



مجلس النواب

الرقم ٦٦٨/١٤/١٨/٣
التاريخ ١٧/٧/١٩

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 لا يكون الإقتطاع من جيب المواطن. للتعاضد بالإطلاع وإجراء المقتضى.

واقبلوا فائق الاحترام ،،،

م.عاطف الطراونة

رئيس مجلس النواب

مرسنة: قسم الرقابة البرلمانية.

مؤشف

المجلس النيابي

هاتف: ٥٦٣٥١٠٠ - ٥٦٣٥٢٠٠ فاكس: (٥٦٨٥٩٧٠) ص.ب: ٧٢ الرمز البريدي ١١١٠١ عمان . الموقع الإلكتروني: www.representatives.jo

سعادة الرئيس الاكرم
رئيس الدولة الاردني
١٨/١٢

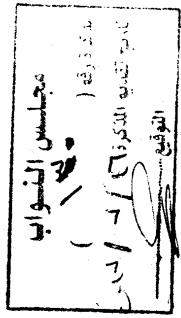


مجلس النواب

مجلس النواب
١٨/١٢
رئيس مجلس النواب
١٨/١٢

سعادة رئيس مجلس النواب الاكرم

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



نحن النواب نرفض قرار مجلس الوزراء بتاريخ 24 أيار 2017 والمتضمن تأجيل تنفيذ نص في قانون نقل الركاب بتأجيل اقتطاع قرشين عن كل لتر بنزين أو ديزل تُنتجُه أو تستوردهُ شركة مصفاة البترول أو أية شركة أخرى، بحجة انتظار خطة مشاريع وزارة النقل، والاحتياجات التمويلية اللازمة لها. سبباً لا يحل الموازن ومما لا يكون عا

الحكومة إن قرار الحكومة الأخير المتمثل بوقف العمل باقتطاع 20 فلساً من إنتاج وبيع البنزين والديزل، ما هو إلا خطوة للوراء، بدلاً من الانتصار للإصلاحات الواردة في قانون تنظيم نقل الركاب الأخير، ونذكر دولة رئيس الوزراء بأنه قد تأخر طويلاً تفصيل صندوق دعم خطوط النقل العام، والذي يتطلب توفير مبالغ تقارب 800 مليون دينار، حسب دراسات وزارة النقل، و يعدّ الصندوق من أهم الإنجازات التي تحققت في ظل القانون الجديد، وإن تأسيس صندوق مستقل لدعم القطاع، روافده جزئياً عن طريق اقتطاع قرشين يقتطعان عن كل لتر بنزين وديزل ينتجان أو يستوردان في الأردن، وإن تأجيل العمل به بحجة انتظار خطة مشاريع وزارة النقل ووضع النظام والتعليمات لما ورد في القانون، يوضح أنّ للموضوع أبعاداً سياسية تتعدى تلك الحجة، ولا نستغرب إذا لم تكن الحكومة على علم بموضوع اقتطاع القرشين قبل صدور القانون في الجريدة الرسمية، وإن إحدى التحديات الكبرى التي تواجه قطاع النقل العام، هي غياب التمويل، وبإيقاف العمل بأحد أهم بنود القانون الجديد، فإن الحكومة ضربت عرض الحائط بأية آمال لوجود دعم مالي مستقبلي للنقل العام مستقبلاً.

أسبب البنزين
نواب مجلس النواب

مجلس النواب

١- النائب خميس حسين عطيه.
٢- د. وائل زروق.
٣- د. محمد العنق.
٤- د. زاهر السقا.
٥- د. عبد الله رطار.
٦- د. عبد الله رطار.
٧- د. عبد الله رطار.
٨- د. عبد الله رطار.
٩- د. عبد الله رطار.
١٠- د. عبد الله رطار.



مجلس النواب

الرقم

التاريخ

سعادة رئيس مجلس النواب الاكرم

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

(1) إنّ قانون تنظيم نقل الركّاب في المملكة لم يمضِ على استكمال مراحلهِ الدستورية ونشره في الجريدة الرسمية، إلاّ ثمانية أيام فقط، منذ تاريخ وقف العمل باقتطاع القرشين، وحسب ما ورد في المادة 11 /ج من قانون رقم 19 لسنة 2017 لتنظيم نقل الركّاب لا أجدُ ما يُبرّره من مسوّغات بالاستناد للإطار الزمني، فماذا يمنع البدء بتوفير المُخصصات اللازمة قبل البدء بتنفيذ الخطط، في ظلّ وجود عجز مالي لإصلاح القطاع يُقدّر بمئات الملايين؟، وحاجة أنيئة لدعم خطوط النقل العام حسب دراسات وزارة النقل التي تقدّر بـ 50 مليون دينار سنوياً.

(2) إنّ هذا الإجراء يُعيّد لأذهاننا حالة عدم الاستقرار التشريعي الذي أصبحت سيمّة من سمات التشريع في وطننا، وأثر ذلك السلبي على الاستثمار، وتكريس لحالة عدم الثقة بين القطاع الخاص والقطاع العام.

(3) إنّ هذا القانون بقي في أدراج اللجنة المُختصة منذ العام 2010، وتمّ الإفراج عنه في عهد مجلس النواب السابع عشر، واستنفذ خمس دورات برلمانية منذ العام 2013 وحتى الدورة البرلمانية الأولى من عُمر مجلس النواب الثامن عشر الحالي.

(4) إنّ القانون المعمول به حالياً ما هو إلاّ نتاج حوار حكوميّ برلمانيّ سابق في عهد الحكومة السابقة، وتمّ الأخذ بكلّ وجهات النظر من الجهات صاحبة العلاقة الرسمية والأهلية، ولم تكن المادة المتعلقة بصندوق دعم خطوط النقل العام خلافيه بأيّ حال من الأحوال، لا مع الحكومة، ولا مع الشركاء في هذا القطاع من مُشغّلين أو مؤسسات مُجتمع مدني، مع التأكيد أنّ الصندوق ورد في القانون المؤقت رقم 51 لسنة 2007 لتنظيم نقل الركّاب في المادة " 13 / أ " منه، ومورس العمل فيه مدّة 9 سنوات،

المجلس النيابي

والذي أجازَ لأمانة عمان الكبرى تأسيسَ صندوقٍ يُسمَّى "صندوقَ عوائد النقل العام"، وإنفاق عوائده لصالح تمويلِ دعم خطوط النقل، وتطوير مرافق النقل العام العائدة لأمانة عمان.

(5) إنَّ مسيرة إقرار قانون تنظيم نقل الركاب التي واكبنا محطاتها، والتي أفضت لإصلاحاتٍ في قطاع النقل العام تشريعياً، إلى جانب الإبقاء على صندوق دعم خطوط النقل العام، وتحقيق اللامركزية المنشودة من خلال تعميم تجربة أمانة عمان الكبرى وسلطة منطقة العقبة الاقتصادية في إدارة شؤون النقل لكليهما على مدى 9 سنوات.

لطالما كان الجانب الاستراتيجي والتخطيطي غائباً عن وزارة النقل وهيئة تنظيم قطاع النقل، في الحكومات السابقة كما هي الحكومة الحالية، ولكن في ظلَّ قانون تنظيم نقل الركاب الأخير، أصبحت الإصلاحات تشريعية، كما أصبحت الصلاحية والمسؤولية محصورة في وزارة النقل لقيادة هذا القطاع من خلال رسم السياسات المركزية في التخطيط، وإنجاز المخطّط الشمولي لخطوط النقل العام في المملكة، ومعالجة العمليات بشكلٍ لا مركزي؛ تسهياً للإجراءات، وتحقيقاً لنقلٍ نوعيٍّ للقطاع وللفعالية 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 فخر للمجلس النيابي السابق في مواجهة أكبر تحدٍّ يواجه قطاع النقل العام، وهو الملكيات الفردية لخطوط النقل العام، ومنح حوافز لدمج المشغلين في شركات، وتحمل أسبابه الحكومات المتعاقبة عندما كانت تمنح خطوط نقلٍ عامٍ لمُتَنَفِّذين، أو على أساس هباتٍ " تنمية اجتماعية "، أثرت سلباً على القطاع ودمّرت تدميراً، بدلاً من دعم قطاع النقل العام، وأتساءل : هل التجارب الناجحة في هذا المضمار تخلو من أي دعم حكومي لخطوط النقل العام في المدن العواصم الناجحة في الإقليم؟؟.. وبما أنَّ أهم التحديات الكبرى التي تواجه قطاع النقل العام، هي غياب التمويل، وبإيقاف العمل بأحد أهم بنود القانون الجديد، فإنَّ الحكومة ضربت عرض الحائط بأية آمالٍ لوجود دعم ماليٍّ مُستدام للنقل العام مستقبلاً، وإنَّ قرارَ الحكومة الأخير بوقف الاقتطاع، ما هو إلا خطوة للوراء، بدلاً من الانتصار للإصلاحات الواردة في قانون تنظيم نقل الركاب الأخير.