رئاسة الوزراء

الرقم ١ / ٣٢ / ٢ / ٧٥٨٧
التاريخ ٢٤ / صفر / ١٤٣٩
الموافق ١٣ / ١١ / ٢٠١٧

سعادة رئيس مجلس النواب

إشارة لكتابكم رقم ٣/١٨/١٢/٢٦٦٨ تاريخ ٢٠١٧/٧/١٩ ومرفقه المذكرة رقم (١٣٠) تاريخ ٢٠١٧/٧/١٦ المقدمة من اربعين نائباً.

أبعث لسعادتكم بصورة عن كتاب معالي وزير النقل رقم ٤/ ٥٥٧١/٣/٨ تاريخ ٢٠١٧/١١/١٢ ، للتفضل بالاطلاع والعلم.

واقبلوا فائق الاحترام

المهندس موسى حابس المعايطة
وزير الشؤون السياسية والبرلمانية ووزير دولة

نسخة : مديرية الشؤون البرلمانية

بسم الله الرحمن الرحيم

وزارة النقل

وزارة الشؤون السياسية والبرلمانية
الديوان العام
رقم الوارد ٩٩٤٣/ع/٣٤/١
التاريخ ١٢/١١/٢٠١٧

الرقم ٥٥٧١/٣١٨١٤
التاريخ
الموافق ١٢/١١/٢٠١٧

عاجل

معالي وزير الشؤون السياسية والبرلمانية

الموضوع : الاقتطاع لصالح صندوق دعم نقل الركاب

إشارة إلى كتاب معاليكم رقم ٥٨٨١/٢/٣٢/١ تاريخ ٢٠١٧/٧/٢٠ ومرفقاته كتاب سعادة رئيس مجلس النواب رقم ٢٦٦٨/١٢/١٨/٣ تاريخ ٢٠١٧/٧/١٩ والمذكرة رقم (١٣٠) تاريخ ٢٠١٧/٧/١٦ المقدمة من اربعين نائبا ، بخصوص تطبيق نص في قانون تنظيم نقل الركاب القاضي باقتطاع (٢٠) فلس عن كل لتر بنزين وديزل لصالح صندوق دعم نقل الركاب.

أرجو معاليكم التكرم بالعلم بأنه قد تم إعداد مسودة مشروع نظام إدارة صندوق دعم نقل الركاب ونحن الآن في مرحلة مراجعة مسودة النظام لإخراجها بالصورة النهائية ومن ثم عرضها على مجلس الوزراء الموقر لاستكمال الاجراءات القانونية اللازمة لإقرارها حسب الأصول.

واقبلوا فائق الاحترام ،،،

المهندس جميل علي مجاهد
وزير النقل

وزارة الشؤون السياسية والبرلمانية

الرقم ١ / ٣٢ / ٢ / ٥٨٨١
التاريخ ٢٦ / شوال / ١٤٣٨
الموافق ٢٠ / ٧ / ٢٠١٧

معالي وزير النقل

أبعث لمعاليكم بصورة عن كتاب سعادة رئيس مجلس النواب رقم ٣/١٨/١٢/٢٦٦٨ تاريخ ٢٠١٧/٧/١٩ ومرفقه المذكرة رقم (١٣٠) تاريخ ٢٠١٧/٧/١٦ المقدمة من أربعين نائباً.

يرجى الاطلاع وإجراءاتكم.

واقبلوا فائق الاحترام

المهندس موسى حابس المعايطة
وزير الشؤون السياسية والبرلمانية ووزير دولة

نسخة: مديرية الشؤون البرلمانية

مجلس النواب

الرقم ٣/١٨/١٤/٦٦٨٢
التاريخ ١٩/٧/٢٠١٧

وزارة الشؤون السياسية والبرلمانية
الديوان العام
رقم الوارد ٧٤٦٥/٤/٢٤/١
التاريخ ١٩/٧/٢٠١٧

دولة رئيس الوزراء

أبعث لدولتكم المذكرة رقم (١٣٠) تاريخ ٢٠١٧/٧/١٦ والمقدمة من أربعين نائباً، والمتضمنة تطبيق نص في قانون تنظيم نقل الركاب القاضي بإقتطاع ٢٠ فلساً عن كل لتر بنزين وديزل لصالح صندوق دعم نقل الركاب، على أن لايكون الإقتطاع من جيب المواطن.

للتفضل بالإطلاع وإجراء المقتضى.

واقبلوا فائق الاحترام ،،،

م.عاطف الطراونة

رئيس مجلس النواب

نسخة: قسم الرقابة البرلمانية.

مجلس النواب

سعادة رئيس مجلس النواب الاكرم

نرجو من سعادتكم ارسال هذه المذكرة الى الحكومة بخصوص رفض الموقعين عليها لقرار الحكومة تأجيل اقتطاع 20 فلسا من البنزين لصالح صندوق دعمِ خطوط النقل العام.

نحن النواب نرفض قرار مجلس الوزراء بتاريخ 24 أيار 2017 والمتضمّن تأجيل تنفيذ نص في قانون نقل الركاب بتأجيل اقتطاع قرشين عن كلّ لتر بنزين أو ديزل تُنتجُهُ أو تستوردُهُ شركةُ مصفاةِ البترول أو أيّة شركةٍ أخرى، بحجّةِ انتظارِ خطةِ مشاريع وزارة النقل، والاحتياجات التمويلية اللازمة لها. شروط ١٠ لا يحمل المواطن اعباءها وانما تكون على الحكومة

إنّ قرارَ الحكومة الأخير المتمثّل بوقفِ العمل باقتطاع 20 فلساً من إنتاج وبيع البنزين والديزل، ما هو إلاّ خطوةً للوراء، بدلاً من الانتصار للإصلاحات الواردة في قانون تنظيم نقل الركّاب الأخير، ونذكّر دولةَ رئيس الوزراء بأنه قد تأخّر طويلاً تفصيل صندوق دعم خطوط النقل العام، والذي يتطلّب توفير مبالغ تقارب 800 مليون دينار، حسب دراسات وزارة النقل ، و يعدّ الصندوقُ من أهم الإنجازات التي تحقّقت في ظل القانون الجديد، وإنّ تأسيس صندوقٍ مستقلٍ لدعم القطاع، روافده جزئياً عن طريق اقتطاع قرشين يقتطعان عن كلّ لتر بنزين وديزل ينتجان أو يستوردان في الأردن، وإنّ تأجيل العمل به بحجّة انتظار خطة مشاريع وزارة النقل ووضع النظام والتعليمات لما ورد في القانون، يوضحُ أنّ للموضوع أبعاداً سياسية تتعدى تلك الحجة، و لا نستغرب إذا لم تكن الحكومة على علمٍ بموضوع اقتطاع القرشين قبل صدور القانون في الجريدة الرسمية، وإنّ إحدى التحديات الكبرى التي تواجهُ قطاعَ النقل العام، هي غياب التمويل، وبإيقاف العملِ بأحد أهمّ بنود القانون الجديد، فإنّ الحكومةَ ضربت عرضَ الحائط بأية آمال لوجود دعمٍ ماليّ مُستدام للنقل العام مستقبلاً.

1- النائب خميس حسين عطيه.

٣٢- د. صباح [illegible]

٣٣- عبدة عثمان [illegible]

٣٤- مصطفى العساف [illegible]

٣٥- [illegible]

٣٦- [illegible]

٣٧- د. [illegible]

٣٨- [illegible]

٣٩- [illegible]

٤٠- محمد [illegible]

٤١- [illegible]

٤٢- [illegible]

٤٣- [illegible]

٤٤- [illegible]

٤٥- [illegible]

٤٦- [illegible]

٤٧- [illegible]

٤٨- [illegible]

٤٩- [illegible]

٥٠- د. [illegible]

٥١- م. غازي [illegible]

٥٢- ابراهيم [illegible]

٥٣- [illegible]

٥٤- [illegible]

٥٥- [illegible]

٥٦- [illegible]

٥٧- [illegible]

٥٨- [illegible]

٥٩- [illegible]

٦٠- [illegible]

٦١- [illegible]

٦٢- [illegible]

٦٣- [illegible]

٦٤- [illegible]

٦٥- [illegible]

٦٦- [illegible]

٦٧- [illegible]

٦٨- [illegible]

٦٩- [illegible]

٧٠- [illegible]

مجلس النواب

الرقـــم .....
التـاريخ .....

سعادة رئيس مجلس النواب الاكرم

لقد وجهنا مذكره تعبر عن رفضنا لقرار الحكومة والمتضمن تأجيل اقتطاع قرشين عن كلّ لتر بنزين أو ديزل تُنتجه أو تستوردُهُ شركة مصفاة البترول أو وهذه مذكره توضيحيه لموقفنا .

(1) إنّ قانونَ تنظيم نقلِ الركّاب في المملكة لم يمضِ على استكمالِ مراحلهِ الدستورية ونشرهِ في الجريدةِ الرسمية، إلاّ ثمانية أيامٍ فقط، منذ تاريخ وقف العمل باقتطاع القرشين، وحسب ما وردَ في المادة 11 /ج من قانون رقم 19 لسنة 2017 لتنظيمِ نقلِ الركّـاب لا أجدُ ما يُبرّره من مسوّغات بالاستناد للإطار الزمني، فماذا يمنعُ البدء بتوفير المُخصصات اللازمة قبل البدء بتنفيذ الخطط، في ظلّ وجود عجزٍ مالي لإصلاح القطاع يقدّر بمئات الملايين؟، وحاجةٍ آنيةٍ لدعم خطوط النقل العام حسب دراسات وزارة النقل التي تقدّر بـ 50 مليون دينار سنوياً.

(2) إنّ هذا الإجراء يُعيدُ لأذهاننا حالةَ عدمِ الاستقرار التشريعي الذي أصبحت سِمـةً من سماتِ التشريع في وطنِنا، وأثر ذلك السلبي على الاستثمار، وتكريسٍ لحالة عدمِ الثّـقةِ بين القطاعِ الخاص والقطاعِ العام.

(3) إنّ هذا القانون بقيَ في أدراجِ اللجنة المُختصـة منذ العام 2010، وتمَّ الإفراجُ عنه في عهدِ مجلس النُّواب السابعِ عشر، واستنفذَ خمسَ دوراتٍ برلمانيةٍ مُنذ العام 2013 وحتى الدورة البرلمانية الأولى من عُمرِ مجلسِ النُّواب الثامنِ عشر الحالي.

(4) إنّ القانونَ المعمول بهِ حالياً ما هو إلاّ نَـتاج حوارٍ حكوميٍّ برلمانيٍّ سابق في عهدِ الحكومة السابقة، وتمَّ الأخذُ بكلّ وجهاتِ النظر من الجهاتِ صاحبة العلاقة الرسمية والأهلية، ولم تكنْ المادةُ المتعلقةُ بصـندوقِ دعمِ خطوط النقل العام خلافيةً بأيّ حالٍ من الأحوال، لا مع الحكومة، ولا مع الشركاء في هذا القطاع من مُشغّلين أو مُؤسسات مُجتمعٍ مدني، مع التأكيد أنّ الصـندوقَ وردَ في القانونِ المؤقتِ رقم 51 لسنة 2007 لتنظيمِ نقلِ الركّاب في المادةِ " 13/ أ " منه، ومورس العمل فيه مدّة 9 سنوات،

والذي أجازَ لأمانةِ عمّان الكبرى تأسيسَ صندوقٍ يُسمّى "صندوقُ عوائدِ النقلِ العام"، وإنفاقِ عوائدهِ لصالح تمويلِ دعم خطوط النقل، وتطويرِ مرافق النقل العام العائدةِ لأمانِة عمّان.

(5) إنّ مسيرةَ إقرار قانون تنظيم نقل الركّاب التي واكبنا محطاتها، والتي أفضتْ لإصلاحاتٍ في قطاع النقل العام تشريعياً، إلى جانب الإبقاء على صندوق دعم خطوط النقل العام، وتحقيقُ اللامركزيةَ المنشودةَ من خلال تعميم تجربة أمانة عمّان الكبرى وسلطة منطقة العقبة الاقتصادية في إدارةِ شؤون النقل لكليهما على مدى 9 سنوات.

لطالما كان الجانب الاستراتيجي والتخطيطي غائبٌ عن وزارة النقلِ وهيئة تنظيم قطاع النقل، في الحكومات السابقة كما هي الحكومة الحالية، ولكن في ظلّ قانون تنظيم نقل الركّاب الأخير، أصبحت الإصلاحات تشريعية، كما أصبحت الصلاحية والمسؤولية محصورةً في وزارة النقل لقيادةِ هذا القطاع من خلال رسم السياسيات المركزية في التخطيط، وإنجاز المخطّط الشمولي لخطوط النقل العام في المملكة، ومعالجة العمليات بشكلٍ لا مركزي؛ تسهيلاً للإجراءات، وتحقيقاً لنقلةٍ نوعيةٍ للقطاع وللفعاليةِ المفقودة على مدى سنواتٍ سبقت، ودعم البلديات ومراكز المحافظات من خلال الصندوق لتوفير النقل الحضري والأنظمة الذكية داخل المدن.

أما ثالث الإصلاحات التي هي مصدر فخرٍ للمجلسِ النيابي السابق في مواجهةِ أكبر تحدٍّ يواجه قطاع النقل العام، وهو الملكيات الفردية لخطوط النقل العام، ومنح حوافز لدمج المشغّلين في شركات، وتتحمّل أسبابه الحكومات المتعاقبة عندما كانت تمنح خطوطَ نقلٍ عام لمُتنفّذين، أو على أساسِ هباتٍ " تنمية اجتماعية "، أثّرت سلباً على القطاع ودمّرته تدميراً، بدلاً من دعم قطاع النقل العام، وأتساءل : هل التجارب الناجحة في هذا المضمار تخلو من أي دعمٍ حكومي لخطوط النقل العام في المدن العواصم الناجحة في الإقليم؟؟.. وبما أنّ أهم التحديات الكبرى التي تواجهُ قطاعَ النقل العام، هي غياب التمويل، وبإيقاف العملِ بأحد أهمّ بنود القانون الجديد، فإنّ الحكومةَ ضربت عرضَ الحائط بأية آمالٍ لوجود دعمٍ ماليّ مُستدام للنقل العام مستقبلاً، وإنّ قرارَ الحكومة الأخير بوقف الاقتطاع، ما هو إلاّ خطوةٌ للوراء، بدلاً من الانتصار للإصلاحات الواردة في قانون تنظيم نقل الركّاب الأخير.