

الجمهورية التونسية
مجلس المنافسة
الملف عدد 162594

الملف: استشاري
الموضوع: مشروع قرار
القطاع: كراء السيارات الخاصة والسيارات المزدوجة والشاحنات الخفيفة

الرأي عدد 162594 الصادر بتاريخ 29 ديسمبر 2016

إنّ مجلس المنافسة،

بعد إطلاعه على مكتوب وزير التجارة المرسم بكتابة المجلس بتاريخ 18 سبتمبر 2015 المتضمّن طلب إبداء المجلس لرأيه حول مشروع قرار يتعلّق بالمصادقة على كراس الشروط الخاص بتعاطي نشاط كراء السيارات الخاصة والسيارات المزدوجة والشاحنات الخفيفة.

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

وعلى الأمر الحكومي عدد 1148 لسنة 2016 مؤرخ في 19 أوت 2016 المتعلّق بضبط إجراءات وصيغ الاستشارة الوجوبية لمجلس المنافسة حول مشاريع النصوص التشريعية والتنظيمية.

وعلى الأمر عدد 477 لسنة 2006 المؤرخ في 15 فيفري 2006 المتعلق بضبط التنظيم الإداري والمالي وسير أعمال مجلس المنافسة.

وبعد الإطلاع على ما يفيد استدعاء أعضاء الجلسة العامة وفق الصيغ القانونية لجلسة يوم الخميس 29 ديسمبر 2016.

وبعد التأكد من توفر النصاب القانوني.

وبعد الاستماع إلى المقرر السيد الحبيب الصيد في تلاوة تقريره الكتابي.

وبعد المداولة استقر رأي الجلسة العامة لمجلس المنافسة على ما يلي:

I. تقديم الملف

1. الإطار العام للاستشارة

نصّ الفصل 33 من القانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أبريل 2001 والمتعلق بتنظيم النقل البري على أنّ تعاطي نشاط كراء كلّ صنف أو مجموعة أصناف من العربات المعدة لنقل الأشخاص والبضائع يخضع لكراس شروط وتصريح مسبق لدى المصالح المختصة بالوزارة المكلفة بالنقل وأنّ المصادقة على كراس الشروط المذكور تتمّ بقرار من وزير المكلف بالنقل.

وفي هذا الإطار، وتطبيقاً لها، الأحكام تمّ اعداد مشروع القرار المتعلق بتعاطي نشاط كراء السيارات الخاصة والسيارات المزدوجة والشاحنات الخفيفة.

ويرمي مشروع القرار المعروض على أنظار المجلس إلى المصادقة على كراس الشروط الشروط الخاص بتعاطي نشاط كراء السيارات الخاصة والسيارات المزدوجة والشاحنات الخفيفة وذلك في إطار تدارك النقائص المسجلة في هذا القطاع والذي كان منظماً بمقتضى كراس شروط مصادق عليه بقرار مؤرخ في 5 فيفري 2002.

وبالمقارنة مع كراس الشروط القديم فقد تضمن كراس الشروط موضوع الاستشارة الراهنة أحكاما جديدة تتمثل بالأساس فيما يلي:

2. إضافة أصناف جديدة ضمن قائمة السيارات المرخص في استغلالها لتعاطي نشاط الكراء، فإلى جانب السيارات الخاصة تم إدراج السيارات المزدوجة والشاحنات الخفيفة وفقا لتعريفها الوارد بمجلة الطرقات.

3. التنصيص على قيام الممثل القانوني لمؤسسة كراء السيارات بإيداع التصريح الملحق بكراس الشروط المتعلق بممارسة النشاط المذكور لدى مصالح الإدارة الجهوية للنقل المختصة عوضا عن المصالح المركزية وذلك في إطار دعم اللامركزية وتقريب الخدمات الإدارية من المواطن.

4. اشتراط تعاطي هذا النشاط من قبل الأشخاص المعنويين فقط وذلك للرفع من جودة الخدمات والحد من ظاهرة الدخلاء.

5. اشتراط أن لا يقل الحد الأدنى المطلوب من السيارات لتعاطي النشاط عن 25 سيارة وأن لا يقل عدد السيارات في كل وكالة إضافية يتم إحداثها عن 5 سيارات.

6. فرض إعادة إيداع التصريح الملحق بكراس الشروط عند كل تغيير يخص المحلات التي تأوي المقر الاجتماعي والوكالات وذلك للحد من ظاهرة الدخلاء وتفعيل الرقابة على الوكالات.

7. إلزام الأعوان العاملين بمؤسسة كراء السيارات الخاصة بالتحلي بالسلوك الحسن تجاه الحرفاء والاعتناء بمظهرهم وحمل شارة تدل على انتمائهم للمؤسسة التي يعملون بها.

2. الإطار التشريعي والترتيبي المنظم لقطاع كراء السيارات الخاصة والمزدوجة والشاحنات الخفيفة

يخضع قطاع كراء السيارات الخاصة والمزدوجة والشاحنات الخفيفة لجملة النصوص القانونية والترتيبية التالية:

■ المرسوم عدد 14 لسنة 1961 المؤرخ في 30 أوت 1961 المتعلق ببيان شروط مباشرة بعض أنواع النشاط الاقتصادي والمصادق عليه بالقانون عدد 46 لسنة 1961 المؤرخ في 6 نوفمبر 1961 والمنقح بالقانون عدد 84 لسنة 1985 المؤرخ في 11 أوت 1985.

■ القانون عدد 24 لسنة 1992 المؤرخ في 9 مارس 1992 والمتعلق بإصدار مجلة التأمين المنقح والمتّم بالنصوص اللاحقة وخاصة القانون عدد 86 لسنة 2005 المؤرخ في 15 أوت 2005 والمتعلق بإدراج عنوان خامس بمجلة التأمين يخصّ تأمين المسؤولية المدنية الناتجة عن استعمال العربات البرية ذات محرك ونظام التعويض عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص في حوادث المرور.

■ القانون عدد 117 لسنة 1992 المؤرخ في 7 ديسمبر 1992 المتعلق بحماية المستهلك.

■ القانون عدد 120 لسنة 1993 المؤرخ في 27 ديسمبر 1993 المتعلق بإصدار مجلة تشجيع الاستثمارات وعلى جميع النصوص التي نقحته وتمّمته وخاصة القانون عدد 54 لسنة 2013 المؤرخ في 30 ديسمبر 2013 المتعلق بقانون المالية لسنة 2014.

■ القانون عدد 71 لسنة 1999 المؤرخ في 26 جويلية 1999 المتعلق بإصدار مجلة الطرقات المنقح والمتّم بالنصوص اللاحقة وخاصة القانون عدد 66 لسنة

2009 المؤرخ في 12 أوت 2009 المتعلق بتنقيح وإتمام بعض أحكام مجلة الطرقات.

■ القانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أفريل 2004 المتعلق بتنظيم النقل البري كما تمّ تنقيحه وإتمامه بالقانون عدد 55 لسنة 2006 المؤرخ في 28 جويلية 2006 وخاصة الفصول 32 و33 و34 منه.

■ القانون عدد 69 لسنة 2007 المؤرخ في 27 ديسمبر 2007 المتعلق بحفز المبادرة الاقتصادية المنقّح والمتّم بالنصوص اللاحقة وخاصة القانون عدد 54 لسنة 2013 المؤرخ في 30 ديسمبر 2013 المتعلق بقانون المالية لسنة 2014.

■ القانون عدد 11 لسنة 2009 المؤرخ في 2 مارس 2009 المتعلق بإصدار مجلة السلامة والوقاية من أخطار الحريق والانفجار والفرع بالبنائيات.

■ الأمر عدد 2475 لسنة 2000 المؤرخ في 31 أكتوبر 2000 المتعلق بالإجراء الموحد لبعث المشاريع الفردية المنقّح والمتّم بالنصوص اللاحقة وخاصة الأمر عدد 733 لسنة 2008 المؤرخ في 24 مارس 2008.

■ الأمر عدد 1876 لسنة 2004 المؤرخ في 11 أوت 2004 المتعلق بصلوحيّة المحل وشهادة الوقاية.

■ - قرار الوزير الأوّل المؤرخ في 2 نوفمبر 2000 المتعلق بضبط أنموذج التّصريح الموحد لبعث المشاريع الفردية.

■ قرار وزير النقل المؤرخ في 5 فيفري 2002 المتعلق بالمصادقة على كراس الشروط الخاص بتعاطي نشاط استغلال مؤسسة لكراء السيارات.

- قرار وزير الداخلية والتنمية المحلية المؤرخ في 17 أوت 2004 المتعلق بالمصادقة على كراس الشروط الخاص بضبط الشروط العامة لصلوحيات المحلات.
- قرار وزير تكنولوجيا الاتصال والنقل المؤرخ في أول سبتمبر 2004 المتعلق بضبط أساليب عمل اللجنة التأديبية المنصوص عليها بالفصل 53 من القانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أفريل 2004 المتعلق بتنظيم النقل البري.

3. المحتوى المادي لمشروع القرار

احتوى مشروع القرار المتعلق بالمصادقة على كراس الشروط الخاص بكراء السيارات الخاصة والمزدوجة والشاحنات الخفيفة على أربعة فصول إضافة إلى ملحق يتمثل في كراس الشروط.

ويتضمن كراس الشروط ستة وعشرين فصلا (26) فصلا مبنية كآتي:

- **العنوان الأول: أحكام عامة** ويتضمن الفصول من الأول إلى السادس.
- **العنوان الثاني: شروط تعاطي النشاط** ويتضمن خمسة أقسام، يتعلق القسم الأول المتكون من فصل وحيد وهو الفصل السابع الشروط الواجب توفرها في مؤسسة كراء السيارات، ويضم القسم الثاني المتعلق بالممثل القانوني لمؤسسة كراء السيارات الفصل 8، أما القسم الثالث فيتعلق بالمحلات والوكالات، ويضم الفصلين 9 و 10 ويتضمن القسم الرابع الخاص بالشروط المتعلقة بالعربات الفصول من 11 إلى 14، و يتضمن القسم الخامس الشروط المتعلقة بالاستغلال الفصول من 15 إلى 21.

■ **العنوان الثالث: أحكام مختلفة، ويتضمّن فصلا وحيدا وهو الفصل الثاني والعشرين.**

■ **العنوان الرابع : المراقبة والعقوبات،** ويضم الفصول من 23 إلى 26.

كما تم إرفاق مشروع القرار بتصريح بممارسة نشاط كراء السيارات الخاصة والمزدوجة والشاحنات الخفيفة ووثيقة شرح الأسباب ووثيقة مقارنة بين أحكام كراس الشروط الجاري به العمل لتعاطي نشاط استغلال مؤسسة لكراء السيارات ومشروع كراس الشروط الجديد ونسخة عن قرار وزير النقل المؤرخ في 5 فيفري 2002 المتعلق بالمصادقة على كراس الشروط الخاص بتعاطي نشاط استغلال مؤسسة لكراء السيارات.

II. دراسة السوق المعنية بالاستشارة

برز نشاط كراء السيّارات في بداية القرن الماضي مع بداية استعمال السيّارات الخاصّة في أمريكا وأوروبا، وشهد القطاع أوجه في بداية العقد الخامس من القرن الماضي بتطوّر وتنوّع أصناف السيّارات وخاصّة مع ظهور نشاط كراء السيّارات دون سائق.

ويخضع نشاط كراء السيّارات إلى عدّة تصنيفات وفق التّشاريح والتّراتيب المعمول بها من بلد إلى آخر، من ذلك أنه وفي عديد البلدان كفرنسا والمغرب الأقصى توجد تفرقة بين نشاط كراء السيّارات لمدة طويلة (location à longue durée) بين 12 و 72 شهرا ونشاط كراء السيّارات لمدة قصيرة (location à courte durée) من بضع ساعات إلى بضعة أشهر. كما تعتمد أيضا التّفرقة بين

نشاط كراء السيّارات الخاصّة سواء السيّاحية منها أو التّفعية الخفيفة ونشاط كراء السيّارات الفخمة من نوع "ليموزين"، حيث يعتبر هذا الأخير، في بلدان مثل كندا والجزائر، نشاطا مستقلاً بذاته وتوجد مؤسّسات مختصّة تمارس نشاط كراء السيّارات الفخمة كنشاط أساسي.

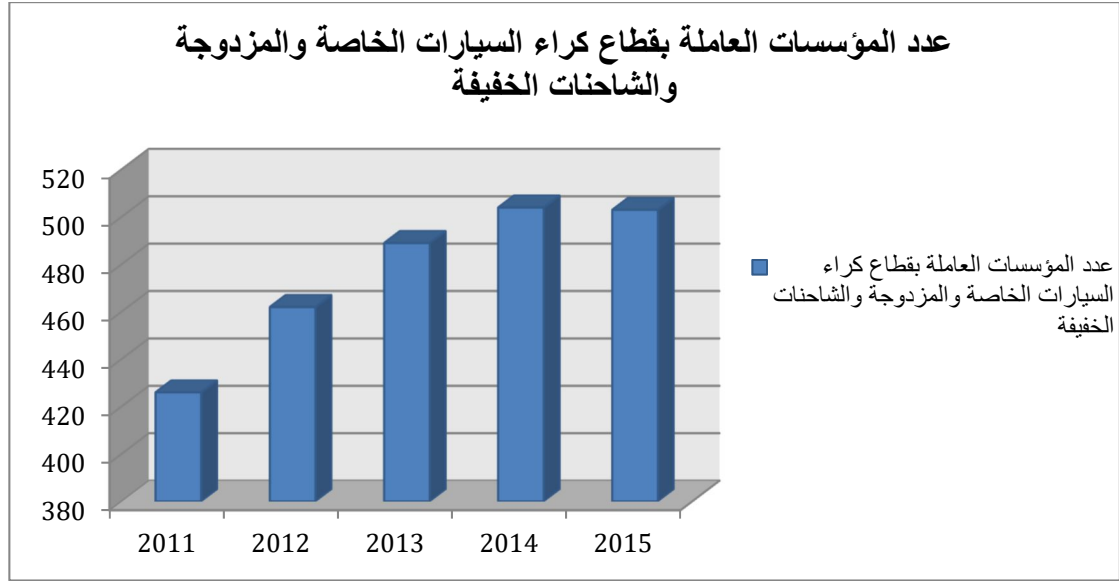
ويشهد قطاع كراء السيّارات في السّنوات الأخيرة إقبالا كبيرا في الخارج لا فقط من قبل السيّاح بل وكذلك من قبل المواطنين وخاصة في الإتحاد الأوروبي نظرا لما يوفّره كراء سيّارة في هذه البلدان من تكلفة منخفضة مقارنة بمصاريف إقتناء وصيانة سيّارة خاصّة، واعتبارا كذلك للمزايا التي توفّرها السيّارة كوسيلة ربط بين وسائل النقل العمومية وخاصة الطائرة والقطار.

1. خصائص السّوق التّونسية:

يبلغ عدد المؤسّسات النّشطة في قطاع كراء السيّارات الخاصّة والمزدوجة والشاحنات الخفيفة ، إلى موفى سنة 2015، 503 مؤسّسة، بعضها محليّة وأخرى تعمل بنظام الاستغلال تحت التسمية الأصليّة لعلامات أجنبيّة.

ومن أهمّ المؤسّسات النّشطة في المجال يمكن ذكر Hertz الأولى عالميا والمتواجدة بتونس منذ 1967 و Europcar الأولى على المستوى الأوروبي وكذلك Sixt و Budget و Avantgarde و Avis.

وقد شهد القطاع تطوّرا خلال العشرية الثانية من القرن الحالي، إذ مرّ عدد مؤسّسات كراء السيّارات من 426 مؤسّسة سنة 2011 إلى 503 مؤسّسة سنة 2015 وبنسبة نمو قدرها 18% وفقا لما يبيّنه الرّسم البياني التّالي:



رسم بياني عدد1: تطور عدد المؤسسات العاملة بقطاع كراء السيارات الخاصة والمزدوجة والشاحنات الخفيفة

كما تظهر البيانات الإحصائية أنّ المكوّن الأساسي والطاغي على الأسطول المستغل من قبل المؤسسات العاملة بالقطاع هي السيارات الخاصة والتي تمثّل سنة 2015 ما يقارب عن 99.2% من الأسطول الجملي، في حين أنّ نصيب الشاحنات الخفيفة في حدود 0.7% ونصيب السيارات المزدوجة عند 0.1%.

وتعزى هيمنة السيارات الخاصّة على الأسطول الوطني المعدّ للكرّاء إلى نوعية وخصوصية الطلب الصادر عادة عن الأشخاص الطبيعيين أو المؤسسات والذين يحتاجون في الغالب لتلبية حاجياتهم إلى نوعية معيّنة من السيارات وهي السيارات الخاصة النفعية.

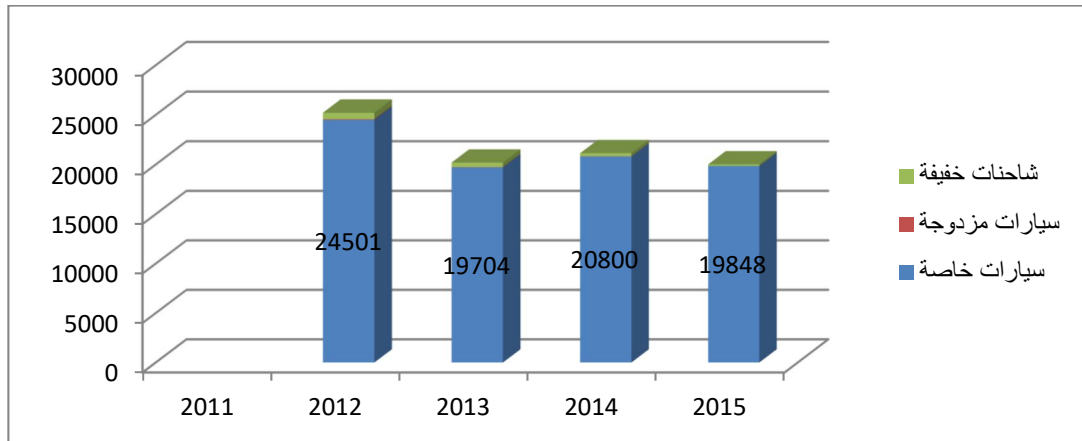
المصدر: وزارة النقل

عدد المؤسسات العاملة بالسنة			
الاسطول		بالقطاع	2011
سيارات خاصة	سيارات مزدوجة		
شاحنات خفيفة	الاسطول الجملي	426	19118

25215	647	67	24501	462	2012
20191	453	34	19704	489	2013
21139	313	26	20800	504	2014
20010	150	12	19848	503	2015

جدول عدد1: تطور المؤسسات العاملة بقطاع كراء السيارات الخاصة والمزدوجة والشاحنات الخفيفة و الأسطول المستغل حسب نوع العربة.

ويظهر الجدول أعلاه كما الرسم البياني أسفله أنّ نسق تطور الأسطول يشهد عموما منحنى سلبيا، إذ بعد الارتفاع الهام الذي شهده خلال سنة 2012 مقارنة بسنة 2011 والمقدر بـ32% شهد حجم الأسطول تراجعا وصل خلال سنة 2015 إلى 21% مقارنة بحجمه سنة 2012.



رسم بياني عدد2: تطور الأسطول المستغل من قبل المؤسسات العاملة بقطاع كراء السيارات الخاصة والمزدوجة والشاحنات الخفيفة موزعا حسب نوع العربة.

المصدر: وزارة النقل

القوة الجبائية	0 (سنة)	1 (سنة)	2 (سنة)	3 (سنة)	4 (سنة)	5 (سنة)	المجموع
4	1036	1297	812	134			3279
5	4038	5261	4463	1145	2		14909
6	116	111	143	92	60		522
7	174	207	201	188	88	70	928
8	20	28	15	19	12	1	95
9	16	20	51	49	24	6	166
10	5	3	5	11	6	3	33
11	19	10	9	6	4	10	58
12	1	3	1		1		6

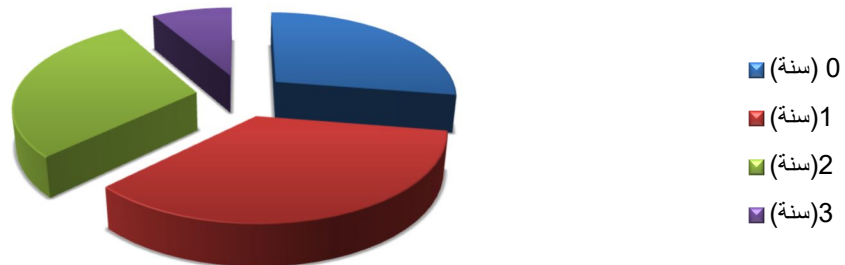
1	1						13
4		3	1				15
1	1						19
3			3				20
20010	91	198	1647	5704	6945	5425	المجموع

جدول عدد2: توزيع أسطول العربات المعدة للكراء حسب القوة الجبائية والعمر لسنة 2015.

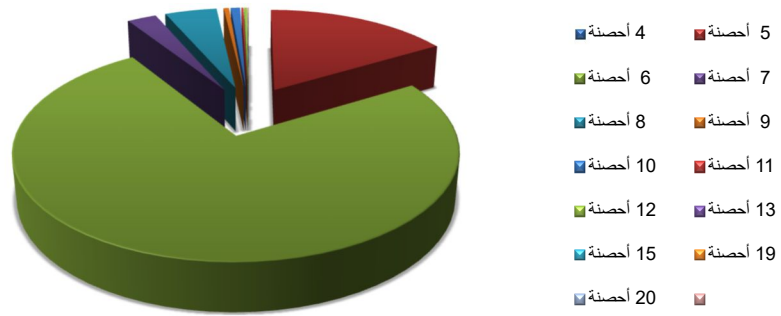
ويستخلص من خلال الجدول أعلاه أنّ الأسطول المستغل من طرف المؤسسات الناشطة بالقطاع يتميز بالخصائص التالية:

■ **أولاً:** من حيث القوة الجبائية تمثلّ السيارات ذات الأربعة والخمسة خيول القسم الأهم من الأسطول إذ تقدر نسبتها على التوالي بـ 16.4% و 74.5% من حجم الأسطول سنة 2015، وهو ما يعكس الهيكلة العامة لأسطول العربات الوطني الذي يتكوّن في مجمله من العربات ذات الأربعة خيول وذات الخمسة خيول.

■ **ثانياً:** من حيث عمر المركبات، يلاحظ أنّ الأسطول المستغل يعتبر أسطولاً حديثاً، حيث تمثلّ السيارات المتراوح عمرها بين 0 سنة والسنتين (2) نسبة 90% من حجم كامل الأسطول.



رسم بياني عدد3: توزيع الأسطول المستغل من قبل المؤسسات العاملة بقطاع كراء السيارات الخاصة والمزدوجة والشاحنات الخفيفة حسب العمر خلال سنة 2015.



رسم بياني عدد4: توزيع الأسطول المستغل من قبل المؤسسات العاملة بقطاع كراء السيارات الخاصة والمزدوجة والشاحنات الخفيفة حسب القوة الجبائية خلال سنة 2015.

المصدر: وزارة النقل

النسبة المئوية	المجموع	شاحنة خفيفة	سيارة مزدوجة	سيارة خاصة	القوة الجبائية
16.39	3279			3279	4
74.51	14909	24		14885	5
2.61	522	25		497	6
4.64	928	91	1	836	7
0.47	95	5	6	84	8
0.83	166	2		164	9
0.16	33	3	5	25	10
0.29	58			58	11
0.03	6			6	12
0.005	1			1	13
0.02	4			4	15
0.005	1			1	19
0.01	3			3	20
100	20010	150	12	19848	المجموع

جدول عدد3: توزيع أسطول العربات المعدة للكرء حسب القوة الجبائية والنوعية إلى موفى سنة 2015.

ومن ناحية التوزيع الجغرافي، يلاحظ تركيز كبير للمؤسسات العاملة بقطاع كراء السيارات الخاصة والسيارات المزدوجة والشاحنات الخفيفة بالمناطق الساحلية وبإقليم

تونس الكبرى والساحل والوطن القبلي والجنوب الشرقي، ويعزى هذا التركيز الجغرافي الشديد إلى عوامل إقتصادية وديمغرافية واجتماعية.

القوة الجبائية	عدد المؤسسات	سيارة خاصة	سيارة مزدوجة	شاحنة خفيفة	المجموع
أريانة	42	1815	0	6	1821
القيروان	1	39	0	1	40
المنستير	16	595	0	3	598
المهدية	3	144	0	3	147
بنزرت	6	155	0	3	158
بنعروس	22	820	0	5	825
تونس	222	9544	4	90	9638
جندوبة	1	5	3	0	5
سليانة	1	39	0	0	39
سوسة	50	1769	1	17	1787
صفاقس	8	391	6	4	401
قابس	7	217	0	0	217
مدنين	34	1582	1	9	1592
منوبة	5	139	0	0	139
نابل	85	2594	0	9	2603
مجموع	503	19848	12	150	20010

جدول عدد4: توزيع أسطول العربات المعدة للكراء حسب القوة الجبائية والنوعية لسنة 2015.

وتجدر الإشارة إلى أنّ الأسعار في قطاع كراء السيّارات تختلف وكذلك مبلغ الضّمان باختلاف صنف السيّارة ومدة عقد الكراء وموسم النّشاط. ويعتبر فصل الصيف موسم الذروة حيث تشهد الأسعار المتعامل بها في السوق ارتفاعا كبيرا يصل إلى 100%.

وعموما يشهد الطلب ارتفاعا خلال فترات الأعياد الدينية والوطنية والعطل المدرسية وعطل نهاية الأسبوع والمتأّتي خاصة من قبل المواطنين المقيمين الذين غالبا

ما يتوجّهون لكراء سيّارة في هاته الفترات. غير أنّ الموسم الصيفي يشهد ذروة في الطلب نتيجة الطلب الإضافي المسجّل من طرف السيّاح والمواطنين المقيمين بالخارج لتزامنه مع ذروة الموسم السياحي وفترة المناسبات العائلية.

III. الملاحظات المتعلقة بمشروع القرار وكّراس الشروط

1. بخصوص مشروع قرار المصادقة ذاته

أولاً: وردت قائمة الإطلاعات المدرجة بمشروع القرار منقوصة من بعض المراجع القانونية والترتيبية التي تعتبر سنداً للنّص التّرتيبي المراد اتّخاذه، وتبعاً لذلك فإنّه يتجه استكمال قائمة الإطلاعات وذلك بإدراج النّصوص التالية:

- القانون عدد 24 لسنة 1992 المؤرخ في 9 مارس 1992 والمتعلّق بإصدار مجلّة التّأمين كما وقع تنقيحه بالقانون عدد 86 لسنة 2005 المؤرخ في 15 أوت 2005 والمتعلّق بإدراج عنوان خامس بمجلّة التّأمين يخصّ تأمين المسؤولية المدنيّة النّاتجة عن استعمال العربات البريّة ذات محرّك ونظام التّعويض عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص في حوادث المرور.
- القانون عدد 69 لسنة 2007 المؤرخ في 27 ديسمبر 2007 المتعلّق بحفز المبادرة الاقتصادية، المنقح بالقانون عدد 71 لسنة 2009 المؤرخ في 21 ديسمبر 2009.
- القانون عدد 11 لسنة 2009 المؤرخ في 2 مارس 2009 المتعلّق بإصدار مجلّة السلامة والوقاية من أخطار الحريق والانفجار والفرع بالبنائيات.

■ الأمر عدد 2475 لسنة 2000 المؤرخ في 31 أكتوبر 2000 المتعلق بالإجراء الموحد لبعث المشاريع الفردية.

■ الأمر عدد 1876 لسنة 2004 المؤرخ في 11 أوت 2004 المتعلق بصلوحيّة المحل وشهادة الوقاية.

■ الأمر عدد 2118 لسنة 2006 المؤرخ في 31 جويلية 2006 المتعلق بضبط الشروط المتعلقة بالجنسيّة والكفاءة المهنيّة للشخص الرّاغب في تعاطي أحد الأنشطة المنصوص عليها بالفصول 22 و 25 و 28 و 30 و 33 من القانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أفريل 2004 المتعلق بتنظيم النّقل البرّي.

■ الأمر عدد 2480 لسنة 2008 المؤرخ في 1 جويلية 2008 المتعلق بضبط الوثائق الخاصّة باستغلال عربات النّقل على الطرقات المخصّصة لتعاطي الأنشطة المذكورة بالقانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أفريل 2004 والمتعلّق بتنظيم النّقل البرّي وكذلك الوثائق الخاصّة بعملية النّقل أو الكراء.

ثانيا: نظرا لصدور القانون عدد 71 لسنة 2016 المؤرخ في 30 سبتمبر 2016 المتعلق بقانون الاستثمار والذي يلغي العمل بمجلة تشجيع الاستثمارات الصادرة بمقتضى القانون عدد 120 لسنة 1993 المؤرخ في 27 ديسمبر 1993 باستثناء الفصلين 14 و 36 منها بداية من تاريخ دخول قانون الاستثمار حيز التطبيق، فإنّه يتعين تعويض الإطلاع الرابع المتعلّق بمجلة تشجيع الاستثمارات بقانون الاستثمار الجديد سالف الذكر.

ثالثاً: لا بد من تضمين القرار موضوع الاستشارة أحكاماً انتقالية تمنح بموجبها آجال معقولة ودقيقة لتسوية الوضعيات الجارية والقائمة وللإستجابة للمقتضيات الجديدة التي أدخلها كراس الشروط خاصة بالنسبة للأشخاص الماديين المزاولين للمهنة والشروط المتعلقة بمحل مزاولة النشاط.

2. بخصوص مشروع كراس الشروط

أ. الملاحظات العامة

■ أولاً: تكرر بعيد فصول كراس الشروط استعمال عبارات "للأحكام التشريعية والترتيبية الجاري بها العمل".

وتفاديا لأي تأويل أو صعوبات عند تطبيق مقتضيات فصول كراس الشروط وإنارة لجميع المتعاملين مع الإدارة، يتعين تعويض العبارات المذكورة بأخرى تتضمن المراجع الدقيقة للأحكام التشريعية والترتيبية المقصودة. وتهم هاته الملاحظة كل من الفصل 9 و 20 و 23 و 26.

■ ثانياً: تناول كراس الشروط موضوع الاستشارة الرأهنة شروط استغلال مؤسّسة لكراء السيّارات الخاصّة والمزدوجة دون تضمينه مقتضيات مهمّة تتعلق أساسا بصنف السيّارة المعدّة للكراء وبيان ما إذا كان يجب أن تكون من صنف السيّارة الخاصّة السياحية أو النفعية، فضلا عن مدى انطباق كراس الشروط على صنف السيّارات الفخمة من عدمه، خاصة وأنّ الأمر عدد 2480 لسنة 2008 المؤرّخ في 1 جويلية 2008 والمتعلّق بضبط الوثائق الخاصّة باستغلال عربات النقل على الطرقات المخصّصة لتعاطي الأنشطة المذكورة بالقانون عدد 33 لسنة 2004

المؤرخ في 19 أبريل 2004 والمتعلق بتنظيم النقل البري يفرّق عند تعدادده صلب فصله الأول لمختلف أنشطة النقل البري بين "كراء السيّارات الخاصّة" و"كراء السيّارات الفخمة" والذي يعرف السيّارة الفخمة في الفقرة الأخيرة من فصله الأول على أنّها "كل سيارة معدة لنقل تسعة أشخاص على أقصى حدّ باعتبار مقعد السائق تضمن درجة عالية من الرفاهة و تتوفر فيها الشروط الدنيا التالية:

- لا يقلّ طولها عن 4 أمتار و عرضها عن 1,75 مترا.
- لا يقلّ عدد الأبواب عن أربعة (إثنان من كل جانب).
- لا تقلّ المسافة الفاصلة بين المغزلين عن 2,5 مترا.
- لا تقلّ سعة أسطوانة محرّكها عن 2 لترا.

والملاحظ في هذا الصدد أنّ نشاط كراء السيّارات الفخمة يعتبر في كثير من البلدان المتقدّمة وبعض البلدان العربيّة نشاطا مستقلاّ بذاته يخضع إلى أطر قانونية واضحة تراعي جميع خصوصيّاته، من ذلك أنّه توجد في بلدان مثل كندا أو الجزائر مؤسّسات تمارس نشاط كراء السيّارات الفخمة من نوع "ليموزين".

وبما أنّه يتبيّن من واقع القطاع وجود مؤسسات تنشط في السوق التّونسية وتمارس هذا النّشاط حاليا بطريقة غير منظّمة وفي غياب أدنى رقابة، وطالما أنّه لا يمكن في كل الأحوال إخضاع النّاشطين لنفس الشّروط والإلتزامات نظرا للفوارق العديدة بين السيّارة الخاصّة والسيّارة الفخمة من حيث كلفة الإقتناء وتعريفه الكراء والإجراءات الديوانيّة ونوعيّة الحرفاء، فقد أضحي من الضروري التفكير في بلورة الشروط اللازمة التي يجب أن تتوفر في الراغب في تعاطي هذا النّشاط المذكور وإفراده بأحكام خاصّة.

وتبعاً لذلك ولضرورة تجنب إصدار كراس شروط جديد خاص بهذا الصنف من النشاط، وتماشياً مع مبدأ تبسيط الإجراءات الإدارية، يقترح إدراج باب إضافي ضمن كراس الشروط موضوع الاستشارة الرأهنة يتضمن شروط تعاطي نشاط كراء السيارات الفخمة مع مراعاة خصوصية القطاع المعني.

■ **ثالثاً:** يتم التفريق في العديد من البلدان على غرار فرنسا والمغرب الأقصى بين كراء السيارات لمدة قصيرة لا تتجاوز الأشهر، وهو نوع من الخدمات موجّه خاصة للأفراد من مقيمين وسيّاح وكراء السيارات لمدة طويلة (من 12 إلى 72 شهراً)، والذي تلجأ إليه عديد المؤسسات الاقتصادية في الخارج لتفادي ثقل تكاليف شراء وصيانة العربات، لذلك فهي تقوم بالتعاقد مع مؤسسات مختصة في كراء السيارات لمدة طويلة.

ويقترح في هذا الإطار إيلاء الأهمية اللازمة لهذه التفرقة خاصة لما يوفّره كراء السيارات لمدة طويلة للمؤسسة الاقتصادية من تكاليف شراء وصيانة سيارات خاصة بها.

■ **رابعاً:** لم يقع التطرق صلب كراس الشروط موضوع الاستشارة الرأهنة إلى نموذج عقد الكراء على غرار ما سبق تضمينه بكراس الشروط الجاري به العمل. ويطرح التساؤل حول الغاية من وراء هذا الإلغاء خاصة وأنّ ضبط وتدقيق التنصيصات المتعلقة بالعقد ضرورية حتى يكون كراس الشروط واضحاً وشاملاً وملماً بجميع المسائل المتعلقة بالقطاع.

لذا يقترح إعادة إدراج هذا القسم طبقاً لما سبق بيانه أعلاه، مع ضرورة الأخذ بعين الاعتبار لجملة الملاحظات التي سبق أن سبقت بالرأي عدد 92241 الصادر عن مجلس المنافسة بتاريخ 2 أفريل 2009 بمناسبة نظره في قرار المصادقة على كراس الشروط المتعلق بتعاطي الأشخاص الطبيعيين والأشخاص المعنويين لنشاط مؤسسة لكراء السيارات.

ب. الملاحظات الخاصة

يشير مشروع كراس الشروط موضوع الاستشارة المعروضة على أنظار المجلس
الملاحظات الخاصة الآتي ذكرها:

■ **الفصل الأول:** جاء بهذا الفصل أنّ الهدف من كراس الشروط هو تنظيم كراء السيارات الخاصة والمزدوجة والشاحنات الخفيفة، غير أنّه لم يقع التعريف بهاته الأصناف من العربات ولا الإشارة إلى أيّ نص تشريعي أو ترميمي ساري المفعول يمكن الرجوع إليه من قبل الباعث الذي يرغب في الدخول إلى قطاع كراء السيارات الخاصة والمزدوجة والشاحنات الخفيفة.

وعليه، وتفاديا لكلّ لبس أو ارتباك يمكن أن يقع فيه الباعث، فإنّه يتجه إدراج تعريفات دقيقة وشاملة لكلّ صنف من العربات المعدّة للكراء والتي يشملها كراس الشروط موضوع الاستشارة الراهنة أو ذكر النصوص التشريعية أو الترتيبية التي يمكن الرجوع إليه عند الإقتضاء في هذا المجال.

■ **الفصل 8:** نصّ الفصل 8 من كراس الشروط على وجوب أن تتوفر بالممثل القانوني لمؤسسة كراء السيارات إحدى شروط الكفاءة المهنية المنصوص عليها بالأمر عدد 2118 لسنة 2006 المؤرخ في 31 جويلية 2006 والمتعلّق بضبط الشروط المتعلّقة بالجنسيّة والكفاءة المهنية للشخص الرّاغب في تعاطي أحد الأنشطة المنصوص عليها بالفصول 22 و 25 و 28 و 30 و 33 من القانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أفريل 2004 والمتعلّق بتنظيم النقل البرّي.

وعليه يتوجب إضافة هذا الأمر المذكور سلفاً إلى قائمة إطلاعات مشروع هذا القرار.

■ **الفصل 9:** اقتضى الفصل 9 أن تتوفر في المحل الذي يأوي مؤسسة كراء السيارات "كلّ شروط النظافة وحفظ الصحة والسلامة والوقاية".

ويلاحظ أنّ هذه الشروط وردت مبهمّة ودون أيّ توضيح للمعايير أو القواعد أو المراجع القانونيّة الواجب احترامها في هذا المجال، ممّا يترك للإدارة سلطة تقديرية مطلقة لدى قيامها بعمليات المراقبة، إلى جانب عدم تمكين الباعث من معرفة مدى امتثاله لتلك الشروط من عدمه.

وبالتالي فإنّه يتعيّن التنصيص على شروط السلامة وحفظ الصحة من خلال اشتراط الحصول على شهادة الوقاية والسلامة التي تسلّمها مصالح الحماية المدنيّة طبقاً للأمر عدد 1876 لسنة 2004 المؤرّخ في 11 أوت 2004 المتعلّق بصلوحيّة المحلّ وشهادة الوقاية.

■ **الفصل 10:** وردت بالفصل 10 مطّة 3 عبارة "التجهيزات المكتبية ووسائل الاتصال اللازمة" وذلك دون تحديد مفصل أو دقيق لقائمة التجهيزات المكتبية ووسائل الاتصال الواجب تركيزها بمحلّ مزاوله النشاط ممّا يترك للإدارة سلطة تقديرية مطلقة لدى قيامها بعمليات المراقبة، إلى جانب عدم تمكين الباعث من معرفة مدى امتثاله لتلك الشروط.

وبالتالي فإنه يتعيّن تعويض هذه الشّروط بوضع لائحة مفصّلة بالتجهيزات المكتبية ووسائل الاتّصال الدنيا الواجب توفيرها بمحلات المؤسّسات الناشطة بالقطاع.

■ **الفصل 11 :** تضمّن هذا الفصل شرطا جوهريا لتعاطي النشاط يتمثّل في ضرورة توفير أسطول يتكوّن من 25 سيّارة على الأقلّ (في شكل ملكيّة أو تأجير عن طريق الإيجار المالي) بالنسبة للأشخاص المعنويين الراغبين في ممارسة النشاط. وقد لوحظ على مستوى دراسة السوق أنّ عديد مؤسّسات الكراء تنشط بالقطاع دون أن يتوفر لديها هذا العدد من المركبات المعدة للكراء¹.

ويمثّل هذا الشرط عائقا للولوج إلى السوق بالنسبة للراغبين في ذلك وعامل إثناء الباعثين الجدد بما قد ينعكس سلبا على المنافسة بها من خلال الحد منها ومنع تطور وتوسعها بالسوق.

و من انعكاسات هذا الشرط هو لجوء العديد من الأشخاص الراغبين في تعاطي نشاط مؤسّسة لكراء السيارات والذين لا يقدرّون على توفير الحد الأدنى المطلوب من السيّارات والمتمثّل في 25 سيّارة على الأقلّ إلى إبرام اتفاقات مع مؤسّسات منتصبة في القطاع للتمتّع بحقّ استغلال (droit d'exploitation) العلامة التجاريّة للمؤسّسات المذكورة بمقابل (royalties ou redevances) وبالتالي مباشرتهم بنشاطهم بالقطاع المذكور دون أن يكونوا مجبرين على توفير 25 سيّارة على الأقلّ. ويتسبّب هذا التّوع من الاتّفاقات في العديد من التّجاوزات وفي تفاقم عدد الدّخلاء على القطاع.

¹ الرجاء مراجعة الجدول عدد 4 صفحة عدد 11.

وعليه يتجّه مراجعة هذا الحدّ الأدنى نحو التّخفيض فيه أو إقرار مبدأ التدرج في الترفيع في عدد العربات المستغلة كما هو معمول به بعدد القطاعات الشبيهة كقطاع النقل غير المنتظم لحساب الغير، تفاديا كذلك لوضع حواجز ولوج للسوق من شأنها التضييق في المنافسة خاصّة وأنّ شرط 25 سيارة هو نفس الحدّ الأدنى الذي كان معمولاً به وفق نظام التّراخيص الإدارية².

وصدر هذا الرأى عن الجلسة العامّة لمجلس المنافسة بتاريخ 29 ديسمبر 2016 برئاسة السيّد محمد العيادي وعضويّة السّادة والسيدات عمر التونكي وماجدة بن جعفر ورجاء الشواشي ومعر العبيدي ومحمد بن فرج والهادي بن مراد وسالم بالسعود وبحضور المقرّر العام السيّد محمد البحري القابسي وكاتب الجلسة السيد نبيل السماقي.

الرئيس

محمد العيادي

² يراجع في هذا الإطار قرار وزير النّقل المؤرّخ في 15 جويلية 1991 والمتعلّق بضبط الشّروط اللاّزمة لإستغلال مؤسسات كراء السيّارات.