الجـــمهورية التونســـية **الحمد لله**

مجـــلس المنافسة

الجلســـــــــة العامّـــــة

– استشاري–

الموضوع: إبداء الرأي حول مشروع قرار من وزيرة التجارة وتنمية الصادرات يتعلق بالمصادقة على كراس الشروط المتعلق بتنظيم ممارسة نشاط إصلاح السيارات.

القطاع: نشاط إصلاح السيارات.

الرأي عدد 222822

الصادر عن مجلس المنافسة

بتاريخ 20 ماي 2022

إنّ مجلس المنافســـــة،

بعد الإطّلاع على مكتوب وزيرة التجارة وتنمية الصادرات المرسّم بكتابة المجلس بتاريخ 15 مارس 2022 تحت عدد 222822 والذي طلبت بمقتضاه إبداء الرأي حول مشروع قرار يتعلق بالمصادقة على كراس الشروط المتعلق بتنظيم ممارسة نشاط إصلاح السيارات، طبقا لمقتضيات الفصل 11 من القانون عدد 36 لسنة 2015 المتعلق بإعادة تنظيم المنافسة والأسعار والأمر الحكومي عدد 1148 لسنة 2016 المؤرخ في 19 أوت 2016 المتعلق بضبط إجراءات وصيغ الاستشارة الوجوبية لمجلس المنافسة حول مشاريع النصوص الترتيبية.

وبعد الإطّلاع على القانون عدد 36 لسنة 2015 المؤرخ في 15 سبتمبر 2015 المتعلّق بإعادة تنظيم المنافسة والأسعار.

وعلى الأمر عدد 477 لسنة 2006 المؤرّخ في 15 فيفري 2006 المتعلّق بضبط التنظيم الإداري والمالي وسير أعمال مجلس المنافسة،

وبعد الإطّلاع على ما يفيد استدعاء أعضاء المجلس وفق الصيغ القانونيّة لجلسة يوم الجمعة 20 ماي 2022.

وبعد التأكّد من توفّر النصاب القانوني،

وبعد الإستماع إلى المقرّرة السيّدة كوثر الشابي في تلاوة تقريرها الكتابي.

وبعد المداولة استقرّ رأي الجلسة العامّة لمجلس المنافسة على ما يلي:

I- الإطار العام للإستشارة:

يندرج مشروع القرار موضوع الإستشارة الرّاهنة في إطار تنفيذ أحكام الفصل 14 من القانون عدد 15 لسنة 2005 المؤرخ في 16 فيفري 2005 والمتعلق بتنظيم قطاع الحرف والذي ينصّ على أنّه:"يمكن تنظيم بعض أنشطة الحرف الصغرى بمقتضى كراسات شروط يصادق عليها بقرار من الوزير المكلف بالقطاع. وتضبط قائمة هذه الأنشطة بأمر".

وتبعا لذلك صدر الأمر عدد 913 لسنة 2007 المؤرخ في 10 أفريل 2007 والمتعلق بضبط قائمة أنشطة الحرف الصغرى التي يمكن تنظيمها بكراسات الشروط، وفي هذا الإطار ضبط الفصل الأوّل من الأمر المذكور قائمة أنشطة الحرف الصغرى ومن بينها الأنشطة موضوع الإستشارة الراهنة والمتمثلة في:

- صيانة وتصليح كهرباء السيارات
- صيانة وتصليح ميكانيك السيارات

– سمكرة وطلاء السيارات

وتجدر الإشارة إلى أنّه سبق لمجلس المنافسة أن أبدى رأيه بخصوص مشروع كراس شروط يتعلق بنفس موضوع الإستشارة الراهنة وأصدر فيه رأيه عدد 92275 بتاريخ 10 ديسمبر 2009، وهو ما يستنتج منه أنّ توجّه الإدارة لتنظيم نشاط إصلاح السيارات بمقتضى كراس شروط قائم منذ أكثر من 10 سنوات إلاّ أنّ عدم إنجازه قد يعود للصعوبات العملية لتنظيم القطاع وفقا لقواعد وشروط مضبوطة، إضافة لعدم إنخراط عدد هام من المهنيين الناشطين في المشروع الراهن.

وتفيد المعطيات المستقاة من الغرفة الوطنية لميكانيك السيارات أنّ هذه الأخيرة لم تطالب بتنظيم القطاع بمقتضى كراس شروط وإعتبرت أنّه لا بد من قيام الجهات المعنية بإحداث منطقة صناعية لتنظيم القطاع في كل ولايات الجمهورية.

وتجدر الإشارة في هذا الإطار إلى وجود تضارب بين المعطيات المستقاة من وزارة التجارة وتنمية الصادرات وتلك المستقاة من الغرفة الوطنية لميكانيك السيارات ذلك أنّ هذه الأخيرة أفادت المجلس أنّها راسلت وزارة التجارة وأعلمتها بعدم رغبة المهنيين في تنظيم القطاع بمقتضى كراس شروط في حين تفيد المعطيات المدلى بها من وزارة التجارة أنّه، تنفيذا للتوصيات الصادرة عن المجلس الوطني لأنشطة الحرف الصغرى، تمّ تشكيل لجنة فنية قطاعية لصياغة مشروع كراس الشروط الراهن ضمّت ممثلين عن الوزارات المعنية (التجارة، الداخلية،التربية،والتكوين والبيئة) وممثلين عن الإتّحاد التونسي للصناعة والتجارة والصناعات التقليدية وغرفة ميكانيك السيارات ومنظمة الدفاع عن المستهلك، وهو ما يشكّل مؤشّرا على عدم التناسق والتناغم بين الأطراف المعنية حول تنظيم القطاع.

II – المحتوى المادي للإستشارة

تضمّن ملفّ الإستشارة:

- ✓ مشروع قرار باللّغة العربيّة يتضمن ثلاث فصول،
- ✓ وثيقة شرح الأسباب باللّغة العربيّة،

- ✓ مشروع كرّاس شروط وقد تفرّع إلى:
  - الباب الأوّل: الأحكام العامّة: الفصلان1 و2
  - الباب الثّاني: الشروط المتعلقة بالأشخاص: الفصلان3 و4
  - الباب الثّالث:الشروط المتعلقة بالمحل: الفصول5 و6 و7و8 و9 و10
  - الباب الرّابع: في ممارسة النشاط: الفصول11 و12 و13 و14 و15
  - الباب الخامس:إلتزامات صاحب الورشة تجاه الحريف: الفصول 16و17 و18 و19 و20 و21.
  - الباب السادس:إجراءات ممارسة النشاط: الفصلان 22و23.
  - الباب السابع: العقوبات: الفصل24.

وقد أرفق مشروع الكرّاس شروط بثلاث وثائق تتمثل الوثيقة الأولى في بطاقة إرشادات والوثيقة الثانية في أنموذج عدد1: كشف تقديري والوثيقة الثالثة تتمثل في أنموذج عدد 2: وثيقة قبول السيارة.

III –الإجراءات:

– تمّ توجيه مكتوب إلى وزارة التجارة وتنمية الصادرات لطلب الإدلاء بمعطيات مرسّم بكتابة المجلس بتاريخ 25 مارس 2022.

– تمّ توجيه مكتوب إلى رئيس الغرفة الوطنية لميكانيك السيارات بالجامعة الوطنية للمهن والحرف بالإتحاد التونسي للصناعة والتجارة والصناعات التقليدية يتعلق بطلب معطيات مرسم بكتابة المجلس بتاريخ 30 مارس 2022.

– تمّ توجيه مكتوب إلى رئيس المركز الوطني لسجل المؤسسات يتعلق بطلب معطيات مرسّم بكتابة المجلس بتاريخ 15 أفريل 2022.

IV– الإطار القانونيّ والتّرتيبي

يخضع نشاط إصلاح السيارات إلى النّصوص التّشريعية والترتيبية التّالية:

– المرسوم عدد 14 لسنة 1961 المؤرخ في 30 أوت 1961 المتعلق ببيان شروط مباشرة بعض أنواع من النشاط التجاري والمصادق عليه بالقانون عدد 46 لسنة 1961 المؤرخ في 6 نوفمبر 1991 والمنقح والمتمّم بالقانون عدد 84 لسنة 1985 المؤرخ في 11 أوت 1985.

– القانون عدد 27 لسنة 1966 المؤرخ في 30 أفريل 1966 المتعلق بإصدار مجلة الشغل وعلى جميع النصوص التي نقحتها وتممتها.

– القانون عدد 24 لسنة 1992 المؤرخ في 9 مارس 1992 المتعلق بإصدار مجلة التأمين والمنقح والمتمم بالقانون عدد 47 لسنة 2014 المؤرخ في 24 جويلية 2014.

– القانون عدد 117 لسنة 1992 المؤرّخ في 7 ديسمبر 1992 المتعلق بحماية المستهلك.

– القانون عدد 41 لسنة 1996 المؤرّخ في 10 جوان 1996 المتعلّق بالنفايات وبمراقبة التصرف فيها وإزالتها وعلى جميع النصوص التي نقحته وتممته.

– القانون عدد 71 لسنة 1999 المؤرخ في 26 جويلية 1999 المتعلق بإصدار مجلة الطرقات والمنقح والمتمم بالقانون عدد 66 لسنة 2009 المؤرخ في 12 أوت 2009.

– القانون عدد 15 لسنة 2005 المؤرخ في 16 فيفري 2005 والمتعلق بتنظيم قطاع الحرف وخاصة الفصل 14 منه.

– القانون عدد 10 لسنة 2008 المؤرخ في 11 فيفري 2008 المتعلق بالتكوين المهني.

– القانون عدد 11 لسنة 2009 المؤرخ في 2 مارس 2009 المتعلق بإصدار مجلّة السّلامة والوقاية من أخطار الحرّيق والانفجار والفزع والبنايّات،

– القانون عدد 36 لسنة 2015 المؤرّخ في 15 سبتمبر 2015 المتعلّق بإعادة تنظيم المنافسة والأسعار،

– القانون عدد 71 لسنة 2016 المؤرخ في 30 سبتمبر 2016 المتعلق بقانون الإستثمار كما تمّ تنقيحه وإتمامه بالقانون عدد 47 لسنة 2019 المؤرخ في 29 ماي 2019 والمتعلق بتحسين مناخ الإستثمار.

– الأمر عدد 2050 لسنة 1994 المؤرخ في 3 أكتوبر 1994 المتعلق بضبط شروط الربط بالشبكة العمومية للتطهير في مناطق تدخل الديوان الوطني للتطهير كما تم تنقيحه بالأمر عدد 1534 لسنة 2001 المؤرخ في 25 جوان 2001.

– الأمر عدد 1876 لسنة 2004 المؤرّخ في 11 أوت 2004 المتعلّق بصلوحيّة المحلّ وشهادة الوقايّة،

– الأمر عدد 2159 لسنة 2005 مؤرخ في 4 أوت 2005 يتعلق بضبط مهام وتركيبة وطرق تسيير المجلس الوطني لأنشطة الحرف الصغرى.

– الأمر عدد 3078 لسنة 2005 المؤرخ في 29 نوفمبر 2005 المتعلق بضبط قائمة أنشطة الحرف الصغرى والصناعات التقليدية وتحديد الأنشطة التي تستوجب ممارستها توفر الكفاءة المهنية كما تم إتمامه بالأمر عدد 439 لسنة 2009 المؤرخ في 16 فيفري 2009.

– الأمر عدد2687 لسنة 2006 المؤرخ في 9 أكتوبر 2006 المتعلق بإجراء فتح المؤسسات الخطرة أو المخلة بالصحة أو المزعجة وإستغلالها.

– الأمر عدد913 لسنة 2007 المؤرخ في 10 أفريل 2007 والمتعلق بضبط قائمة أنشطة الحرف الصغرى التي يمكن تنظيمها بكراسات الشروط.

– الأمر عدد2139 لسنة2009 المؤرخ في 8 جويلية 2009 والمتعلق بضبط السلم الوطني للمهارات.

– الأمر الحكومي عدد 390 لسنة 2017 المؤرخ في 9 مارس 2017 المتعلق بإحداث وحدة تصرف حسب الأهداف لإنجاز مشروع مراجعة تراخيص تعاطي الأنشطة الإقتصادية وبضبط تنظيمها وطرق سيرها وبضبط التصنيفة التونسية للأنشطة كما تم تنقيحه بالأمر الحكومي عدد 756 لسنة 2020 المؤرخ في 31 أوت 2020 والذي حدّد مهمة مراجعة وتحيين كراسات الشروط لممارسة الأنشطة الإقتصادية لوحدة التصرف حسب الأهداف.

– قرار وزير الإقتصاد الوطني المؤرخ في 22 جويلية 1994 المتعلق بالمصادقة على الإتّفاقيّة المنظّمة للعلاقة بين أصحاب السيارات الممثلين بالغرفة النقابية الوطنية التابعة للإتّحاد التونسي للصناعة والتجارة والصناعات التقليديّة والمستهلكين الممثلين بمنظمة الدفاع عن المستهلك.

– قرار وزير التجارة والصناعات التقليدية المؤرخ في 18 جوان 2005 المتعلق بضبط خدمات إدارية مسداة من قبل المصالح التابعة لوزارة التجارة والصناعات التقليدية والمنشآت والمؤسسات الراجعة إليها بالنظر وشروط إسنادها كما تمّ تنقيحه وإتمامه بالنصوص اللاحقة.

– قرار وزير البيئة والتنمية المستديمة المؤرخ في 8 مارس 2006 المتعلق بالمصادقة على كراسات الشروط الخاصة بالإجراءات البيئية الملزم بإحترامها صاحب الوحدة أو طالبها بالنسبة لأصناف الوحدات الخاضعة لكراسات الشروط.

– قرار وزيري التجارة والصناعات التقليدية والتربية والتكوين المؤرخ في 27 فيفري 2007 المتعلق بضبط شروط وإجراءات إثبات الكفاءة المهنية في قطاع الحرف.

– قرار وزير التجارة والصناعات التقليدية المؤرخ في 24 أكتوبر 2007 المتعلق بضبط إجراءات التسجيل بسجل الحرفيين والمؤسسات الحرفية ومجمعات خدمات تزويد وترويج منتجات الحرفيين وتحديد البيانات الوجوبية المتعلقة بهم.

V– دراسة السّوق المرجعيّة:

– تحديد السوق المرجعيّة:

تتعلق السوق المرجعية بسوق إصلاح السيارات.

ويندرج نشاط إصلاح السيارات ضمن أنشطة الحرف الصغرى[1] والتي تم ذكرها ضمن قائمة أنشطة الحرف الصغرى والصناعات التقليدية وتحديدها بالأمر عدد 913 لسنة 2007

[1] -يقصد بالحرف الصغرى وفقا للقانون عدد 15 لسنة 2005 والمتعلق بتنظيم قطاع الحرف أنشطة الإنتاج أو التحويل أو الإصلاح أو إسداء الخدمات التي تعتمد أساسا على العمل اليدوي.

المؤرخ في 10 أفريل 2007 والمتعلق بضبط قائمة أنشطة الحرف الصغرى التي يمكن تنظيمها بكراسات الشروط.

وتشمل السوق المرجعية نشاط كل شخص طبيعي أو مسيّر فني لشخص معنوي يتعاطى نشاط إصلاح السيارات على وجه الإحتراف على معنى أحكام القانون عدد 15 لسنة 2005 المؤرخ في 16 فيفري 2005 والمتعلق بتنظيم قطاع الحرف.

ويعتبر الحرفي الناشط بهذا القطاع كل شخص طبيعي مستقل بذاته يمارس لحسابه الخاص هذا النشاط كما يمكن أن يمارس نشاط إصلاح السيارات المؤسسات الحرفية[2] في شكل شركة وفقا لأحكام مجلة الشركات التجارية عدا الشركات خفية الإسم، وهو ما يترتّب عنه أنّ نشاط وكلاء بيع السيارات الرسميين في ما يتعلق بإصلاح السيارات التابعة لعلامتها وخدمات ما بعد البيع لا يخضعون لأحكام مشروع كراس الشروط الراهن.

ويصنّف نشاط إصلاح السيارات ضمن التصنيفة التونسية للأنشطة NAT كالآتي:

entretien et réparation des véhicules automobiles GG50.200

وتتميّز هذه السوق بتعدّد الإختصاصات المرتبطة بقطاع إصلاح السيارات والتي يمكن حصرها في ثلاث إختصاصات تتمثّل في:

- تشخيص وإصلاح ميكانيك السيارات،
- تشخيص وإصلاح كهرباء السيارات،
- سمكرة وطلاء السيارات.

- أهمية القطاع:

يشكّل قطاع إصلاح السيارات أهمية كبرى على عدة مستويات يمكن حوصلتها في النقاط التالية:

[2] - يقصد بمؤسسة حرفية وفقا للقانون عدد 15 لسنة 2005 والمتعلق بتنظيم قطاع الحرف "كلّ شخص معنوي يمارس النشاط الحرفي على معنى الفصل 2 من هذا القانون في شكل تعاضدية أو شركة وفقا لأحكام مجلة الشركات التجارية. ولا تعتبر مؤسسة حرفية بالنسبة إلى أنشطة الحرف الصغرى كل مؤسسة تتخذ شكل شركة خفية الإسم"

- **من جانب الطلب:إرتفاع طلب الحرفاء** على الخدمات التي يوفّرها هذا القطاع ذلك أنّه مع إرتفاع أسعار السيارات الجديدة في تونس، وتراجع المقدرة الشرائية يجد المواطن التونسي نفسه ملزما بإصلاح السيارة القديمة والتي تحتاج إلى ميزانية للإصلاح إضافة لمصاريف الصيانة الدورية، علاوة على أهمية أسطول السيارات التي تجاوز عمرها 10سنوات وفقا للمعطيا المضمنة بدراسة السوق.
- **من جانب العرض:** يلاحظ إنخراط عدد هام من المهنيين في هذا القطاع بالرغم من عدم توفّر إحصائيات دقيقة من الجهات الرسمية فهو قطاع يوفّر عددا هاما من مواطن الشغل بصفة مباشرة وكذلك بصفة غير مباشرة خاصة في ما يتعلق بتشغيل قطاع بيع قطع الغيار.

- أسطول السيارات في تونس:

يعد أسطول السيّارات في تونس اليوم أكثر من 2,5 مليون سيارة كما أنّ نصف أسطول السيارات تجاوز عمره الـــ10سنوات[3]وتمثل السيارات والشاحنات الصغيرة حوالي 80% من مجموع العربات ذات محرك الخاضعة لإجراء الفحص الفني الدوري.

ويمثّل أسطول السيارات المتواجد بتونس الكبرى (ولايات تونس وأريانة ومنوبة وبن عروس) حوالي 30% من مجموع أسطول السيارات الوطني حسب إحصائيات الوكالة الفنية للنقل البري.

وقد بلغ عدد السيارات التي تم ترويجها في السوق التونسية عبر الوكلاء المعتمدين، خلال الأشهر العشرة الأولى من سنة 2021، 49514 سيارة بمختلف أنواعها وأصنافها، مقابل 39024 سيارة خلال نفس الفترة من سنة 2020 أي بارتفاع بنسبة 27 بالمائة.

وبحسب الغرفة الوطنية النقابية لموزّدي ومصنّعي السيارات في تونس[4]، فقد تم خلال الأشهر العشرة الأولى من سنة 2021 بيع 7571 سيارة شعبية مقابل 5854 سيارة في ذات الفترة من العام الفارط.

---

[3] - وفقا لتصريح رئيس الغرفة الوطنية لوكلاء ومصنعي السيارات إبراهيم دباش بتاريخ 01 فيفري 2022 بمجلة African manager

وتجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أنّ نسبة تجديد الأسطول تعتبر هامة ويرجع ذلك للعوامل التالية:

- التسريع في نسق إسناد قروض السيارات بما في ذلك سيارات التاكسي،
- تطوّر نشاط شركات الإيجار المالي Leasing وخاصة في مجال إقتناء السيارات،
- مساهمة السيارات الشعبية في تجديد أسطول السيارات الخاصّة، وخاصة منها السيارات ذات القوّة الجبائية الصغرى.

- الفحص الفني للسيارات:

بالنسبة للفحص الفني للعربات بمختلف أنواعها، كشفت أرقام الوكالة الفنية للنقل البري لسنة 2019[5]عن إجراء 2022594 عملية فحص وقد مثّلت السيارات ذات الاستعمال الخاص 47% من مجموع عمليات الفحص الفني المسجّلة. وبلغت نسبة النجاح بالنسبة للسيارات الخاصة 57%.

كما تفيد الإحصائيات الصادرة عن الوكالة الفنية للنقل البري لسنة 2019 والمتعلقة بتوزيع عمليات الفحص الفني حسب نسب النجاح والشريحة العمرية أنّ 70% من السيارات الخاصّة التي أجرت عمليات الفحص الفني بمختلف المراكز المتواجدة بالبلاد يفوق عمرها 10 سنوات وقد تراوحت نسبة النجاح ما بين 52.3 % بالنسبة للسيارات التي يفوق عمرها 12 سنة و72.3% بالنسبة لأقل من 5 سنوات، ويستنتج من الإحصائيات المبيّنة أعلاه خاصة أهميّة عدد السيارات التي تحتاج إلى إصلاح وصيانة.

- أسباب عطب مختلف مكونات السيارة

إن أهم أسباب عطب مختلف مكونات السيارة يعود إلى حوادث المرور وتلف قطع الغيار وبصفة أقل التقصير في أعمال الصيانة وسوء حالة الطرقات.

---

[4] – تصريح ممثل الغرفة الوطنية النقابية لموردي ومصنعي السيارات بتاريخ 21 نوفمبر 2021 لوكالة تونس إفريقيا للأنباء

[5] - معطيات مستقاة من التقرير السنوي لنشاط الوكالة الفنية للنقل البري لسنة 2019.

-الهياكل المتدخلة في قطاع إصلاح السيارات:

يتمثّل أهم المتدخلين في القطاع في :وزارة التجارة وتنمية الصادرات، وزارة التكوين المهني والتشغيل، الإتّحاد التونسي للصناعة والتجارة والصناعات التقليدية، الغرفة النقابية الوطنية لأصحاب ورشات إصلاح السيارات، منظمة الدفاع عن المستهلك.

ويعتبر قطاع إصلاح السيارات بالرغم من تدخّل العديد من الهياكل في تسييره من بين القطاعات المهمّشة والتي تفتقر إلى التنظيم.

-أصناف الناشطين في قطاع إصلاح السيارات:

تفيد المعطيات الواردة بالدراسة التي أعدها مكتب دراسات Consult EXA training لفائدة المعهد الوطني للإستهلاك حول "المستهلك التونسي وميكانيك السيارات" والصادرة في نوفمبر 2011 أنّ المتدخلين في مجال إصلاح السيارات ينقسمون إلى ثلاث فئات:

الفئة الأولى: ورشات إصلاح السيارات والمنتشرة في كامل تراب الجمهورية والتي تمثّل أكثر نسبة من حيث وجهة المستهلك عندما يريد إصلاح سيارته، وتأخذ طابعا حرفيا وتنقسم إلى محلات إصلاح ميكانيك السيارات وورشات إصلاح كهرباء السيارات وورشات المطالة والدهن ومحلات إصلاح العجلات.

الفئة الثانية: المحلات العصرية ومتعددة الإختصاصات، وهي المحلات الكبرى والتي تتوفّر بها أحدث معدّات الفحص وإصلاح وتجمع عديد الإختصاصات في نفس الوقت. وهي محلات منتشرة أكثر في ولايات تونس الكبرى لوجود طلب كبير على خدمة إصلاح السيارات بها.

الفئة الثالثة: الورشات التابعة لوكلاء بيع السيارات بتونس، وهي ورشات مختصة في الصيانة الدورية للسيارات الجديدة، وكذلك في إصلاح السيارات التابعة لعلامتها، وهذه الورشات تشهد إقبالا متزايدا من قبل أصحاب السيارات الجديدة ومن قبل الإدارات العمومية والمؤسسات الكبرى بالرغم من الإرتفاع النسبي للأسعار التي تعتمدها، إلاّ أنها تحظى بالثقة لتوفّر عنصر الإختصاص لديها.

وتجدر الملاحظة في هذا الإطار إلى أنّ هذه الفئة الثالثة لا تخضع لأحكام مشروع كراس الشروط الراهن.

-المهنيون الناشطون في قطاع إصلاح السيارات والمرسمون بسجلّ الحرفيين:

تفيد المعطيات المستقاة من وزارة التجارة وتنمية الصادرات، أنّ العدد الجمليّ للمهنيين الناشطين في مجال إصلاح السيارات بمختلف الإختصاصات الواردة بمشروع كراس الشروط والمسجلين بسجلّ الحرفيين يقدّر بـــ531 مهني ويتوزعون على مختلف ولايات الجمهوريّة وفقا لما يبيّنه الجدول التالي:

الولاية	صيانة وتشخيص وإصلاح ميكانيك السيارات	صيانة وتشخيص وإصلاح كهرباء السيارات	سمكرة وطلاء السيارات	العدد الجملي
تونس	123	0	137	260
بن عروس	10	2	3	15
أريانة	1	1	0	2
منوبة	1	0	2	3
بنزرت	8	1	7	16
الكاف	5	1	5	11
نابل	11	3	17	31
القصرين	1	1	4	6
قابس	8	1	5	14
صفاقس	6	0	8	14
سيدي بوزيد	48	13	39	100
تطاوين	1	0	1	2
القيروان	3	0	52	55
قفصة	1	0	0	1
مدنين	0	1	0	1
المجموع	227	24	280	531

المصدر: وزارة التجارة وتنمية الصادرات

وللترسيم بسجل الحرفيين يقوم الحرفي بالتوجّه للإدارة الجهوية للتجارة التي يوجد بمقرّها محل النشاط وتعمير مطبوعة "مطلب التسجيل بالسجل" التي تتعلّق بنشاطه مقابل الحصول على وصل التسجيل.

وتجدر الملاحظة في هذا الإطار إلى أنّ عدد المهنيين الناشطين في قطاع إصلاح السيارات يتجاوز العدد المبيّن بالجدول أعلاه خاصة بمقارنة الإحصائيات المستقاة من وزارة التجارة وتنمية الصادرات مع تلك المستقاة من المركز الوطني لسجل المؤسسات.

ومن بين الأسباب التي تفسّر عدم توفّر إحصائيات دقيقة لدى وزارة التجارة تعكس الحجم الحقيقي للناشطين بالقطاع هو عدم قيام العديد من الناشطين بالتسجيل بسجّل الحرفيين بالرغم من أنّ الترسيم بالسجل إجباري وعدم القيام به يترتّب عنه عقوبات (الإنذار، غلق المحل لمدة أقصاها شهر في صورة عدم الإمتثال للإنذار أو العود) وفقا لأحكام **الفصل 15** من قرار وزير التجارة والصناعات التقليدية المؤرخ في 24 أكتوبر 2007 المتعلق بضبط إجراءات التسجيل بسجل الحرفيين والمؤسسات الحرفية ومجمعات خدمات تزويد وترويج منتجات الحرفيين وتحديد البيانات الوجوبية المتعلقة بهم، هذا بالإضافة لعدم تحيين الإدارة للمنظومة الإلكترونية الخاصة بسجّل الحرفيين.

كما أنّ أغلب القباضات المالية لا تشترط تقديم وصل تسجيل بالسجل من طرف المهني، ذلك أنّه يلاحظ على مستوى وزارة المالية أنّ عددا محدودا من القباضات تطالب بوصل التسجيل لذلك يتّجه قيام القباضات بدورها عن طريق الإدارة العامة للأداءات للعمل على إجبارية تقديم وصل التسجيل لضمان مزيد دفع المهنيين على الإلتزام بالتسجيل بسجّل الحرفيين.

-المهنيون الناشطون في قطاع إصلاح السيارات والمرسمون بالسجّل الوطني للمؤسسات:

تفيد المعطيات المستقاة من المركز الوطني لسجل المؤسسات أنّ عدد المهنيين المرسمين بالسجل الوطني للمؤسسات في إختصاص إصلاح السيارات بلغ إلى حدود تاريخ 6 ماي 2022: **21094** بإعتماد الإختصاصات التالية:

Mécanique générale
Electricité Auto
Tolerie et peinture
Réparation pneu et parallélisme
Tourneur
Tapissier
Réparation cycle et motocycle
Robobinage

وهو ما يستنتج منه توسّع الأنشطة المندرجة في إطار إصلاح السيارات والتي يتم إعتمادها للترسيم بسجل المؤسسات بإعتبارها تضم 11 إختصاصا من بينها 8 إختصاصات لا تندرج ضمن مشروع كراس الشروط الراهن في حين أنّ الإختصاصات التي يتم إعتمادها للترسيم بسجل الحرفيين تضم 3 إختصاصات والتي تم التنصيص عليها بمشروع كراس الشروط الراهن وفقا لما سبق بيانه.

كما تفيد المعطيات المستقاة من المركز الوطني لسجل المؤسسات أنّ عدد المهنيين المرسمين بالسجل الوطني للمؤسسات في الإختصاصات الثلاث الواردة بمشروع كراس الشروط بلغ **13730** مهني إلى غاية 6 ماي 2022 موزّعين كما يلي:

- في مجال إصلاح ميكانيك السيارات: **5592**
- في مجال إصلاح كهرباء السيارات: **3933**
- في مجال سمكرة وطلاء السيارات: **4205**

-الشّروط الحالية لممارسة النّشاط:

تخضع ممارسة مهنة إصلاح السيارات على غرار بقية الحرف إلى أحكام القانون عدد 15 لسنة 2005 المؤرخ في 16 فيفري 2005 المتعلق بتنظيم قطاع الحرف، ويتوجّب على الراغب في فتح محل إصلاح السيارات التسجيل بسجلّ الحرفيين عملا بأحكام الفصل 3 من قرار وزير التجارة والصناعات التقليدية المؤرخ في 24 أكتوبر 2007 المتعلق بضبط إجراءات التسجيل بسجل الحرفيين والمؤسسات الحرفية ومجمعات خدمات تزويد وترويج منتجات الحرفيين وتحديد البيانات الوجوبية المتعلقة بهم، غير أنّه يلاحظ على المستوى الواقعي عدم إلتزام المهنيين بالتسجيل بسجلّ الحرفيين.

الهياكل الرسمية للتكوين في ميكانيك السيارات

يعدّ المركز القطاعي للتكوين في ميكانيك السيارات بأريانة أهم هيكل رسمي في مجال التكوين وقد أُسس سنة 1960، وهو يعتبر من المراكز النموذجية التابعة للوكالة التونسية للتكوين المهني المكلّفة بالتكوين في قطاع صيانة السيارات، و ذلك استجابة لمتطلبات سوق الشغل لتطوير المهارات.

ويوفّر المركز القطاعي للتكوين في مجال ميكانيك السيارات بأريانة تكوينا في إختصاص ميكانيك السيارات ويواكب التطوّر التكنولوجي للقطاع ويزوّد سوق إصلاح السيارات بتقنيين في مختلف الإختصاصات ويبقى التكوين المستمر لهؤلاء التقنيين المنتصبين للعمل بالورشات أهم جانب لمواكبة التطورات في المجال.

-المشاكل التي يعاني منها قطاع إصلاح السيارات:

يعرف قطاع إصلاح السيارات عدة إشكاليات يمكن حوصلتها في ما يلي:

- ✓ **المشاكل التي يعاني منها المهنيون الناشطون في قطاع إصلاح السيارات:** تتمثل بالأساس في المنافسة غير الشريفة من خلال الإنتصاب العشوائي لورشات إصلاح السيارات وغلاء قطع الغيار وصعوبة مواكبة التقنيات الحديثة لتشخيص الأعطاب في ظل نقص التكوين إضافة لعدم توفر المناطق الحرفية الخاصة بالقطاع.
- ✓ **المشاكل التي يعاني منها الحرفاء في قطاع إصلاح السيارات:** رغم وجود إتفاقية تنظم القطاع بين منظمة الدفاع عن المستهلك والغرفة الوطنية لأصحاب ورشات إصلاح السيارات مبرمة منذ 12 نوفمبر 1993، فإن قطاع إصلاح السيارات يشهد عدة خلافات بين المهنيين وأصحاب السيارات، ذلك أنّ هذه الاتفاقية بقيت نظرية و لم تضع حدا للعلاقة المتوتّرة بين الطرفين المعنيين بالرغم من تنصيصها وضبطها بشكل واضح لحقوق وواجبات المهنيين من أصحاب ورشات إصلاح السيارات وكذلك حقوق وواجبات المستهلك.

و يمكن حوصلة شكوى أصحاب السيارات من ورشات إصلاح السيارات حول

جودة الخدمات والغش والتأخير وعدم الإلتزام بالمواعيد من دفاتر منظمة الدفاع عن المستهلك.

وتتلخص الإشكاليات الواقعة مع الميكانيكي في ثلاثة عناصر حسب دراسة المعهد الوطني للإستهلاك المشار إليها أعلاه:

- عدم توفر شفافية المعاملات على مستوى إشهار الأسعار، جودة الخدمات ...
- نقص في الخبرة.
- نقص التجهيزات.
- إنعدام الثقة

VI- المجلس

الملاحظات المتعلّقة بمشروع قرار المصادقة

لا يثير مشروع قرار وزيرة التجارة وتنمية الصادرات أي ملاحظة.

الملاحظات المتعلّقة بمشروع كرّاس الشّروط

يثير مشروع كرّاس شروط ممارسة نشاط إصلاح السيارات موضوع الإستشارة الرّاهنة الملاحظات التّالية:

ملاحظة عامة:

إنّ تنظيم قطاع إصلاح السيارات بمقتضى كراس الشروط المعروض على أنظار المجلس يطرح تساؤلا حول مدى مساهمة المشروع الراهن في تحسين وضعية القطاع خاصة في ما يتعلق بتوضيح حقوق وواجبات المهني والحريف على حد سواء، بإعتبار أنّ نظام كراس الشروط قائم على المراقبة اللاحقة للإدارة والحال أنّ دراسة السوق تثبت عدم إمتلاك هذه الأخيرة للموارد البشرية والمادية اللازمة للقيام بعملية المراقبة، بالإضافة إلى عدم إنخراط عدد هام من أهل المهنة في المشروع الراهن وعدم توفّر مناطق حرفية في كل ولايات الجمهورية، وعلاوة على ذلك فإنّ قطاع إصلاح السيارات يتميّز بتدخّل عديد الأطراف ويعرف

صعوبات متشعبة، والدليل على ذلك أنّ إبرام إتفاقية تنظّم القطاع بين منظمة الدفاع عن المستهلك والغرفة الوطنية لأصحاب ورشات إصلاح السيارات منذ 12 نوفمبر 1993، ومصادق عليها بقرار من وزير الإقتصاد الوطني بتاريخ 22 جويلية 1994 لم يحل الإشكال القائم إذ ظل قطاع إصلاح السيارات رمزا للفوضى والغموض وللخلافات بين المهنيين وأصحاب السيارات بالرغم من تنصيص الإتفاقية وضبطها بشكل واضح لحقوق وواجبات المهنيين من أصحاب ورشات إصلاح السيارات وكذلك حقوق وواجبات المستهلك وهو ما يستدعي من السلط الرسمية وخاصة من وزارة التجارة وتنمية الصادرات العمل على مزيد تحسيس المهنيين بأهمية الإنخراط في هذا المشروع بشكل فعّال.

الملاحظات الخاصة:

-بخصوص الفصل2:

يثير الفصل 2 ملاحظة تتعلق بإستعمال عبارة: **"بالخصوص"** التي يفهم منها وجود أنشطة أخرى يمكن أن تندرج ضمن نشاط إصلاح السيارات، والحال أنّ الأمر عدد 913 لسنة 2007 المؤرخ في 10 أفريل 2007 والمتعلق بضبط قائمة أنشطة الحرف الصغرى التي يمكن تنظيمها بكراسات الشروط ضبط ضمن الفصل الأوّل منه قائمة أنشطة الحرف الصغرى ومن بينها الأنشطة موضوع الإستشارة الراهنة كالآتي:

- صيانة وتصليح كهرباء السيارات
- صيانة وتصليح ميكانيك السيارات
- سمكرة وطلاء السيارات

وهو ما يستنتج منه أنّ أحكام مشروع كراس الشروط الراهن تنطبق حصريا على الأنشطة الوارد ذكرها بالأمر عدد 913 المذكور أعلاه. إلاّ أنّه في المقابل يتبيّن من المعطيات المستقاة بتاريخ 6 ماي 2022 من المركز الوطني لسجّل المؤسسات أنّ هنالك عدة

إختصاصات أخرى تندرج ضمن إختصاص إصلاح السيارات ويتم تسجيل المهنيين الناشطين بهذه الإختصاصات بالسجل الوطني للمؤسسات على هذا الأساس، فإضافة للإختصاصات الواردة بمشروع كراس الشروط نجد الأنشطة التالية: Réparation pneu et parallélisme و Tourneur و Robobinage و Réparation échappement cardon و Rep.Pare-Choc en plastique و Inst.Mecanisme gaz pour auto و Réparation cycle et motocycle وبالتالي، فإنّه يتّجه مزيد التدقيق في قائمة الإختصاصات التي ينطبق عليها مشروع كراس الشروط الراهن.

-بخصوص الفصل6:

يثير هذا الفصل ملاحظتين تتعلق الأولى بالفضاءات الحرفية وجدوى إدراجها بالنص الراهن، والحال أنه على المستوى الواقعي لم يتم إحداث فضاءات حرفية في قطاع إصلاح السيارات موضوع الإستشارة الراهنة ذلك أنّه تم إحداث بعض الفضاءات في قطاع الصناعات التقليدية.

وتتعلق الملاحظة الثانية بأنّه يفهم من هذا الفصل أنّه لا يمكن ممارسة نشاط إصلاح السيارات في محل معد للسكنى والحال أنّ ذلك لا يتلاءم مع مقتضيات الفصل 8 من القانون عدد 15 لسنة 2005 والمتعلق بتنظيم قطاع الحرف الذي يسمح بممارسة النشاط الحرفي "في محل معد للغرض أو عند الإقتضاء في محل معد للسكنى وفقا لعرف المهنة مع إحترام التشريع والتراتيب الجاري بها العمل في مجال البيئة وحماية المحيط وحفظ الصحة، لذا يتجه توضيح هذه المسألة.

-بخصوص الفصل 11:

يثير هذا الفصل ملاحظة تتعلق بإستعمال عبارة: **"الأجوار"** ممّا يدلّ على إمكانية أن يكون المحل في منطقة سكنيّة، وهو ما يتعارض مع أحكام الفصل 6 من مشروع كراس الشروط، لذا يقترح مزيد تدقيق المصطلح المعتمد لضمان التناغم والتناسق بين مختلف فصول المشروع الراهن.

-بخصوص الفصل 14:

ينص هذا الفصل على أنّه:"تستثنى من أحكام الفصل السابق (13) **التدخّلات البسيطة** ذات الصبغة العاجلة والفورية والتي لا تتطلب توفير تجهيزات خاصة..."

ويثير هذا الفصل ملاحظة مفادها أنّ مقتضياته تفرغ ما ورد بالفصل 13 من محتواه الذي ينص على أنّه: "يمنع القيام بأشغال الإصلاح خارج الورشات وخاصة فوق الأرصفة وبالطريق العام ويتعيّن رفع السيارات المعطبة فورا إلى الورشات"، ذلك أنّه لا يوجد ذكر لمعايير موضوعية لتحديد التدخّل البسيط فالحالات الواقعية التي تعترضنا في هذا القطاع تثبت ذلك وهي مسألة من شأنها إثارة عدّة نزاعات بين الحريف وصاحب الورشة من جهة وبين صاحب الورشة والمارة وأصحاب المحلات المجاورة من جهة أخرى، لذا يقترح درءا لكل الإشكاليات ولضمان عدم تحوّل الإستثناء إلى المبدأ حذف الفصل 14.

-بخصوص الفصل 16 فقرة رابعة:

يثير هذا الفصل ملاحظة أولى تتعلق بغموض عبارة "ثبوت" فعبء الإثبات يكون عادة محمول على الحريف وهو أمر صعب في هذه الحالة، كما يثير هذا الفصل ملاحظة ثانية تتعلق بعدم التنصيص على أجل أقصى لتعويض الحريف أو للقيام بالإصلاحات اللازمة، لذا يتجه التنصيص على ذلك وإعادة صياغة أحكام الفصل كالآتي:"في حال ثبوت تسبّب صاحب الورشة بعطب جديد بالسيارة لم يتم تضمينه بالكشف التقديري وجب عليه أن يقوم بتعويض الحريف ماديا في أجل أقصاه شهر من تاريخ الإعلام بالعطب أو إجراء الإصلاحات اللازمة في أجل محدّد".

-بخصوص الفصل 18:

تفيد أحكام هذا الفصل أنّه تم حصر الضمان الذي يتمتّع به الحريف في حال القيام بتقديم خدمات مع إستبدال قطع غيار أصلية بثلاثة أشهر، أمّا في صورة إستبدال قطع غيار غير أصلية فإن الحريف لا يتمتّع بأي ضمان، وهو ما يثير ملاحظة تتعلق بضرورة إدراج ضمان الخدمات في صورة إستبدال قطع غيار غير أصلية مع التقليص في مدّة الضمان لشهر أو شهرين.

لذا يقترح إعادة صياغة هذا الفصل كالآتي:"3 أشهر ضمان في حال القيام بتقديم خدمات مع إستبدال قطع غيار أصلية وشهر ضمان في صورة إستبدال قطع غيار غير أصلية".

- بخصوص الفصول 6 و12 و24:

وردت بمشروع كراس الشروط بالفصول 6 و12 و24 عبارات "طبقا للتراتيب والتشاريع الجاري بها العمل" دون تحديدها، لذا فإنّه يتّجه الإفصاح عن هذه المراجع التشريعية والترتيبية بإعتبار أنّ الإغفال عن ذلك يشكّل حجبا للإطار التشريعي والترتيبي عن المتعاملين مع الإدارة وبالتالي تقليصا للمنافسة بإستبعاد كل من لا تتوفّر فيه الدراية الكافية بالنصوص التشريعية والترتيبية النافذة، وعليه فإنّه يتّجه حذف هذه العبارات العامة والإفصاح عن القوانين والتراتيب المشار إليها بصفة واضحة لضمان الشفافية مع إدراجها ضمن قائمة الإطّلاعات.

وصدر هذا الرأي عن الجلسة العامّة لمجلس المنافسة بتاريخ 20 ماي 2022 برئاسة السيّدة أحلام الوسلاتي وعضويّة السيّدة سندس الشيخ والسادة عصام اليحياوي ومراد بن حسين وجمال بن يعقوب ومحمد الحبيب الديماسي ومهدي بن إبراهيم، وبحضور المقرّر العام السيد محمد شيخ روحو وكاتب الجلسة السيّد نبيل السماتي.

الرئيـــــس