبر 2015، ص 74. (ص-ص 144-71).

يتعين على المتعاملين الصناعيين لقبول مشروعهم الاستثماري الخاص بنشاط تصنيع المركبات أن لا يضم خط إنتاجهم أكثر من أربعة (04) نماذج إختيارية تضم كل من المركبات السياحية أو النفعية على أن لا تفوق حدود سعة الأسطوانة 2000 سم³ بالنسبة للمركبات السياحية و 3000 سم³ بالنسبة للمركبات النفعية الخفيفة الموجهة لنقل البضائع¹⁸، ويبقى السؤال مطروح عن الحكمة التي أرادها المشرع من وراء هذا التقييد في نوع وخصائص المركبات المطلوب تصنيعها؟.

تجدر الإشارة أن المرسوم الحالي رقم 20-226 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تصنيع المركبات عرف المركبة والسيارة بالآلة التي تدفع بالمحرك الميكانيكي أو الكهربائي بخلاف المرسوم التنفيذي السابق رقم 17-344 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط إنتاج المركبات وتركيبها الذي عرفهما بالآلة التي تدفع بالمحرك الميكانيكي فقط، وبالتالي نجد أن المشرع أتاح في المرسوم الحالي للمصنعين إمكانية إنتاج المركبات التي تسير بالطاقة الكهربائية مواكبا في ذلك التطور الحاصل في العالم، خاصة وأن مختلف بلدان العالم قد قطعت شوطا كبيرا في هذا المجال على إعتبار أن هذا النوع من المركبات لا يحدث أي إنبعاثات غازية مضرّة بالبيئة، حيث أن مختلف بلدان العالم تتجه لخفض إنبعاثات ثاني أكسيد الكربون الذي تنتجه المركبات التي تعمل بالبترول أو الديزل، وتشير الإحصائيات الصادرة عن الاتحاد الأوروبي عن تزايد حجم صناعة السيارات الكهربائية، وأن مبيعات هذه الأخيرة في المملكة المتحدة إرتفع من 3.4% في عام 2019 ليصل إلى 5.5% هذا العام أي من 80 ألف سيارة سنة 2019 إلى 131 ألف سيارة سنة 2020¹⁹.

يعاب على المشرع الجزائري عدم إلزامه المصنعين بتصنيع كميات معتبرة من المركبات التي تسير بغاز البترول المميع المضغوط أو الغاز الطبيعي وقود خاصة وأن هذا النوع من المركبات يقلل من إنبعاثات ثاني أكسيد الكربون ويحافظ على سلامة البيئة.

الفرع الثاني: نسب الإدماج المطلوبة

لإضفاء وصف منتج وطني على نشاط تصنيع المركبات يجب أن يستجيب هذا الأخير لمعدل إدماج، والذي يعد شرطا جوهريا من أجل الحصول على الإعتماد النهائي لممارسة هذا النشاط. ويقصد بالإدماج إضافة مدخلات محلية الصنع في المنتج النهائي المراد تصنيعه بحيث يصل إلى نسبة معينة تساهم في الحصول

¹⁸ - المادة 10 من الملحق الأول المتضمن دفتر شروط يتعلق بشروط وكيفيات ممارسة نشاط تصنيع المركبات الصادر بموجب مرسوم تنفيذي رقم 20-226، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تصنيع المركبات، مرجع سابق.

¹⁹ - هشام محمود، "صناعة السيارات الكهربائية تتسارع في أوروبا... طرح 300 طراز جديد بحلول 2025"، جريدة العرب الاقتصادية الدولية، 25 يناير 2020، شوهذ يوم 2020/10/17 على الساعة 9:30. www.alqt.com/2020/01/24/article_1751321.html

منتج نهائي سواء في مصنع الإنتاج أو عن طريق المناولة المحلية²⁰، وقد حددت نسبة الإدماج المطلوبة ابتداء من السنة الأولى بـ 30% عند بداية النشاط على أن ترفع إلى 35% عند السنة الثالثة ثم لـ 40% عند السنة الرابعة، على أن تصل إلى 50% عند السنة الخامسة²¹، وأن هذه النسب المطلوبة صعبة التحقيق إذا لم يصاحبها إقامة استثمار حقيقي يتضمن على الأقل تصنيع هيكل المركبة. وتجدر الإشارة إلى أن المشرع كان يشترط في ظل المرسوم السابق نسبة إدماج تقدر بـ 15% عند السنة الثالثة على أن تصل ما بين 40% إلى 60% بعد السنة الخامسة، وأن هذه النسب صغيرة بالمقارنة عما عليه الوضع حالياً.

ومن ثمة فإن عدم بلوغ هذه النسب المحددة خلال كل هذه السنوات سوف يؤدي لا محالة إلى سحب الاعتماد من المستثمرين، لذا يتعين على المصنعين اللجوء إلى المناولة المحلية كخيار إستراتيجي لتحقيق نسب الإدماج المطلوبة، والذي يبدو صعب المنال في ظل ضعف المناولة الصناعية في الجزائر، حيث تحصى الجزائر حوالي 130 مؤسسة تنتج قطع الغيار وبعض لواحق السيارات أحصتها البورصة الجزائرية للمناولة وأن 20 منها فقط من تحوز شهادات "إيزو" الخاصة بمطابقة المنتجات للمعايير الدولية والتي يشترطها مصنعو السيارات خاصة ما تعلق منها بشهادة "إيزو 9001" و "14001" المتعلقة بجانب السلامة، وكذا "18000" المتعلقة بالجانب الأمني²².

المبحث الثاني: كفاءات ممارسة نشاط تصنيع المركبات

يخضع نشاط تصنيع المركبات كغيره من الأنشطة الاقتصادية الأخرى بإعتباره نشاط مقنن يستلزم الحصول على التراخيص الإدارية المطلوبة لمباشرة عمليات التركيب والإنتاج، وهذا تحت إشراف ومتابعة من قبل الأجهزة الإدارية المختصة، لذا يتعين التطرق إلى الإجراءات الإدارية المطلوبة لمباشرة وممارسة نشاط تصنيع المركبات في الجزائر (المطلب الأول)، ثم إلى الأجهزة المكلفة بمراقبة ومتابعة نشاط تصنيع المركبات في الجزائر (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الإجراءات الإدارية اللازمة لممارسة نشاط تصنيع المركبات

يتعين على كل عون إقتصادي راغب في ممارسة نشاط تصنيع المركبات في الجزائر القيام بإجرائين هامين لقبول ممارسته لهذا النشاط، الذي يخضع لمجموعة من الشروط التقنية الضرورية والهامة المنصوص عليها في دفتر الشروط الملحق بالمرسوم التنفيذي رقم 20-226 يحدد شروط وكفاءات ممارسة نشاط تصنيع

²⁰ - تعرف المناولة بأنها تكليف تقوم به الشركة الأمرة بالأعمال بإسناد جملة من الأنشطة وفق دفتر شروط محدد مسبقاً من أجل تقديم منتج في شكل سلعة أو خدمة إلى شركة أخرى متخصصة في هذا النشاط، أنظر في ذلك: PITROU jean-Marie, La sous-traitance : La soutraintance : gagnant/gagnant, éditions Ellipses, Paris, 2007, P 09.

²¹ - المادة 14 من مرسوم تنفيذي رقم 20-226، يحدد شروط وكفاءات ممارسة نشاط تصنيع المركبات، مرجع سابق.

²² - زولا سومر، "المطلوب إستراتيجية واضحة للنهوض بالمناولة ورفع نسبة الاندماج"، جريدة المساء ليوم 26 نوفمبر سنة 2018، شوهذ يوم 2020/09/18. www.el-massa.com/dz/news

المركبات، لذا يستلزم عليه الحصول على الرخصة المؤقتة (الفرع الأول)، ثم الحصول على الإعتماد النهائي (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الرخصة المؤقتة

يعتبر طلب الحصول على الرخصة المؤقتة أول إجراء يتعين على العون الاقتصادي القيام به والذي يسمح له بالقيام بالإجراءات الضرورية واللازمة لإنجاز استثماره، لذا يتعين تحديد محتوى الملف المطلوب للحصول على الرخصة المؤقتة (أولا)، ثم الجهة المعنية بمنحها (ثانيا).

أولا: الملف المطلوب للحصول على الرخصة المؤقتة

يستلزم للحصول على الرخصة المؤقتة تقديم ملف بذلك يحتوي على الوثائق التالية²³:

- طلب الحصول على الرخصة المؤقتة.

- دفتر الشروط مؤرخا وموقعا بالأحرف الأولى من قبل الشخص المؤهل قانونا يتضمن ملاحظة "قورئ وصادق عليه".

- نسخة من القانون الأساسي للشركة يبين نشاط تصنيع المركبات.

- دراسة تقنية-إقتصادية للمشروع تتعلق بالجوانب التقنية والمالية والتجارية مع التقديرات الرقمية على مدى ثلاث (03) سنوات من الإستغلال وقائمة التجهيزات والمنشآت الأساسية موضوع الإستثمار، ومناصب الشغل الواجب إحداثها حسب كل صنف.

- تنظيم وموقع المنشآت القاعدية التي يزعم أن تحتضن النشاط (المخططات المفصلة)²⁴.

- مستويات الإستثمارات (مبالغ الإستثمار) المتوقعة حسب كل مرحلة تناسبيا مع مستويات الإدماج المزمع تحقيقها.

- مستويات الإنتاج المتوقعة حسب كل طراز ونموذج وحسب كل مرحلة فيما يخص حجم الإنتاج.

- قائمة المكونات والقطع والأجزاء الأساسية الواجب إستيرادها وتلك الواجب تصنيعها محليا (إما عن طريق الإدماج الداخلي وإما عن طريق المناولة).

- إلزام مقدم الطلب بالحصول على رقم التعريف العالمي للصانع "WMI" الخاص بالمصنع المنشأ في الجزائر قصد تثبيت رقم الهيكل القاعدي على كل المركبات المنتجة إنطلاقا من المركبة الأولى التي تخرج من السلسلة.

²³ - المادة 05 من مرسوم تنفيذي رقم 20-226، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تصنيع المركبات، مرجع سابق.

²⁴ - يلعب العقار الصناعي دور كبير في عملية إنجاز المشاريع الاستثمارية، لذا على كل راغب في الحصول عليه التوجه إلى الأجهزة المكلفة بمنحه سواء على المستوى الوطني أو المحلي خاصة الوكالة الوطنية للوساطة والضبط العقاري، للمزيد من التفصيل أنظر في ذلك مرسوم تنفيذي رقم 07-119 مؤرخ في 23 أفريل سنة 2007، يتضمن إنشاء الوكالة الوطنية للوساطة والضبط العقاري ويحدد قانونها الأساسي، ج.ر عدد 27، الصادر في 25 أفريل سنة 2007، معدل ومتمم بموجب مرسوم تنفيذي رقم 12-126 مؤرخ في 19 مارس 2012، ج.ر عدد 17، صادر في 25 مارس 2012.

تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري كان يشترط في ظل المرسوم التنفيذي رقم 17-344 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط إنتاج المركبات وتركيبها الحصول على قرار من المجلس الوطني للاستثمار²⁵ لقبول ملف طلب الحصول على الرخصة المؤقتة²⁶، ما عد في تلك الفترة تعقيدا للعملية الإستثمارية. حيث أنه كان يتعين على المستثمر قبل إيداع ملف طلب الحصول على الرخصة المؤقتة ضرورة تقديم ملف قبلي أمام المجلس الوطني للاستثمار وانتظار موافقة هذا الأخير حتى يمكن له مباشرة الإجراءات اللازمة للحصول على الإعتماد، أين كان يجد المستثمر نفسه أمام عدة إجراءات بكل تعقيداتها.

كما يلاحظ كذلك أن الحصول على الرخصة المؤقتة لم يعد شرطا جوهريا قبل القيد في السجل التجاري، وهذا أمر طبيعي طالما أن المشرع الجزائري عدل من أحكام نص المادة 25 من قانون رقم 04-08 المحدد لشروط ممارسة الأنشطة التجارية التي كانت تستلزم قبل القيد في السجل التجاري ضرورة الحصول على الترخيص المسبق من الوزير المعنى²⁷، إذ كان المشرع وطبقا لأحكام نص المادة 08 من المرسوم التنفيذي رقم 17-344 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط إنتاج المركبات وتركيبها، يشترط وقبل القيد في السجل التجاري إلزامية الحصول على الرخصة المؤقتة من الوزير المختص، ومن ثمة كان المركز الوطني للسجل التجاري لا يقوم بعملية القيد في السجل التجاري إلا بعد تقديم ترخيص من وزير الصناعة.

وفي كل الأحوال فإن الحصول على الرخصة المؤقتة لا يؤهل المستثمر ممارسة نشاط التصنيع وإنما هو إجراء أولى قبلي سابق يسمح للمستثمر بالخضوع لرقابة لاحقة من قبل بعض الأجهزة والهيئات المعنية قانونا بغرض منح الإعتماد النهائي لممارسة نشاط الإنتاج.

ثانيا: الجهة المكلفة بمنح الرخصة المؤقتة

تمنح الرخصة المؤقتة من قبل الوزير المكلف بالصناعة بعد رأي مطابق من لجنة تقنية تنشئ على مستوى الوزارة تتشكل من ممثلين لعدة وزارات يرأسها وزير الصناعة أو ممثل عنه، على أن تسلم الرخصة

²⁵ - يعتبر المجلس الوطني للاستثمار هيئة وطنية يوضع تحت سلطة الوزير الأول الذي يتولى رئاسته والذي يسهر على ترقية وتطوير الإستثمار، للمزيد أنظر في ذلك مرسوم تنفيذي رقم 06-355 مؤرخ في 09 أكتوبر سنة 2006، يتعلق بصلاحيات المجلس الوطني للاستثمار وتشكيلته وتنظيمه وسيره، ج.ر عدد 64، صادر في 11 أكتوبر سنة 2006.

²⁶ - المادة 06 من مرسوم تنفيذي رقم 17-344، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط إنتاج المركبات وتركيبها، مرجع سابق. (ملغى).

²⁷ - نص المادة 25 من قانون رقم 04-08 مؤرخ في 14 أوت 2004، يتعلق بشروط ممارسة الأنشطة التجارية، ج.ر عدد 52، صادر في 18 أوت 2004، معدل ومتمم بموجب قانون رقم 13-06 مؤرخ في 23 جويلية 2013، ج.ر عدد 39، صادر بتاريخ 31 جويلية 2013، وبالقانون رقم 18-08 مؤرخ في 10 يونيو 2018، ج.ر عدد 35، صادر في 13 يونيو 2018، على ما يلي "يتم التسجيل في السجل التجاري لممارسة نشاط أو مهنة مقننة دون الشرط المسبق المرتبط بضرورة تقديم رخصة أو إعتماد مطلوب لممارسة نشاط أو مهنة مقننة، ما لم ينص التشريع على خلاف ذلك..."

المؤقتة في أجل لا يتجاوز 30 يوما من أيام العمل التي تلي تاريخ تسليم وصل الإيداع²⁸، وبالتالي لم يعد للوزير الصلاحية الكاملة في منح الرخصة من عدمها وإنما هذا الإجراء يخضع للرأي المطابق للجنة التقنية، وهذا بخلاف ما كان عليه الوضع في ظل المرسوم التنفيذي رقم 17-344 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط إنتاج المركبات وتركيبها أين كان الوزير المكلف بالصناعة المخول الوحيد بمنح الرخصة من عدمها بناء على الملف المقدم إليه وفي أجل لا يتجاوز 15 يوم عمل التي تلي تاريخ تسليم وصل الإيداع²⁹.

حددت صلاحية الرخصة المؤقتة بستة وثلاثون (36) شهرا ابتداء من تاريخ تسليمها مع إمكانية طلب تمديد لها لمدة إثني عشر (12) شهرا بطلب من المعنى بناء على وثائق تبريرية. ونعتقد أن هذه المدة كافية للمستثمر من أجل إنجاز مشروعه الصناعي خاصة إذا ما قورنت بالمدة التي كانت تمنح في السابق بأربعة وعشرون (24) شهرا والتي كانت تعتبر قصيرة جدا يستحيل معها إقامة مصنع كامل ومتكامل يحتوى على معدات وآلات ووسائل ضخمة ودقيقة والتي تستلزم بدورها وقتا كبيرا من أجل تركيبها وتشغيلها.

الفرع الثاني: الإعتماد النهائي

يعد الاعتماد النهائي آخر إجراء يقوم به المصنع وهو إجراء ضروري من أجل الممارسة الفعلية لنشاط تصنيع المركبات في الجزائر والذي يلي إجراء الرخصة المؤقتة، لذا يتعين تحديد الملف المطلوب من أجل الحصول على الإعتماد النهائي (أولا) ثم الجهة المكلفة بمنح الإعتماد النهائي (ثانيا).

أولاً: الملف المطلوب للحصول على الإعتماد النهائي

يشترط للممارسة الفعلية لنشاط تصنيع المركبات ضرورة الحصول على الإعتماد النهائي، لذا يستلزم تقديم ملف يتكون من الوثائق التالية³⁰:

- طلب الحصول على الإعتماد النهائي.
- نسخة من السجل التجاري.
- رقم التعريف الجبائي.
- الوثائق التي تثبت وجود المنشآت الأساسية والتجهيزات الضرورية لصناعة المركبات كما تم التصريح به في طلب الرخصة المؤقتة.
- الوثيقة التي تثبت رقم التعريف العالمي للصانع "WMI" الخاص بالمصنع المنشأ بالجزائر والمسلم من قبل الهيئة المؤهلة.

²⁸ - المادة 06 من مرسوم تنفيذي رقم 20-226، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تصنيع المركبات، مرجع سابق.

²⁹ - المادة 07 من مرسوم تنفيذي رقم 17-344، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط إنتاج المركبات وتركيبها، مرجع سابق. (ملغى).

³⁰ - المادة 08 من مرسوم تنفيذي رقم 20-226، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تصنيع المركبات، مرجع سابق.

نلاحظ أن الوثائق المطلوبة في الملف بسيطة وهي تحصيل حاصل للملف المقدم بمناسبة الحصول على الرخصة المؤقتة.

ثانيا: الجهة المكلفة بمنح الإعتماد النهائي

يسلم الإعتماد النهائي من قبل الوزير المكلف بالصناعة في أجل لا يتجاوز 30 يوما ابتداء من تاريخ إيداع الطلب، وهذا بناء على الرأي المطابق من قبل اللجنة التقنية المؤهلة على مستوى وزارة الصناعة³¹ وبناء على التقرير المفصل المعد من قبل مصالح المديرية الولائية المكلفة بالصناعة المختصة إقليميا بعد قيامها بزيارات ميدانية مسبقة إلى موقع التصنيع وتأكيدها من مدى إحترام المصنع للإلتزامات التي تعهد بها في دفتر الشروط.

ما يلاحظ أن عملية منح الإعتماد أخضعت لرقابة ثلاث جهات هي الوزير نفسه والمديرية الولائية لماكن ممارسة النشاط واللجنة التقنية على مستوى الوزارة المشكلة من ممثلين لعدة وزارات وهذا تقاديا لأي إحتيال أو غش يقوم به المصنع بالتواطؤ مع أي طرف أو جهة ما، خاصة وأن التجربة أثبتت وقوع تجاوزات خطيرة في كفاءات منح الإعتماد إنتهت ببعض الوزراء في السجن والبعض الآخر في حالة فرار³²، ونعتقد أنه كان الأجدر على المشرع إستحداث هيئة ضبط مستقلة تتكفل بمنح الاعتماد وسحبه بدل إخضاعه لوزير الصناعة وهيئاته الإدارية.

ما يلاحظ كذلك أن المشرع فصل بدقة في الأجل والمواعيد التي يتعين على اللجنة التقنية تبليغ تحفظاتها للمستثمر خلالها وهي 30 يوما ابتداء من تاريخ إيداع الطلب، كما فصل كذلك في الأجل الذي يتعين على المصنع تدارك تلك التحفظات وذلك خلال 15 يوما ابتداء من تاريخ استلامها، وهذا بخلاف ما كان عليه الوضع في السابق أين لم يقيد المشرع لا الوزير ولا المصنع بأجل معينة وتركها مفتوحة، مما أدى إلى تقاعس الأطراف عن تنفيذ إلتزاماتهم ما دام لا يوجد نص صريح وملزم.

المطلب الثاني: الأجهزة المكلفة بمراقبة ومتابعة نشاط تصنيع المركبات

تلتزم المشاريع الاستثمارية الخاصة بنشاط تصنيع المركبات بالحصول على الرخصة المؤقتة لمباشرة النشاط وعلى الإعتماد النهائي لممارسة النشاط، لذا عمل المشرع الجزائري على خلق أجهزة إدارية تسهر على حسن سير العملية الإستثمارية برمتها من خلال مراقبة ومتابعة تنفيذ الأنشطة الإستثمارية والممارسة من قبل الأعوان الاقتصاديين المؤهلون لذلك، مع التأكد من مدى تطبيق النصوص القانونية وكذا دفتر الشروط، لذا سوف يتم التطرق للجنة التقنية (الفرع الأول)، ثم للجنة الطعن (الفرع الثاني).

³¹ - المادتين 10 و 19 من مرسوم تنفيذي رقم 20-226، يحدد شروط وكفاءات ممارسة نشاط تصنيع المركبات، مرجع سابق.
³² - AMZAL Ali, "ça cale pour les quatres roues...le bal des propriétaires d'usines de montage, d'ex-premiers ministres et d'ex-ministres se poursuit devant les juges", L'expression du 03-07-2019 consulter le 25-10-2020 à 10 :25 sur le site www.lexpressiondz.com/ca-cale-pour-les-quatres-roues-317704.

الفرع الأول: اللجنة التقنية

أنشأت اللجنة التقنية لأول مرة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 20-226 الذي يحدد شروط وكيفية ممارسة نشاط تصنيع المركبات ووضعت لدى الوزير المكلف بالصناعة، حيث لم تكن معروفة من قبل مما يستدعي تحديد تشكيلاتها (أولا) ثم تبيان المهام المنوطة لها (ثانيا).

أولا: تشكيلة اللجنة التقنية

تتشكل اللجنة التقنية من الوزير المكلف بالصناعة أو ممثل عنه رئيسا.

-ثلاثة ممثلين عن الوزير المكلف بالصناعة.

-ممثل (01) عن الوزير المكلف بالمالية.

-ممثل (01) عن الوزير المكلف بالتجارة.

-ممثل (01) عن الوزير المكلف بالمناجم.

-ممثل (01) عن الغرفة الجزائرية للتجارة والصناعة.

تتولى مصالح الوزارة المكلفة بالصناعة الأمانة التقنية للجنة³³.

ما يلاحظ على تشكيلة اللجنة التقنية هيمنة الأعضاء الممثلين لوزارة الصناعة بل أن نصفهم منها وهذا ما ينفي عنهم صفة الاستقلالية، ضف إلى ذلك أن كل المشكلين لها إداريين وكان من المفروض أن يكونوا تقنيين وخبراء متخصصين ومؤهلين خاصة وأن مجال صناعة المركبات يحتاج إلى أناس ذو كفاءة عالية.

ضف إلى ذلك لوحظ غياب ممثل عن وزارة النقل في تشكيلة اللجنة، بالإضافة إلى عدم تحديد المشرع لمدة عضوية أعضائها وترك أمر تنظيمها وسيرها وتعيين أعضائها لصدور قرار عن الوزير المكلف بالصناعة.

ثانيا: مهام اللجنة التقنية

تكلف اللجنة التقنية بإبداء الرأي المطابق حول طلبات المستثمرين المتعلقة بالرخصة المؤقتة وبالا اعتماد النهائي ومقررات التقييم التقني بعد القيام بزيارة ميدانية، كما تبدي رأيها المطابق في حالة عدم إحترام المستثمرين للإلتزامات بعنوان دفتر الشروط³⁴. لكن السؤال المطروح هل يعتبر رأي اللجنة التقنية ملزم للوزير؟ أم أنه مجرد رأي إستشاري فقط يمكن للوزير عدم الأخذ به؟ نعتقد انه بناءا على رأي اللجنة يقوم الوزير باتخاذ قراره سواء بمنح الرخصة المؤقتة أو الإعتماد من عدمه.

³³ - المادة 18 من مرسوم تنفيذي رقم 20-226، يحدد شروط وكيفية ممارسة نشاط تصنيع المركبات، مرجع سابق.

³⁴ - يعتبر مقرر التقييم التقني هو المحدد للنظام الجبائي التفضيلي الممنوح لمصنعي السيارات المطبق على المدخلات المستعملة في إنتاج المركبات والأطعم الفرعية المدمجة في الإنتاج الداخلي وكذا الوحدات والمكونات المقتناة لدى المناولين المحليين، والنظام المطبق على الوحدات والمكونات المستوردة على كل مركبة بلغت نسبة الإدماج المنصوص عليها في الأجل المحددة، المادة 60 من قانون رقم 20-07 مؤرخ في 04 يونيو سنة 2020، يتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2020، ج.ر عدد 33، صادر في 04 يونيو سنة 2020.

الفرع الثاني: لجنة الطعن

تعتبر لجنة الطعن نتاج تفكير عميق يمكن من خلاله المصنعين من تقديم تظلماتهم وطعونهم بشأن الاستفادة من مقررات التقييم أو حتى من قراري الرخصة المؤقتة أو الاعتماد، وتتشكل لجنة الطعن من ممثل عن وزير الصناعة رئيسا.

ممثل عن الوزير المكلف بالمالية عضوا.

ممثل عن الوزير المكلف بالتجارة عضوا.

ممثل الغرفة الجزائرية للتجارة والصناعة عضوا.

يلزم تعيين أعضاء لجنة الطعن بموجب قرار من الوزير المكلف بالصناعة لمدة ثلاث (03) سنوات بناء على إقتراح من وزراء القطاعات والهيئة المعنية³⁵.

أول ما يلاحظ على تشكيلة لجنة الطعن أنها جاءت متوازنة بالمقارنة بتشكيلة لجنة التقييم، كذلك نسجل غياب ممثل عن الوزير المكلف بالمناجم بالرغم من أنه موجود في تشكيلة اللجنة التقنية.

نلاحظ كذلك أن المشرع الجزائري حدد مدة عضوية اللجنة بثلاث (03) سنوات من دون ما يبين من مدى إمكانية تجديد أعضائها من عدمه، ونعتقد أنها فترة قصيرة جدا.

تتولى اللجنة الفصل في الطعون المقدمة إليها في مدة أقصاها ثلاثون (30) يوما ابتداء من تاريخ إستلام الطعن أين يعرض على الوزير المكلف للفصل فيه بناء على ذلك ليتم تبليغ المتعامل بالقرار النهائي، ويبقى الوزير المكلف بالصناعة مهيمنا على مختلف القرارات المتصلة بالعملية الاستثمارية ما قد يؤدي إلى تعسفه في إتخاذ القرار خاصة أنها مرتبطة إرتباطا وثيقا بمصالح الخزينة العامة.

خاتمة

في الأخير يمكن القول أن المشرع الجزائري حاول من خلال إصداره للمرسوم التنفيذي رقم 20-226 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تصنيع المركبات تدارك بعض النقائص التي كانت موجودة في ظل المرسوم التنفيذي السابق رقم 17-344 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط إنتاج المركبات وتركيبها عن طريق وضع الشروط القانونية الملائمة من أجل خلق صناعة تنافسية وحقيقية قادرة على تقديم إضافة جديدة للاقتصاد الوطني الذي يعاني هو الآخر بسبب تراجع مداخل عائدات المحروقات وبسبب جائحة كورونا covid19 التي اجتاحت العالم بأسره.

بالفعل قام المشرع بتوفير البيئة المناسبة من أجل تشجيع المتعاملين الإقتصاديين الوطنيين والأجانب على إقامة مشاريعهم الاستثمارية في مجال تصنيع المركبات، وذلك من خلال تبسيط الإجراءات الإدارية المطلوبة وإلغاء بعض الأحكام القانونية التي كانت تعيق المستثمرين كإلغاء شرط إلزامية إيجاد شريك وطني مقيم تكون نسبة مساهمته في المشروع الاستثماري لا تقل عن 51%، بالإضافة لفرض نسب إدماج محلية تصل إلى

³⁵ - المادة 21 من مرسوم تنفيذي رقم 20-226، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط تصنيع المركبات، مرجع سابق.

50% ابتداء من السنة الخامسة لإقامة المشروع الاستثماري، وذلك من أجل التقليل من فاتورة إستيراد السيارات التي وصلت إلى أرقام خيالية شكلت عبئا على الاقتصاد الوطني.

ويبقى الإطار التشريعي المنظم للإستثمار في مجال تصنيع المركبات تعثره بعض النقائص لذا يجب أخذها بعين الاعتبار والتي تتمثل فيما يلي:

- ضرورة إستحداث هيئة ضبط مستقلة تتولى ضبط نشاط تصنيع المركبات وتتكفل بمسألة منح الاعتماد وسحبه بدل إخضاعه لوزير الصناعة وهيئاته الإدارية.
- فرض كوة على المصنعين من المركبات التي تشتغل بالسيرغاز أو بالكهرباء بإعتبارها صديقة للبيئة وهذا تماشيا مع التطور الحاصل في العالم.
- إستحداث جائزة وطنية لأحسن إبتكار أو تصنيع وطني في مجال إنتاج المركبات.