

جمهورية مصر العربية

مجلس النواب

الفصل التشريعى الأول

دور الانعقاد العادى الرابع

تقرير اللجنة المشتركة

من لجنة النقل والمواصلات

ومكاتب لجان: الإدارة المحلية، والدفاع والأمن القومي، والخطة والموازنة،

والشئون الدستورية والتشريعية.

السيد الأستاذ الدكتور/ رئيس مجلس النواب

تحية طيبة وبعد، فأتشرف بأن أقدم لسيادتكم، مع هذا، تقرير اللجنة المشتركة من لجنة النقل والمواصلات ومكاتب لجان: الإدارة المحلية، الدفاع والأمن القومي، والخطة والموازنة، والشئون الدستورية والتشريعية عن مشروع قانون مقدم من الحكومة، بإصدار قانون بإنشاء جهاز تنظيم النقل البرى الداخلى والدولى، برجااء التقضل بعرضه على المجلس الموقر.

وقد اختارتنى اللجنة المشتركة، مقررأ أصليأ، والسيد النائب/ رزق راغب ضيف الله، مقررأ احتياطياً، لها فيه أمام المجلس.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام،

رئيس اللجنة المشتركة

النائب/ هشام عبد الواحد

تقرير اللجنة المشتركة

من لجنة النقل والمواصلات

ومكاتب لجان: الإدارة المحلية، والدفاع والأمن القومي، والخطة والموازنة، والشئون الدستورية والتشريعية، عن مشروع قانون مقدم من الحكومة، بإصدار قانون بإنشاء جهاز تنظيم النقل البرى الداخلى والدولى

أحال المجلس بجلسته المعقودة الأحد ٢١ من أكتوبر سنة ٢٠١٨، إلى لجنة مشتركة من لجنة النقل والمواصلات ومكاتب لجان: الإدارة المحلية، الدفاع والأمن القومي، الخطة والموازنة، والشئون الدستورية والتشريعية^(١)، مشروع قانون مقدماً من الحكومة، بإصدار قانون بإنشاء جهاز تنظيم النقل البرى الداخلى والدولى، لبحثه وإعداد تقرير عنه لعرضه على المجلس ليقرر في شأنه ما يراه.

فعدت اللجنة المشتركة ثلاثة اجتماعات فى ١٢ من نوفمبر سنة ٢٠١٨ و ٩ و ١٠ من ديسمبر سنة ٢٠١٨ لمناقشة مشروع القانون المشار إليه، حضرها ممثلاً عن الحكومة السادة:

- المستشار/ محمد سامح عاشور، عضو قطاع التشريع بوزارة العدل.
- المستشار/ أحمد عبد الرحيم، مستشار وزير النقل.
- المستشار/ محمد جمال ندا، المستشار القانوني لجهاز تنظيم خدمات النقل الدولي.
- الأستاذ/ محمد عبد الصبور، رئيس قطاع التشغيل والموازنة والرئيس التنفيذي لجهاز تنظيم خدمات النقل الدولي.
- المهندس/ عماد الدين محمود محمد بكري، رئيس الإدارة المركزية لجهاز تنظيم خدمات النقل الدولي.
- المهندسة/ حنان عبد الواحد عبد الفتاح، مدير عام بجهاز تنظيم خدمات النقل الدولي.
- الأستاذة/ هالة الليثى، الشئون القانونية لجهاز تنظيم خدمات النقل الدولي.
- اللواء/ أحمد سعيد عمر، الشركة الوطنية لإدارة وتنمية الطرق للطرق وزارة الدفاع.
- العميد/ هانى محمد كمال، مندوب وزارة الدفاع
- العميد/ أيمن الضبع، قطاع الشرطة المتخصصة بوزارة الداخلية.
- المقدم/ ياسر حلمى، قطاع الشرطة المتخصصة وزارة الداخلية.
- الأستاذ/ أبو الوفا محمد يوسف، مندوب وزارة التنمية المحلية.
- دكتور/ أحمد صبيح، رئيس الإدارة المركزية لجمارك القاهرة بوزارة المالية.
- الأستاذ/ عاطف عياد، رئيس الإدارة المركزية للخدمات بالهيئة العامة للخدمات الحكومية بوزارة المالية.
- الأستاذ/ رشدى محمد إسماعيل، مدير عام بقطاع موازنات الهيئات والوحدات الاقتصادية بوزارة المالية.
- الأستاذ/ أحمد رضا السعيد، مدير عام بقطاع موازنات الهيئات والوحدات الاقتصادية بوزارة المالية.

(١) مرفق خطاب رئيس المجلس بالإحالة.

استعادت اللجنة المشتركة نظر الدستور واللائحة الداخلية للمجلس، واطلعت على مشروع القانون المقدم من الحكومة ومذكرته الإيضاحية^(١)، ورأى مجلس الدولة^(٢)، ومذكرة قطاع التشريع بوزارة العدل^(٣) واطلعت على القوانين المشار إليها في قرار رئيس مجلس الوزراء بمشروع القانون، بالإضافة الى قرار رئيس الجمهورية العربية المتحدة بالقانون رقم (٦٦) لسنة ١٩٦٣ بإصدار قانون الجمارك والقانون رقم (٨١) لسنة ٢٠١٦، بإصدار قانون الخدمة المدنية، والقانون رقم (٨٧) لسنة ٢٠١٨ بإصدار قانون تنظيم خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات، والقانون رقم (١٨٢) لسنة ٢٠١٨ بإصدار قانون تنظيم التعاقدات التي تبرمها الجهات العامة.

كما أطلعت اللجنة على مشروع القانون المقدم من الحكومة بإنشاء جهاز تنظيم خدمات النقل البري للركاب والبضائع على الطرق العامة بين المحافظات وخدمات النقل الدولي، الذي كان المجلس قد أحاله في ٢٠ من يونيو سنة ٢٠١٧، إلى لجنة مشتركة من لجنة النقل والمواصلات ومكتبى لجنتي الإدارة المحلية، والخطة والموازنة، والذي عقدت له اللجنة المشتركة عشرة اجتماعات ناقشت خلالها فلسفة وأهداف مشروع القانون ووافقت عليه من حيث المبدأ، وناقشت بعض مواده، كما كانت تلك اللجنة قد عقدت جلسة استطلاع ومواجهة^(٤)، استمعت خلالها الى آراء ومقترحات ممثلى بعض الكيانات العاملة في النقل الداخلى والدولى للركاب والبضائع، وناقشت معهم أهم بنود مشروع القانون، وفي ضوء تلك المناقشات فقد كانت اللجنة قد أكدت على أهمية وجود جهة لتنظيم وضبط حركة النقل البري الداخلى والدولى إلا أنها أبدت الكثير من الملاحظات على ذلك المشروع بقانون ووضعتها أمام الحكومة للاتفاق على أفضل تعديلات تحقق رؤية الحكومة واللجنة من وراء إنشاء الجهاز، وتضمن حقوق المشتغلين في مجال النقل وتحفز على مزيد من الاستثمارات في هذا المجال، وفي سبيل تلافى تلك الملاحظات فقد تقدمت الحكومة بمشروع القانون المعروض بإنشاء جهاز تنظيم النقل البري الداخلى والدولى.

وعلى ذلك فقد رأت اللجنة المشتركة من لجنة النقل والمواصلات ومكاتب لجان: الإدارة المحلية، والدفاع والأمن القومي، والخطة والموازنة، والشئون الدستورية والتشريعية أن تكون المناقشات السابقة لهذا الموضوع تحت نظرها وأن تتخذ مشروع القانون اللاحق أساساً لدراستها باعتباره ناسخاً لما قبله.

وفي ضوء ما تقدم وما دار من مناقشات فإن اللجنة المشتركة تعرض تقريرها على النحو التالي: -

مقدمة.

أولاً: فلسفة مشروع القانون وأهدافه.

ثانياً: الملامح الأساسية لمشروع القانون.

ثالثاً: مراجعة مجلس الدولة لمشروع القانون.

رابعاً: أهم التعديلات التي أدخلتها اللجنة على مشروع القانون.

خامساً: رأى اللجنة المشتركة.

^١ مرفق مشروع القانون المقدم من الحكومة ومذكرته الإيضاحية

^٢ مرفق رأى مجلس الدولة.

^٣ مرفق مذكرة قطاع التشريع بوزارة العدل.

^٤ مرفق موافقة رئيس المجلس.

مقدمة.

يُعرف النقل البرى بأنه انتقال الأفراد والبضائع من مكان إلى آخر عبر الطرق، وقد ظل هذا النوع من النقل مستحوذاً على حركة النقل الداخلية والدولية لقرون طويلة، ثم انحصرت أهميته بعد ظهور وسائل أخرى من النقل أسرع وأشمل كالنقل البحرى والجوى، ولكن هذا الانحصار لم يدم طويلاً فسرعان ما اندمج النقل البرى مع الأنواع الأخرى للنقل نتيجة التطور التكنولوجى السريع لهذا القطاع بما أسفر عن استحداث وسائل متعددة للنقل على مختلف الأنماط والأشكال تستوعب كافة أشكال البضائع والمهمات للوصول بها إلى كافة الأنحاء التي لا تصل إليها وسائل النقل الأخرى من أجل تقريب المسافات الإقليمية والدولية و زيادة الحركة البشرية والتجارية بطريقة أكثر انسيابية، الأمر الذى أظهر شكلاً جديداً من أشكال النقل المتكامل، وهو النقل متعدد الوسائط للوصول إلى نقل منخفض التكاليف يؤثر في مفهوم التكلفة الكلية التي تشمل جميع الأعباء المالية التي تتحملها البضائع حتى تصل إلى المستهلك في الوقت المناسب وبالحالة المناسبة.

ولقد استشعرت الدول المتقدمة أهمية منظومة النقل البرى في ذاتها وضمن منظومة النقل متعدد الوسائط، فسارعت نحو تطوير شبكات الطرق وربطها ببعضها، واستحداث وسائل نقل متطورة وسريعة، ووضع منظومة عمل متطورة لضبط وتنظيم حركة وسائل النقل المختلفة على الطرق البرية، لتمثل مجتمعة عنصراً أساسياً من عناصر تقييم مدى تقدم وتطور أى مجتمع، ومؤشراً على حركة تجارية واقتصادية مؤثرة على الدخل القومى للدول.

ورغم عظم دور هذا القطاع في مسيرة نهوض الأمم، إلا أن الأمر في مصر ظل مهملًا لسنوات طويلة رغم تعاقب العديد من الحكومات، وفي ظل التوجه الجاد من القيادة السياسية نحو النهوض الشامل بكافة القطاعات فقد احتل قطاع النقل وفي القلب منه النقل البرى بشقيه (نقل الأفراد والبضائع) مكانة متقدمة في اهتمامات الحكومة بناء على توجيهات القيادة السياسية، بما يتضمنه من شبكات طرق ومنظومة نقل متقدمة ومتكاملة ومرتبطة، وذلك بغية المساهمة بشكل مباشر وفعال في تحقيق التنمية المستدامة ضمن رؤية مصر ٢٠٣٠/٢٠١٢ والذي لن يحدث بغير تنظيم خدمات النقل بصفة عامة، والنقل البرى بصفة خاصة وبما يقتضيه ذلك من ضرورة الإسراع في وضع تنظيم تشريعى محكم يقضى على عشوائية التشريعات والقرارات المنظمة للنقل البرى محلياً من ناحية، ويواجه الفراغ التشريعى لتنظيم النقل الدولى من ناحية أخرى.

وتعد فكرة إنشاء أجهزة وهيئات ذات شخصية قانونية مستقلة بهدف تنظيم عمليات النقل البرى المحلى والدولى هي الآلية المتعارف عليها في التشريعات الحديثة للدول الآخذة في النمو ومنها بعض الدول العربية مثل الإمارات العربية المتحدة والأردن والمملكة العربية السعودية، حيث أصبحت تلك الأجهزة وهيئات هي المسؤولة كلياً عن تنظيم قطاع النقل البرى داخليا وخارجيا بشقيه الركاب والبضائع، إلا أن التجربة المصرية السابقة في هذا الشأن جاءت منتقصة ولم يكتب لها النجاح حيث سبق وأن تم إنشاء جهاز تنظيم خدمات النقل البرى للركاب والبضائع على الطرق العامة بين المحافظات بموجب القرار الجمهورى رقم ٣٤٨ لسنة ٢٠١٢، كما أنشأ القرار الجمهورى رقم ٣٤٩ لسنة ٢٠١٢ جهاز تنظيم النقل بالقاهرة الكبرى، وقد عانى هذان الجهازان من عدم التفعيل نتيجة القصور التنظيمى والتشريعى لهما وكذلك تضارب اختصاصاتهما.

أولاً: فلسفة مشروع القانون وأهدافه.

يعانى قطاع النقل البرى المحلى والدولى من عشوائية فى التنظيم التشريعى وغياب للإطار القانونى الصحيح، المعنى بتنظيم نشاط هذا القطاع سواء من حيث إصدار التراخيص أو من حيث وضع وتنظيم آليات قيام هذا القطاع الحيوى بالدور المنوط به فى حدود الإستراتيجية العامة التى تتبناها الدولة، لتطوير كافة قطاعات النقل والطرق بما يسهم فى خطط التنمية المستدامة المتوسطة وبعيدة المدى، ولم تظهر تلك العشوائية فى التنظيم فى تعدد الأجهزة والإدارات الموكلة إليها تنظيم قطاع النقل البرى وتضارب اختصاصاتها فحسب، ولكنها ممتدة إلى النمط التقليدى والبيروقراطي الذى يتم من خلاله تفعيل دور هذه الجهات، بما لا يتناسب مع الرؤية المستقبلية لمحورية دور هذا القطاع بشقيه المحلى والدولى وأهمية دوره فى جذب الاستثمارات المحلية والدولية للعمل فيه بما سيكون له مردوده المباشر على الاقتصاد القومى بشكل عام، وبالتالي فقد ظهرت الحاجة الى إصدار قانون ينشئ جهازاً له الشخصية القانونية المستقلة، يتبنى تنظيم هذا القطاع ويعمل على ضبط أدائه بما يخوله له القانون من اختصاصات وأدوات تساعده على النهوض بهذا القطاع لتحقيق أولويات الدولة بشأنه والتى من أهمها تأمين سلامة الناقلين والمستخدمين وإنشاء قاعدة بيانات منضبطة ودقيقة لكافة مدخلات ومخرجات قطاع النقل البرى وتحويل كافة الأنشطة التى تزوالها جميع الكيانات العاملة فى هذا المجال من الاقتصاد غير الرسمى إلى الاقتصاد الرسمى، بالشكل الذى يساعد أجهزة الدولة فى تنظيم ورقابة أحد أهم قطاعات النقل وهو قطاع النقل البرى، وذلك لكى يتم ضبط منظومة نقل متكاملة تعمل ضمن السياسة العامة للدولة.

وبناءً على ما سبق فقد جاء مشروع القانون المعروض من أجل تحقيق عدة أهداف منها ما يلي:

- توحيد آلية تنظم خدمات النقل البرى للركاب والبضائع بين المحافظات وخدمات النقل الدولي، فى جهة واحدة وذلك عن طريق إيجاد بديل تشريعى منضبط ومنتظم لقرارى رئيس الجمهورية الأول رقم ٣٤٨ لسنة ٢٠١٢ بإنشاء جهاز تنظيم خدمات النقل البرى للركاب والبضائع على الطرق العامة بين المحافظات، والثانى رقم ٤٣٩ لسنة ٢٠١٢ بإنشاء جهاز تنظيم النقل بالقاهرة الكبرى (الذى اقتصر دوره على النقل البرى الداخلى بالقاهرة الكبرى).
- استحداث كيان موحد للإشراف على خدمات النقل البرى للركاب والبضائع على الطرق العامة بين المحافظات وخدمات النقل الدولي وذلك عن طريق إنشاء جهاز يسمى "جهاز تنظيم النقل البرى الداخلى والدولى" لتحقيق التنسيق والتنظيم والتخطيط المتكامل للارتقاء والنهوض بمستوى أداء الخدمات التى تقدمها كافة وسائل النقل البرى ورفع كفاءتها.
- تنظيم خدمات النقل البرى للركاب والبضائع على الطرق العامة بين المحافظات وخدمات النقل الدولي بما يكفل وضع الضوابط والمعايير والأطر اللازمه لممارسة أنشطة نقل الركاب والبضائع للأفراد والشركات والجمعيات التعاونية وغيرها من الكيانات، وذلك فى إطار ما تستهدفه الدولة وتسعى إليه الحكومة ومن أجل رفع كفاءة المرافق التى تتولى إدارة وسائل النقل العام وتوحيد منظومة هذا النقل وتحديث آلياته ووحداته ودعم وتطوير مشروعاته فى كل المحافظات، والمجتمعات العمرانية والمدن الجديدة، وكذا تفعيل دور الأجهزة والقطاعات القائمة على إدارة هذا النوع من النقل.

- دعم تكامل خدمات النقل ورفع مستوى أداء المشتغلين بها وتحقيق أكبر قدر من معايير الأمن والسلامة لوسائل النقل البرى وتوفير أعلى درجات الأمان للناقلين ولمستخدمى تلك الوسائل.
- إنشاء قاعدة بيانات دقيقة لكل ما يتعلق بالنقل البرى المحلى والدولى، مما سيسهم بشكل فعال فى وضع الخطط والاستراتيجيات اللازمة لتطوير مرفق النقل والطرق من ناحية، والتأثير بشكل إيجابى على كافة القطاعات الاقتصادية والاستثمارية المرتبطة بعملية تنظيم وتطوير النقل البرى.

ثانياً: الملامح الأساسية لمشروع القانون.

انتظم مشروع القانون فى ثمانى مواد للإصدار، وخمس وأربعين مادة وردت فى أربعة أبواب، وذلك على النحو الآتى:

← مواد الإصدار جاءت فى ثمانى مواد تضمنت الآتى:

- مراعاة أحكام القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٦٨ بشأن الطرق العامة، وكذلك قانون المرور رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣.
- تطبيق أحكام هذا القانون فيما يخص إنشاء جهاز تنظيم خدمات النقل البرى الداخلى والدولى.
- إلغاء قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٤٨ لسنة ٢٠١٢ بإنشاء جهاز تنظيم خدمات النقل البرى للركاب والبضائع على الطرق العامة بين المحافظات، وقرار رئيس الجمهورية رقم ٣٤٩ لسنة ٢٠١٢ بإنشاء جهاز تنظيم النقل بالقاهرة الكبرى، بما يقتضيه ذلك من إلغاء وجود الكيانات التى أنشئت بموجب هذين القرارين.
- نقل كافة حقوق والتزامات الجهازين اللذين تم إلغاؤهما، وكذلك حقوق والتزامات واختصاصات الهيئة العامة للطرق والكبارى والنقل البرى المتعلقة بالنقل البرى إلى الجهاز المنشأ بموجب هذا القانون.
- نقل العاملين فى الجهات التى تم إلغاؤها وإدارات النقل البرى بالهيئة العامة للطرق والكبارى والنقل البرى، إلى الجهاز المقرر إنشاؤه، بذات أوضاعهم الوظيفية وأجورهم وإجازاتهم ومزاياهم النقدية والعينية.
- منح سلطة إصدار اللائحة التنفيذية للوزير المعنى بشئون النقل خلال سنة من تاريخ العمل بالقانون، مع استمرار سريان القرارات واللوائح المنظمة السابقة لحين صدور اللائحة التنفيذية، واستمرار العمل بتراخيص وعقود الامتياز القائمة والممنوحة للمرخص لهم طوال مدة سريانها.
- النص على إصدار الوزير المعنى بالنقل للقرارات التنفيذية اللازمة لتنفيذ القانون.
- إلزام المرخص لهم بمزاولة نشاط النقل البرى الداخلى والدولى للركاب والبضائع بتوفيق أوضاعهم وفق أحكام هذا القانون خلال مهلة سنتين من تاريخ العمل به.
- مادة النشر.

← مواد مشروع القانون:-

انتظم مشروع القانون في أربعة أبواب تناول كل باب مواد تنظيم أحد جوانب تشكيل الجهاز واختصاصاته وطبيعة عمله، وانفرد الباب الأخير بوضع العقوبات المقررة على مخالفة أحكام القانون، وذلك كله على النحو التالي:

← الباب الأول بعنوان الأحكام العامة جاء في ثلاث عشرة مادة تناولت الأحكام التالية:-

- ❖ انفردت المادة (١) بوضع تعريفات لمقاصد بعض الكلمات والعبارات والمصطلحات الواردة بالقانون.
- ❖ تناولت المواد (٢ و٣ و٤) النص على إنشاء الجهاز وتوصيف طبيعته وتبعيته وتحديد مقره وأهدافه وكيفية تحقيق تلك الأهداف، وذلك على النحو التالي:

- إنشاء جهاز لتنظيم النقل البرى الداخلى والدولى مقره مدينة القاهرة.
- الطبيعة القانونية للجهاز (هيئة عامة اقتصادية تابعة لوزارة النقل).
- منح الجهاز الحرية فى القيام بالأعمال التى تكفل تحقيق الهدف من إنشائه، هذا بالإضافة إلى تسعة عشر اختصاصاً يتعلق بما يلى:

- رسم السياسات العامة للتطوير ووضع الأطر والمعايير وإعداد الدراسات الخاصة بالنقل البرى المحلى والدولى.
- وضع الضوابط والاشتراطات والأطر اللازمة لتشغيل منظومة النقل البرى الداخلى والدولى، وكذلك تلك اللازمة لنقل المنتجات البترولية والبضائع والمهمات ذات الطابع الخاص بالتنسيق مع الجهات المعنية.
- إصدار التراخيص والتصاريح اللازمة لمزاولة نشاط نقل الركاب والبضائع محلياً ودولياً بالتنسيق مع الجهات المعنية، وتحديد خطوط سير وسائل و وحدات النقل وعددها بما يتفق مع حجم الطلب عليه.
- وضع قواعد وشروط القيد فى سجل الناقلين، ووضع نظم تسعير الخدمة وتعريفه أجور نقل الركاب.

❖ تناولت المواد من (٥) إلى (٩): الهيكل التنظيمي للجهاز، والذي يتكون من عنصرين رئيسيين هما:-

- أ- مجلس الإدارة: حيث تناولت المادة (٥) تحديد رئيسه فى الوزير المختص بالنقل، ومنحت لرئيس مجلس الوزراء سلطة إصدار قرار تعيينه هو وأعضاء مجلس الإدارة المكون من ستة عشر عضواً يمثلون جميع الجهات المعنية بقطاع النقل، وحددت المادة (٦) اختصاصاته متضمنة أربعة عشر اختصاصاً منها رسم السياسات ووضع الأطر والقواعد اللازمة لتيسير نظام العمل داخل الجهاز واعتماد الآليات اللازمة لتنفيذ كافة الاختصاصات المنوطة به بموجب القانون، ونظمت المادة (٧) آلية انعقاد مجلس الإدارة واتخاذ قراراته.
- ب- الرئيس التنفيذي للجهاز: حيث أسندت المادتان (٨ و٩) إلى رئيس مجلس الوزراء سلطة تعيينه بناء على اقتراح الوزير المختص، وحددت اختصاصاته ومسئولياته فى تنفيذ قرارات مجلس الإدارة واقتراح الخطط والبرامج التي تحقق أهداف الجهاز وتمثيل الجهاز أمام القضاء وفى علاقاته بالغير، كما يحل محل رئيس مجلس الإدارة بشكل مؤقت حال غيابه.

❖ تناولت المواد من (١٠) إلى (١٢): الهيكل المالي والاداري للجهاز، حيث حددت المادتان (١٠) و (١١) مصادر تمويل الجهاز وموازنته واعتباره هيئة اقتصادية لها موازنة مستقلة، مع تخصيص نسبة ٢٠% من الفائض السنوي الذي يحققه للخزانة العامة للدولة، وقد تضمنت المادة (١٢) تحويل العاملين بالجهاز صفة مأموري الضبط القضائي بالنسبة للجرائم التي تقع بالمخالفة لأحكام هذا القانون.

← الباب الثاني بعنوان الترخيص والتنظيم والتشغيل، جاء في أربع وعشرين مادة بداية من المادة (١٣) وحتى

المادة (٣٦) وذلك على النحو التالي:-

❖ تناولت المواد من (١٣) إلى (١٩): تنظيم إصدار التراخيص المنصوص عليها في هذا القانون والتنازل عنها وتحديد مقابل إصدارها، حيث اشترطت المادة (١٣) الحصول على موافقة الجهاز عند الترخيص بتأسيس شركات لمزاولة نشاط النقل البري للركاب والبضائع، وألزمت المواد (١٤ و ١٥ و ١٦) من يزاول نشاط النقل البري سواء للركاب أو للبضائع، أو مهنة وكلاء النقل البري، بالحصول على ترخيص من الجهاز، مع النص على إمكانية تفويض المحافظين في منح تراخيص النقل البري للركاب داخل المحافظة وكذلك التفويض في منح الترخيص لمزاولة نشاط النقل البري بين المحافظات للسيارات ذات المقاعد الأقل من (٢٦) مقعداً بالنسبة لنقل الركاب، والشاحنات ذات الوزن الأقل من (٨) أطنان بالنسبة لنقل البضائع، وذلك وفق الضوابط التي تحددها اللائحة التنفيذية للقانون، والوكالة في ذات النشاط، كما ألزمت المادة (١٧) بالإعلان عن تعريفه أجور النقل، ومنعت المادة (١٨) التنازل عن التراخيص إلا بموافقة الجهاز؛ ومنحت المادة (١٩) لرئيس مجلس الوزراء سلطة تحديد مقابل إصدار التراخيص والموافقات وتجديدها وإصدار بدل الفاقد والتالف.

❖ تناولت المواد من (٢٠) إلى (٢٤): تحديد معايير وضوابط ومدد منح ترخيص التشغيل على خط أو مجموعة خطوط للنقل البري الداخلي والدولي، حيث أسندت المادة (٢٠) للجهاز إجراء مزايدة أو ممارسة بحسب الأحوال لمنح هذا الترخيص، وأجازت لرئيس مجلس الوزراء أو من يفوضه منح هذا الترخيص بالاتفاق المباشر طبقاً لما تقتضيه المصلحة العامة، وحددت المادة (٢١) مدة هذا الترخيص بحد أقصى عشر سنوات، مع السماح للجهاز بمد الترخيص بحد أقصى خمس سنوات بعد موافقة مجلس الإدارة، وأجازت المادة (٢٢) للمرخص له تشغيل السيارات لأغراض خاصة بالرحلات والسياحة بعد موافقة الجهاز، وأوجبت المادتان (٢٣ و ٢٤) على المرخص له بمسك حسابات دفترية منتظمة باللغة العربية تتضمن جميع الإيرادات، على أن يؤدي للجهاز قيمة مالية أو نسبة مئوية من إجمالي إيراداته يتم تحديد الحد الأدنى لها في شروط المزايدة أو الممارسة.

❖ فرضت المادة (٢٥): على المرخص له إبلاغ الجهاز عند إلغاء ترخيص التسيير أو نقل ملكية السيارة الخاضعة لهذا القانون.

- ❖ **نظمت المادتان (٢٦ و ٢٧):** حالات وقف الترخيص ومدة الوقف، وحالات إلغاءه، حيث أجازت للجهاز سحب الترخيص حال إخلال المرخص له بالتزاماته الواردة في هذا القانون للمدة التي تحددها اللائحة التنفيذية، وأجازت للجهاز إلغاء الترخيص عند إنذاره لتدارك الخلل خلال مدة يحددها الجهاز، ولم يتم بتدارك الخلل خلالها، كما حددت الحالات التي يلغى فيها الترخيص تلقائياً، وهي حالة ثبوت غش أو تدليس المرخص له، وحالة إفلاس أو إفسار المرخص له.
- ❖ **اعتبرت المادة (٢٨):** أموال الجهاز أموالاً عامة وما يستتبع ذلك من آثار قانونية.
- ❖ **فرضت المادتان (٢٩ و ٣٠):** على كل سيارة خاضعة لأحكام هذا القانون بطاقة تشغيل يصدرها الجهاز، وحظرت استخدامها في غير الغرض أو المسار المحدد لها عليها.
- ❖ **ألزمت المادة (٣١):** الجهاز بإنشاء سجل قيد للناقلين والوكلاء المرخص لهم بمزاولة النشاط.
- ❖ **اشتطت المادة (٣٢):** موافقة الجهاز قبل استيراد سيارات النقل الثقيل للبضائع والمهمات.
- ❖ **ألزمت المادة (٣٣):** الناقل بشروط ومواصفات شاحنات نقل البضائع وخاصة المتعلقة بالأبعاد والأحمال المحورية التي يضعها الجهاز.
- ❖ **ألزمت المادة (٣٤):** المرخص له بأن تظل شروط الترخيص ومدته قائمة ومتحققة طوال مدة سريان الترخيص.
- ❖ **اشتطت المادة (٣٥):** موافقة الجهاز لترخيص أو تجديد ترخيص تسيير السيارة الخاضعة لأحكام هذا القانون.
- ❖ **منحت المادة (٣٦):** للجهاز اختصاص اتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة لمراقبة تنفيذ شروط الترخيص.

← **الباب الثالث بعنوان النقل الدولي، جاء في ثلاث مواد بداية من المادة (٣٧) وحتى المادة (٣٩):**

- ❖ تناول تنظيم اختصاص الجهاز بخدمات النقل الدولي بما أكدته تلك المواد على أنه مع عدم الإخلال باتفاقيات النقل الثنائية والإقليمية والدولية، يحظر سير سيارات النقل البري للركاب أو شاحنات نقل البضائع غير المسجلة في الدولة وغير الصادر لها تصريح خاص من الجهاز، وكذلك إلزام الناقلين الدوليين بضرورة اتخاذ وكلاء محليين لهم، مرخص لهم من الجهاز وكذلك الالتزام بتغطية الرحلة تأمينياً من بدايتها إلى نهايتها وفق الشروط والقواعد التي تحددها اللائحة التنفيذية، كما فوضت الجهاز بالتنسيق مع وزارتي الدفاع والداخلية لوضع شروط النقل العابر (الترانزيت) ومتابعة الشاحنات الأجنبية أثناء مرورها من الأراضي المصرية.

← **الباب الرابع بعنوان العقوبات، جاء في ستة مواد بداية من المادة (٤٠) وحتى المادة (٤٥):**

- ❖ تناولت العقوبات على مخالفة أحكام القانون، حيث أفردت المادة (٤١) عقوبة الحبس مدة لا تقل عن ستة أشهر وبغرامة لا تقل عن مائة ألف جنيه، ولا تزيد على ثلاثمائة ألف جنيه أو إحدى هاتين العقوبتين في حال مخالفة أحكام المواد المتعلقة بضرورة الحصول على ترخيص لمزاولة النشاط سواء لنقل الركاب أو البضائع، كما أفردت المادة (٤٢) عقوبة الحبس لمدة لا تقل عن ثلاثة أشهر وبغرامة لا تقل عن خمسين ألف جنيه ولا تزيد على مائة ألف جنيه أو إحدى هاتين العقوبتين في حال مخالفة أحكام المادة المتعلقة بضرورة الحصول على بطاقة التشغيل للمرخص له وكذلك في حالة عدم التزام المرخص له بشروط الترخيص الممنوح له، كذلك جاءت العقوبات الواردة في المواد من (٤٣) إلى (٤٥) مقتصرة على غرامات مالية لمخالفة باقى الالتزامات الواردة في مواد مشروع القانون، مع معاقبة المسئول عن الإدارة

الفعلية للشخص الاعتباري بذات العقوبات عن الأفعال التي ترتكب بالمخالفة لإحكام هذا القانون وذلك وفق ما نصت عليه المادة (٤٥) من شروط لازمة لتطبيق تلك العقوبة.

ثالثاً: مراجعة مجلس الدولة لمشروع القانون.

إعمالاً لحكم المادة (١٩٠) من الدستور والمادة (١٧٥) من اللائحة الداخلية للمجلس، فقد قام قسم التشريع بمجلس الدولة بتدارس مشروع القانون المعروض في ضوء النصوص الدستورية وقام بمراجعته وإفراغه في الصياغة القانونية التي تستقيم معها أحكام المشروع على الأسس القانونية السليمة سواء من حيث الشكل أو الموضوع.

رابعاً: أهم التعديلات التي أدخلتها اللجنة المشتركة على مشروع القانون.

من خلال دراسة اللجنة لفلسفة مشروع القانون والأهداف المرجوة منه وما أبداه السادة مندوبو الحكومة من إيضاحات وما اطلعت عليه اللجنة من قوانين مرتبطة بمشروع القانون ورد ذكرها في قرار رئيس مجلس الوزراء بمشروع قانون، وكذلك بعض القوانين الأخرى ذات الشأن ومنها قرار رئيس الجمهورية العربية المتحدة بالقانون رقم (٦٦) لسنة ١٩٦٣ بإصدار قانون الجمارك والقانون رقم (٨١) لسنة ٢٠١٦، بإصدار قانون الخدمة المدنية، والقانون رقم (٨٧) لسنة ٢٠١٨ بإصدار قانون تنظيم خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات رقم ٨٧ لسنة ٢٠١٨، والقانون رقم (١٨٢) لسنة ٢٠١٨ بإصدار قانون تنظيم التعاقدات التي تبرمها الجهات العامة.

وفي ضوء ما دار من مناقشات تناولت نصوص مواد مشروع القانون، فقد ارتأت اللجنة إدخال بعض التعديلات على بعض نصوص مواد مشروع القانون، وذلك على النحو التالي:

• في مسمى مشروع القانون.

- استبدلت اللجنة كلمة "إنشاء" بكلمة "إنشاء" وذلك لضبط الصياغة اللغوية وتوضيح المعنى.
- التعديل الواردة على مواد الإصدار.

- المادة الأولى: استبدلت اللجنة بنص المادة النص الآتي " يعمل بأحكام القانون المرافق في شأن إنشاء وتنظيم النقل البري الداخلي والدولي وذلك بمراعاة أحكام القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٦٨ بشأن الطرق العامة، وقانون المرور رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣." وذلك لحسن الصياغة القانونية.

- المادة الثالثة:

- استبدلت اللجنة كلمة "جميع" بكلمة "كافة"، وذلك لضبط الصياغة.
- استبدلت اللجنة برقمى "الرابعة والخامسة: رقمى (٥ و٤)"، وذلك اتساقاً مع ما ورد في نص القرار المشار إليه.
- أضافت اللجنة عبارة "إعادة تنظيم الهيئة العامة للطرق والكبارى والنقل البري" بعد عبارة "قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٣٤ لسنة ٢٠٠٤" وذلك لذكر مسمى القانون وتحديده.
- استبدلت اللجنة بعبارة "المشار إليهما في المادة السابقة" عبارة "رقمى ٣٤٨ و ٣٤٩ لسنة ٢٠١٢ المشار إليهما." وذلك لتحديد القرار المقصود في المادة.

- حذفت اللجنة عبارة "ويسأل مسئولية كاملة عنها" الواردة في عجز المادة، وذلك استناداً إلى أن المادة تقرر في حكمها انتقال كافة الحقوق والالتزامات والاختصاصات التي تبني عليها تلك المسئولية، وبالتالي اعتبرت اللجنة تلك العبارة تزييداً لا داعي له.
- المادتان الخامسة والسادسة: استبدلت فيهما اللجنة بعبارة "الوزير المعنى" عبارة "الوزير المختص" ، وذلك لورود تعريف الوزير المختص في مادة التعريفات.
- التعديلات الواردة على مواد مشروع القانون:

❖ المادة (١):

- في تعريف وكيل النقل أضافت اللجنة كلمة الشخص في بداية التعريف، وذلك لتوضيح المعنى.
- تصحيح الخطأ المادى الوارد على عبارة "النقل الثقيل البضائع"، لتصبح "النقل الثقيل للبضائع".
- إضافة تعريف جديد يضاف إلى التعريفات الواردة في المادة يعرف عبارة "النقل متعدد الوسائط" وذلك لأنها ورد ذكرها في البند ٣ من المادة (٤) ولم يرد لها تعريف محدد، وذلك على النحو التالي:
- النقل متعدد الوسائط: نقل بضائع باستخدام وسيطتي نقل أو أكثر بعقد نقل واحد ووثيقة نقل واحدة.

❖ المادة (٢):

- استبدلت اللجنة بعبارة "مدينة القاهرة" عبارة "محافظة القاهرة"، وذلك لكون النطاق الجغرافى للمحافظة أعم وأشمل من المدينة.
- استبدلت اللجنة بعبارة " بجمع محافظات جمهورية مصر العربية" عبارة " له داخل الجمهورية"، وذلك لضبط الصياغة.

❖ المادة (٤):

- البند ١:
- استبدال عبارة "هذه المنظومة" بعبارة "هذا النقل"، وكذلك استبدال حرف "عليها" بحرف "عليه"، وذلك لتوضيح المعنى وضبط الصياغة اللغوية.
- استبدال عبارة "الوزارة المختصة" بعبارة "الوزارة المعنية"، وذلك لورود تعريف الوزارة المختصة في مادة التعريفات.
- البند ١٠: حذف عبارة "في إصدارها" الواردة بعد عبارة "بالتنسيق مع الجهات المعنية" وذلك لضبط الصياغة اللغوية، وتوضيح المعنى المقصود.
- البند ١١: تصحيح الخطأ المادى بحذف حرف العطف "و" الوارد على كلمة "الداخلي" بعد عبارة "أعمال النقل البرى"، وذلك لتوضيح المعنى المراد.
- البند ١٢: استبدال عبارة "التعاقدات العمومية" بعبارة "المناقصات والمزيدات" وذلك لاتساق المعنى مع مسمى القانون الجديد الذى ينظم التعاقدات العمومية والذى بمقتضاه تم إلغاء قانون المناقصات والمزيدات.

- البند ١٧: استبدال كلمة "تنظيم" بكلمة "تحديد" الواردة في صدر البند، وذلك لكون كلمة "تنظيم" أعم وأشمل، مما يسهم في تحقيق الهدف من هذا البند.

- أضافت اللجنة بنداً جديداً برقم (٢٠) بمقتضاه يضاف اختصاص جديد للجهاز، ونصه كالتالي:

"٢٠. تنفيذ أحكام القرارات التنظيمية التي يصدرها رئيس مجلس الوزراء لتطبيق القانون رقم ٨٧ لسنة

٢٠١٨ بشأن تنظيم خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات."

وذلك نظراً لأنه كان من المقرر أن يسند لجهاز تنظيم النقل بالقاهرة الكبرى - الذى ألغى بموجب هذا المشروع القانون- تنفيذ الأحكام التنظيمية الصادرة بقرار رئيس مجلس الوزراء بشأن قانون تنظيم خدمات النقل باستخدام تكنولوجيا المعلومات، وبالتالي فإن اللجنة رأت إضافة هذا الاختصاص للجهاز المقرر إنشاؤه بموجب مشروع القانون المعروض.

❖ المادة (٥):

- البند ١٠:

▪ استبدال عبارة "ممثلي الوزارات" بعبارة "الممثلين عن الوزارات المختصة"، وذلك لضبط الصياغة.

▪ استبدال عبارة "لأى منهم" بلفظ "لهم" الواردة في الفقرة الثانية وذلك حتى ينصرف الشرط المطلوب على أى من المسؤولين وليس على الكل.

- البند ١١: إضافة عبارة "يختارهم الوزير المختص" في عجز البند، وذلك اتساقاً مع الصياغة الواردة في باقى بنود المادة والتي تحدد من يختار العضو الممثل لكل جهة أو كيان في مجلس إدارة الجهاز.

❖ المادة (٦):

- البند ٤: استبدال كلمة "للركاب" بكلمة "والركاب"، وذلك لضبط الصياغة اللغوية، وتوضيح المعنى المقصود.

- البند ١١: استبدال كلمة "لتحليل" بكلمة "وتحليل"، وذلك لضبط الصياغة اللغوية بحيث يعود فعل التحليل على اللجان المشار إليها في صدر البند، وليس على مجلس الإدارة.

❖ المادة (٧):

▪ استبدال عبارة "وكلما دعت الحاجة لذلك" بعبارة "وكلما اقتضت الضرورة ذلك" وذلك لعدم قصر عقد جلسات مجلس الإدارة في غير الوقت المحدد له على توافر حالة الضرورة، بل تمتد إلى عقد جلسات وفقاً للاحتياجات التي يقررها رئيس مجلس الإدارة.

▪ استبدال كلمة "دعوة" بكلمة "دعوى" الورده في الفقرة الأولى من المادة، وذلك لتصحيح الصياغة اللغوية وفق المعنى المراد.

❖ **المادة (٨): الفقرة الأولى:** استحداث اللجنة منصبى نائبى الرئيس التنفيذى للجهاز، وذلك نظراً لطبيعة وأهمية المهام - المتشعبة والدورية- الموكلة للرئيس التنفيذى للجهاز، بما يقتضى معه تعيين نائبين لمعاونته وكذلك ليحل أى منهما محله حال غيابه، وبناء على ذلك فإن نص الفقرة الأولى من هذه المادة أصبح كالاتى:-

"يكون للجهاز رئيس تنفيذي ونائبان يصدر بتعيينهم قرار من رئيس مجلس الوزراء بناء على اقتراح الوزير المختص، وذلك لمدة أربع سنوات قابلة للتجديد، ويحدد القرار معاملتهم المالية، ويكون الرئيس التنفيذى للجهاز مسؤولاً أمام مجلس الإدارة عن سير أعمال الجهاز فنياً وإدارياً ومالياً، وله على الأخص مباشرة الاختصاصات الآتية:"

❖ **المادة (٩):** إضافة حرف "م" لكلمة "أما"، وذلك استدراكاً للخطأ المادى الوارد فى فى هذه الكلمة لتصبح "أمام".

❖ **المادة (١٢):** إضافة كلمة "بعض" قبل كلمة "العاملين" وذلك لقصر منح صفة الضبطية القضائية على العاملين الذين تتطلب واجبات وظائفهم تلك الصفة، نظراً لأهمية وخطورة إضفاء هذه الصفة على جميع العاملين بالجهاز دون تمييز.

❖ **المادة (١٤):** استبدال حرف "حتى" بعبارة "الأقل من" الواردة قبل عبارة " ٢٦ مقعداً " لإدخال السيارات ذات الستة والعشرين مقعداً ضمن نطاق تفويض المحافظين في منح ترخيص مزاولة نشاط النقل البرى للركاب بين المحافظات لكون السعة التصميمية للحافلات المقصودة هى ٢٦ راكباً، وأن عبارة الأقل من ٢٦ راكباً تخرجها من مضمون النص.

❖ **المادة (٢٠):**

- **الفقرة الأخيرة:** استبدال عبارة "قانون تنظيم التعاقدات التى تبرمها الجهات العامة الصادر بالقانون رقم ١٨٢ لسنة ٢٠١٨" بعبارة "القانون رقم ٨٩ لسنة ١٩٩٨ بشأن تنظيم أحكام المناقصات والمزايدات"، وذلك نظراً لأن قانون تنظيم التعاقدات التى تبرمها الجهات العامة قد حل محل قانون تنظيم المناقصات والمزايدات الذى تم إلغاء العمل به.

❖ **المادة (٢٣):**

- استبدال عبارة "خطوط نقل الركاب" بكلمة "الخطوط" الواردة فى السطر الأول من المادة، وذلك لتوضيح المعنى والتأكيد على أن القطاع المعنى بتطبيق هذه المادة هو قطاع النقل البرى للركاب فقط دون البضائع.

- استبدال كلمة "التحقق" الواردة فى السطر الأخير من المادة بكلمة "التحقيق"، وذلك لضبط الصياغة اللغوية وتوضيح المعنى المراد.

❖ **المادة (٢٧):**

- فى صدر المادة: إضافة عبارة "أى من" قبل عبارة " الحالتين الآتيتين" وذلك لى ينصرف إلغاء الترخيص فى حالة توافر أى من الحالتين وليس كليهما.

❖ **المادة (٣٥):** استبدلت اللجنة بنص المادة النص التالي: "يشترط لإصدار تراخيص تسيير سيارات النقل البرى للركاب أو شاحنات النقل البرى للبضائع الخاضعة لأحكام هذا القانون، أو تجديدها الحصول على موافقة الجهاز" وذلك لضبط الصياغة، والتأكيد على حتمية موافقة الجهاز لإصدار ترخيص تسيير أو تجديد ترخيص السيارة أو الشاحنة الصادر من إدارات المرور .

❖ **المادة (٣٧):**

- في صدر المادة: إضافة عبارة " **النافذة في مصر**" في عجز الفقرة، وذلك للإشارة إلى الاتفاقيات التي تلزم مصر دون غيرها، ولكي تتسق الصياغة مع ما جاء في نص المادة (٣٩) من مشروع القانون.
 - **البند (١):** تعديل الخطأ المادى الوارد في هذا البند، وذلك باستبدال كلمة "تغيير" بكلمة "تغير".
 - **البند (٢):** استبدال حرف الجر "ب" بحرف الجر "ل" الملاصقة لكلمة السيارات وذلك لضبط الصياغة.
- ❖ **المادة (٣٩):** إضافة عبارة " **في مصر**" بعد كلمة "النافذة"، وذلك للتأكيد على ما سبق الإشارة إليه في المادة (٣٧) للتحديد للاتفاقيات المقصودة في المادة.

❖ **المادة (٤١):**

- النزول بعقوبة الحبس الواردة فى المادة لتصبح "**مدة لا تزيد على ثلاثة أشهر**"، بدلاً من "مدة لا تقل عن ستة أشهر" وكذلك تخفيض قيمة الغرامة لتصبح "**لا تزيد على خمسين ألف جنيه**"، بدلاً من " لا تقل عن مائة ألف جنية، ولا تزيد على ثلاثمائة ألف جنية"، وذلك حتى تتناسب العقوبة مع مختلف الأفعال المجرمة فى المواد المشار إليها، هذا بالإضافة إلى أن حذف الحد الأدنى يخول للقاضى سلطة تقديرية موسعة يمكن من خلالها تفعيل مبدأ تفريد العقوبة بما تتناسب مع جسامة الفعل وملابسات كل مخالفة حيث سبق وأن أقرت المحكمة الدستورية العليا بأن "سلطة القاضى فى تفريد العقوبة هى التى تخرجها من قوالبها الصماء وتردها إلى جزاء يعايش الجريمة ومرتكبها ولا ينفصل عن واقعها".^(١)
- حذف كلمة "رقمى" الواردة بعد عبارة "أحكام المواد"، وذلك لضبط الصياغة.

وبناء عليه فقد أصبح نص المادة كالتالى:

"يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاثة أشهر وبغرامة لا تزيد على خمسين ألف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يخالف أحكام المواد: (١٤ ، ١٥ ، ١٦) من هذا القانون".

❖ **المادة (٤٢):**

- النزول بعقوبة الحبس الواردة فى المادة لتصبح "**مدة لا تزيد على شهر**"، بدلاً من "مدة لا تقل عن ثلاثة أشهر" وكذلك تخفيض قيمة الغرامة لتصبح "**لا تزيد على ثلاثين ألف جنيه**" بدلاً من " لا تقل عن خمسين ألف جنية، ولا تزيد على مائة ألف جنية"، وذلك تماشياً مع النهج الذى اتبعته اللجنة الرامى إلى تناسب العقوبة وتفعيل مبدأ تفريد العقوبة.

(١) انظر حكم المحكمة الدستورية العليا فى الدعوى رقم ٦٤ لسنة ١٩ لسنة ١٩٩٨، بتاريخ ٩ مايو سنة ١٩٩٨؛ وفى ذات المعنى العديد من الأحكام منها الدعوى ١٣٠ لسنة ١٨ دستورية، بتاريخ الاول يناير سنة ١٩٩٧، والدعوى رقم ١٥٢ لسنة ٢٧ دستورية بتاريخ ١٣ مايو ٢٠٠٧.

▪ حذف كلمة "رقمى" الواردة بعد عبارة "أحكام المادين"، وذلك لضبط الصياغة.

وبناء عليه فقد أصبح نص المادة كالاتى:

"يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على شهر وبغرامة لا تزيد على ثلاثين ألف جنيه، أو بإحدى هاتين

العقوبتين كل من يخالف أحكام المادتين: (٢٩ ، ٣٤) من هذا القانون".

❖ المادتان (٤٣ ، ٤٤): حذف كلمة "أرقام" الواردة بعد أحكام المواد، وذلك لضبط الصياغة القانونية.

خامسا: رأى اللجنة المشتركة.

رأت اللجنة الموافقة على مشروع القانون المعروض بعد إجراء بعض التعديلات التى اقتضاها تحقيق فلسفة مشروع القانون وضبط الصياغة، وذلك للأسباب الآتية: -

- تحقيق التنظيم الموحد والمحكم والمنضبط لكل ما يتعلق بالنقل البرى بالشكل الذى يعالج كلا من القصور التشريعى بالنسبة للنقل البرى الدولى، وعشوائية التنظيم وتضارب الاختصاص بين الادارات والأجهزة المختلفة بالنسبة للنقل البرى المحلى.
- بناء على تطبيق أحكام هذا القانون سيصبح لدينا قاعدة بيانات دقيقة ومتكاملة لكل مايتعلق بالنقل البرى المحلى والدولى مما سيكون له الدور الفعال فى تسهيل وتيسير أداء المنظومة بما يكفل تحقيق أكبر خدمة ممكنة للمواطن والكيانات والأفراد العاملة فيها، هذا بالإضافة إلى أنه من خلال معالجة تلك البيانات سيتضح لمصدر القرار مدى حاجة القطاع إلى تدعيم وأوجه القصور فيه للوصول إلى تلبية الاحتياجات الفعلية اللازمة لتطوير أدائه، وصولاً إلى تحديث منظومة النقل بشكل عام فى إطار إستراتيجية الدولة المتكاملة للتنمية والتعمير.
- وأخيراً فإن هذا القانون سيعمل على مزيد من دمج قطاع النقل البرى الداخلى والدولى ضمن الاقتصاد الرسمى بما يسهم فى تحقيق منفعة للاقتصاد القومى.

واللجنة المشتركة إذ ترفع تقريرها إلى المجلس الموقر، ترحو الموافقة على مشروع القانون بعد التعديل بالصيغة المرفقة.

رئيس اللجنة المشتركة

النائب / هشام عبد الواحد

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
<p data-bbox="197 204 981 316">مشروع قانون بإصدار قانون إنشاء جهاز تنظيم النقل البرى الداخلى والدولى.</p> <p data-bbox="869 338 1102 450">باسم الشعب رئيس الجمهورية</p>	<p data-bbox="1160 204 2145 316">قرار رئيس مجلس الوزراء بمشروع قانون بإصدار قانون بإنشاء جهاز تنظيم النقل البرى الداخلى والدولى.</p> <p data-bbox="1930 475 2168 507">رئيس مجلس الوزراء</p> <p data-bbox="1863 529 2168 561">بعد الاطلاع على الدستور؛</p> <p data-bbox="1921 584 2168 616">وعلى قانون العقوبات؛</p> <p data-bbox="1930 638 2168 670">وعلى القانون المدنى؛</p> <p data-bbox="1818 692 2168 724">وعلى قانون الإجراءات الجنائية؛</p> <p data-bbox="1496 746 2168 778">وعلى القانون رقم ٣٠٨ لسنة ١٩٥٥ في شأن الحجز الإدارى؛</p> <p data-bbox="1451 801 2168 833">وعلى قانون الهيئات العامة الصادر بالقانون رقم ٦١ لسنة ١٩٦٣؛</p> <p data-bbox="1249 855 2168 887">وعلى القانون رقم ١١٨ لسنة ١٩٦٤ في شأن إنشاء الجهاز المركزي للتنظيم والإدارة؛</p> <p data-bbox="1563 909 2168 941">وعلى القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٦٨ بشأن الطرق العامة؛</p> <p data-bbox="1370 963 2168 995">وعلى القانون رقم ٦٤ لسنة ١٩٧٠ بتنظيم نقل البضائع في الطرق العامة؛</p> <p data-bbox="1393 1018 2168 1050">وعلى القانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٧١ بتنظيم النقل العام للركاب بالسيارات؛</p> <p data-bbox="1482 1072 2168 1104">وعلى القانون رقم ٥٣ لسنة ١٩٧٣ بشأن الموازنة العامة للدولة؛</p> <p data-bbox="1527 1126 2168 1158">وعلى قانون المرور الصادر بالقانون رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣؛</p> <p data-bbox="1137 1181 2168 1212">وعلى قانون نظام منح التزامات إدارة مرافق النقل العام للركاب بالسيارات الصادر بالقانون رقم</p> <p data-bbox="1966 1235 2168 1267">٥٥ لسنة ١٩٧٥؛</p> <p data-bbox="1451 1289 2168 1321">وعلى القانون رقم ١٨٨ لسنة ١٩٧٥ في شأن الاستيراد والتصدير؛</p> <p data-bbox="1393 1343 2168 1375">وعلى قانون نظام الإدارة المحلية الصادر بالقانون رقم ٤٣ لسنة ١٩٧٩؛</p> <p data-bbox="1482 1398 2168 1430">وعلى القانون رقم ١٢٧ لسنة ١٩٨١ بشأن المحاسبة الحكومية؛</p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
	<p>وعلى قانون شركات المساهمة، والتوصية بالأسهم والشركات ذات المسؤولية المحدودة وشركات الشخص الواحد الصادر بالقانون رقم ١٥٩ لسنة ١٩٨١؛</p> <p>وعلى قانون تنظيم المناقصات والمزايدات الصادر بالقانون رقم ٨٩ لسنة ١٩٩٨؛</p> <p>وعلى قانون التجارة الصادر بالقانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩؛</p> <p>وعلى قانون التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث مركبات النقل السريع داخل جمهورية مصر العربية الصادر بالقانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧؛</p> <p>وعلى قانون الاستثمار الصادر بالقانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠١٧؛</p> <p>وعلى قرار رئيس الجمهورية رقم ٥٧ لسنة ٢٠٠٢ بتنظيم وزارة النقل؛</p> <p>وعلى قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٣٤ لسنة ٢٠٠٤ بإعادة تنظيم الهيئة العامة للطرق والكبارى والنقل البرى؛</p> <p>وعلى قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٤٨ لسنة ٢٠١٢ بإنشاء جهاز تنظيم خدمات النقل البرى للركاب والبضائع على الطرق العامة بين المحافظات؛</p> <p>وعلى قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٤٩ لسنة ٢٠١٢ بإنشاء جهاز تنظيم النقل بالقاهرة الكبرى؛</p> <p>وبعد موافقة مجلس الوزراء؛</p> <p>وبناء على ما ارتآه مجلس الدولة.</p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
<p style="text-align: center;">قرر</p> <p style="text-align: center;">مجلس النواب القانون الآتى نصه، وقد أصدرناه:</p> <p style="text-align: center;">(المادة الأولى)</p> <p><u>يعمل بأحكام القانون المرافق في شأن إنشاء وتنظيم النقل البري الداخلى والدولى وذلك بمراعاة أحكام القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٦٨ بشأن الطرق العامة، وقانون المرور رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣.</u></p>	<p style="text-align: center;">قرر</p> <p style="text-align: center;">مشروع القانون الآتى نصه، يقدم إلى مجلس النواب</p> <p style="text-align: center;">(المادة الأولى)</p> <p><u>مع مراعاة القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٦٨ بشأن الطرق العامة، وقانون المرور رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣، يعمل بأحكام القانون المرافق بشأن إنشاء جهاز تنظيم النقل البري الداخلى والدولى.</u></p>
<p style="text-align: center;">(المادة الثانية)</p> <p>يلغى قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٤٨ لسنة ٢٠١٢ بإنشاء جهاز تنظيم خدمات النقل البري للركاب والبضائع على الطرق العامة بين المحافظات، وقرار رئيس الجمهورية رقم ٣٤٩ لسنة ٢٠١٢ بإنشاء جهاز تنظيم النقل بالقاهرة الكبرى. كما يلغى كل حكم يخالف أحكام القانون المرافق.</p>	<p style="text-align: center;">(المادة الثانية)</p> <p>يلغى قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٤٨ لسنة ٢٠١٢ بإنشاء جهاز تنظيم خدمات النقل البري للركاب والبضائع على الطرق العامة بين المحافظات، وقرار رئيس الجمهورية رقم ٣٤٩ لسنة ٢٠١٢ بإنشاء جهاز تنظيم النقل بالقاهرة الكبرى، كما يلغى كل حكم يخالف أحكام القانون المرافق.</p>
<p style="text-align: center;">(المادة الثالثة)</p> <p>تنتقل جميع حقوق والتزامات واختصاصات الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري الواردة بالمادتين (٥ و٤) الخاصة بالنقل البري من قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٣٤ لسنة ٢٠٠٤ بإعادة تنظيم الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري، كما تنتقل حقوق والتزامات جهازى تنظيم خدمات النقل البري بين المحافظات، وتنظيم النقل بالقاهرة الكبرى المنشأين بقرارى رئيس الجمهورية رقمى: ٣٤٨ و ٣٤٩ لسنة ٢٠١٢ المشار إليهما، إلى جهاز تنظيم النقل البري الداخلى والدولى.</p>	<p style="text-align: center;">(المادة الثالثة)</p> <p>تنتقل كافة حقوق والتزامات واختصاصات الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري الواردة بالمادتين <u>الرابعة والخامسة</u> الخاصة بالنقل البري من قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٣٤ لسنة ٢٠٠٤، كما تنتقل حقوق والتزامات جهازى تنظيم خدمات النقل البري بين المحافظات، وتنظيم النقل بالقاهرة الكبرى المنشأين بقرارى رئيس الجمهورية المشار إليهما فى المادة السابقة، إلى جهاز تنظيم النقل البري الداخلى والدولى، وسأل مسئولية كاملة عنها.</p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
<p align="center">(المادة الرابعة)</p> <p align="center">كما هي</p>	<p align="center">(المادة الرابعة)</p> <p>يُنقل العاملون بإدارات النقل البرى بالهيئة العامة للطرق والكبارى والنقل البرى، والعاملون بجهاز تنظيم النقل بالقاهرة الكبرى الموجودون بالخدمة في تاريخ العمل بهذا القانون إلى جهاز تنظيم النقل البرى الداخلى والدولى بذات أوضاعهم الوظيفية، وأجورهم، وإجازاتهم، ومزاياهم النقدية والعينية والتعويضات.</p> <p>وتستمر معاملة هؤلاء العاملين بجميع الأنظمة والقواعد التي تنظم شئونهم الوظيفية، وذلك إلى أن تصدر لوائح أنظمة العاملين بالجهاز، وفقاً لأحكام القانون المرافق خلال سنة من تاريخ العمل بالقانون.</p> <p>ويحتفظ العامل المنقول بصفة شخصية بما يحصل عليه من أجور وإجازات، ومزايا نقدية وعينية، وتعويضات ولو كانت تزيد على ما يستحقه، طبقاً لهذه اللوائح، دون أن يؤثر على ما يستحقه مستقبلاً من أية علاوات أو مزايا.</p>
<p align="center">(المادة الخامسة)</p> <p>يصدر الوزير المختص بشئون النقل اللائحة التنفيذية للقانون المرافق خلال سنة من تاريخ العمل بهذا القانون، وإلى أن تصدر اللائحة المشار إليها يستمر العمل بالقرارات، واللوائح المنظمة والسارية وقت صدوره.</p> <p align="center">كما هي</p>	<p align="center">(المادة الخامسة)</p> <p>يصدر الوزير المعنى بشئون النقل اللائحة التنفيذية للقانون المرافق خلال سنة من تاريخ العمل بهذا القانون، وإلى أن تصدر اللائحة المشار إليها يستمر العمل بالقرارات، واللوائح المنظمة والسارية وقت صدوره.</p> <p>ويستمر العمل بالتراخيص وعقود الامتياز القائمة والممنوحة للمرخص لهم طوال مدة سريانها.</p>
<p align="center">(المادة السادسة)</p> <p>يصدر الوزير المختص بشئون النقل القرارات اللازمة لتنفيذ القانون المرافق، ويختص باعتماد قرارات مجلس الإدارة.</p>	<p align="center">(المادة السادسة)</p> <p>يصدر الوزير المعنى بشئون النقل القرارات اللازمة لتنفيذ القانون المرافق، ويختص باعتماد قرارات مجلس الإدارة.</p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
<p align="center">(المادة السابعة)</p> <p align="center">كما هي</p>	<p align="center">(المادة السابعة)</p> <p>يلتزم المرخص لهم بمزاولة نشاط النقل البرى الداخلى والدولى للركاب والبضائع في تاريخ العمل بهذا القانون بتوفيق أوضاعهم، طبقاً لأحكامه خلال مدة سنتين من تاريخ العمل به، وذلك وفقاً للقواعد والضوابط والشروط التي يصدر بها قرار من الوزير المعنى بشئون النقل.</p>
<p align="center">(المادة الثامنة)</p> <p>ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية، ويعمل به من اليوم التالى لتاريخ نشره. <u>يبصم هذا القانون بخاتم الدولة، وينفذ كقانون من قوانينها.</u></p>	<p align="center">(المادة الثامنة)</p> <p>ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية، ويعمل به من اليوم التالى لتاريخ نشره.</p> <p align="right">رئيس مجلس الوزراء (دكتور / مصطفى مدبولى)</p> <p align="right">٢٠١٨/١٠/١١</p>
<p align="center">قانون إنشاء جهاز تنظيم النقل البرى الداخلى والدولى</p> <p align="center">الباب الأول</p> <p align="center">الأحكام العامة</p> <p align="center">(المادة ١)</p> <p>في تطبيق أحكام هذا القانون يقصد بالكلمات والعبارات التالية المعانى الموضحة قرين كل منها:</p> <p align="center">كما هو</p> <p align="center">كما هو</p> <p align="center">كما هو</p>	<p align="center">قانون إنشاء جهاز تنظيم النقل البرى الداخلى الدولى</p> <p align="center">الباب الأول</p> <p align="center">الأحكام العامة</p> <p align="center">(المادة ١)</p> <p>في تطبيق أحكام هذا القانون يقصد بالكلمات والعبارات التالية المعانى الموضحة قرين كل منها:</p> <p align="center">الدولة: جمهورية مصر العربية.</p> <p align="center">الوزارة المختصة: الوزارة المعنية بشئون النقل.</p> <p align="center">الوزير المختص: الوزير المعنى بشئون النقل.</p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
كما هو	<p>الجهات المعنية: جميع الوزارات والهيئات العامة والخدمية التي لها صلة مباشرة بنشاط النقل البرى الداخلى والدولى للركاب والبضائع، والجهات القائمة على إنشاء وتنمية وإدارة الطرق.</p>
كما هو	<p>الجهاز: جهاز تنظيم النقل البرى الداخلى والدولى.</p>
كما هو	<p>الطرق العامة: شبكة الطرق المُعدة للاستعمال من جانب الكافة، داخل حدود الدولة.</p>
كما هو	<p>الناقل: شخص طبيعى أو اعتبارى مرخص له قانوناً بتقديم خدمات النقل البرى للركاب وللبضائع.</p>
<p>وكيل النقل: <u>الشخص</u> المرخص له من الجهاز بأعمال الوكالة عن الناقلين في أنشطة النقل البرى للركاب أو البضائع.</p>	<p>وكيل النقل: المرخص له من الجهاز بأعمال الوكالة عن الناقلين في أنشطة النقل البرى للركاب أو البضائع.</p>
كما هو	<p>النقل البرى الداخلى: خدمة النقل البرى للركاب أو البضائع داخل حدود الدولة.</p>
كما هو	<p>النقل البرى الدولى: خدمة النقل البرى للركاب أو البضائع على الطرق العامة من الدولة إلى دولة أخرى أو العكس.</p>
كما هو	<p>النقل العابر(الترانزيت): النقل البرى للبضائع الذى يبدأ وينتهى خارج البلاد، ويمر بأراضيها، دون التوقف للشحن أو التفريغ.</p>
<p>النقل الثقيل للبضائع: نقل البضائع بالشاحنات ذات الوزن القائم، بدءاً من (٨) أطنان فأكثر.</p>	<p>النقل الثقيل البضائع: نقل البضائع بالشاحنات ذات الوزن القائم، بدءاً من (٨) أطنان فأكثر.</p>
كما هو	<p>النقل الذاتى: نقل البضائع بالشاحنات المملوكة للشركات، أو الجمعيات، أو الجهات الإنتاجية أو التجارية، أو الخدمية لأغراضها الخاصة.</p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
كما هو	<p>سيارات النقل البرى للركاب: مركبات آلية مجهزة ومصممة خصيصاً لنقل الركاب، وتشمل مركبات النقل العام والخاص، والسياحى، والرحلات، والمدارس.</p>
كما هو	<p>شاحنات نقل البضائع: مركبات آلية مجهزة ومصممة خصيصاً لنقل البضائع على الطرق العامة.</p>
كما هو	<p>البضائع: جميع الطرود والحاويات والمنقولات المعتادة أو ذات الطابع الخاص التي يتم نقلها بشاحنات نقل بضائع على الطرق العامة.</p>
كما هو	<p>المسار: الطريق الذى يصل بين نقطتى الانطلاق والوصول.</p>
كما هو	<p>خط السير: خط السير الذى يحدده الجهاز على مسار بعينه للمرخص له، بالتنسيق مع المحافظين كل فى نطاق اختصاصه.</p>
كما هو	<p>الخدمة غير المنتظمة: الخدمة التي يرخص بها لنقل الركاب بالسيارات، والتي تؤدى فى توقيت بذاته يتم تعيينه، وعلى خط بعينه.</p>
كما هو	<p>بطاقة التشغيل: بطاقة يصدرها الجهاز لكل سيارة أو شاحنة موضحة بها بياناتها.</p>
كما هو	<p>أنشطة النقل البرى: أعمال خدمات النقل البرى الداخلى والدولى للركاب أو البضائع.</p>
كما هو	<p>الحمل المحورى: الوزن الواقع على كل محور من محاور المركبة، ويمثل جزءاً من الوزن الإجمالى للمركبة.</p>
كما هو	<p>الوزن القائم: الوزن الإجمالى للشاحنة شاملاً وزنها فارغاً، بالإضافة إلى وزن البضائع المحملة عليها.</p>
كما هو	<p>ترخيص مزاولة النشاط: ترخيص يصدره الجهاز للأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين، لممارسة أنشطة النقل البرى للركاب أو البضائع على الطرق العامة بمقابل أو نقل ذاتى.</p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
<p>كما هو</p> <p>كما هو</p> <p>النقل متعدد الوسائط: نقل البضائع باستخدام وسيطتي نقل أو أكثر بعقد نقل واحد ووثيقة نقل واحدة.</p>	<p>ترخيص بالتشغيل على الخطوط: ترخيص تشغيل خط أو مجموعة خطوط نقل ركاب بالسيارات.</p> <p>المرخص له: الشخص الطبيعي أو الاعتباري الذي يرخص له بمزاولة أنشطة النقل البري للركاب والبضائع على الطرق العامة.</p>
<p>(المادة ٢)</p> <p>تتشأ هيئة عامة اقتصادية تسمى "جهاز تنظيم النقل البري الداخلى والدولى"، يكون له الشخصية الاعتبارية، ويتبع الوزير المختص. ويكون مقره محافظة القاهرة. وله إنشاء فروع ومكاتب فرعية أخرى له داخل الجمهورية أو خارجها.</p>	<p>(المادة ٢)</p> <p>تتشأ هيئة عامة اقتصادية تسمى "جهاز تنظيم النقل البري الداخلى والدولى"، يكون له الشخصية الاعتبارية، ويتبع الوزير المختص، ويكون مقره مدينة القاهرة، وله إنشاء فروع ومكاتب فرعية أخرى بجميع محافظات جمهورية مصر العربية أو خارجها.</p>
<p>(المادة ٣)</p> <p>يهدف الجهاز إلى تنظيم خدمات النقل البري الداخلى والدولى والإشراف على هذه الخدمات، ورفع كفاءتها، والنهوض بمستواها بما يتماشى مع الاحتياجات اللازمة لمواجهة متطلبات التنمية الاقتصادية والاجتماعية في هذا المجال، ويؤدى إلى تأمين سلامة وحدات ووسائل هذا النقل وتوفير أعلى درجات الأمان، ويلبى المتطلبات البيئية، ويضمن الالتزام بأحكام الاتفاقيات الدولية، والقرارات الصادرة عن المنظمات الدولية والإقليمية المتعلقة بالنقل البري للركاب والبضائع التي تقرها الدولة.</p>	<p>(المادة ٣)</p> <p>يهدف الجهاز إلى تنظيم خدمات النقل البري الداخلى والدولى والإشراف على هذه الخدمات، ورفع كفاءتها، والنهوض بمستواها بما يتماشى مع الاحتياجات اللازمة، لمواجهة متطلبات التنمية الاقتصادية والاجتماعية في هذا المجال، ويؤدى إلى تأمين سلامة وحدات ووسائل هذا النقل، وتوفير أعلى درجات الأمان، ويلبى المتطلبات البيئية، ويضمن الالتزام بأحكام الاتفاقيات الدولية، والقرارات الصادرة عن المنظمات الدولية والإقليمية المتعلقة بالنقل البري للركاب والبضائع التي تقرها الدولة.</p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
<p style="text-align: center;">(المادة ٤)</p> <p>يقوم الجهاز في سبيل تحقيق أهدافه بجميع التصرفات والأعمال اللازمة لتحقيق الغرض الذي أنشئ من أجله، وعلى الأخص ما يأتي:</p> <p>١- رسم السياسات لتطوير منظومة النقل البرى الداخلى والدولى، ودراسة متطلبات واحتياجات <u>هذه المنظومة</u>، وبحث الخطط التي تستهدف تلبية الطلب <u>عليها</u>، طبقاً للقواعد التي تضعها الوزارة <u>المختصة</u>، وبما يكفل تحقيق العائد المطلوب، وتحسين الخدمة المقدمة.</p> <p style="text-align: right;">٢- كما هو</p> <p style="text-align: right;">٣- كما هو</p> <p style="text-align: right;">٤- كما هو</p> <p style="text-align: right;">٥- كما هو</p>	<p style="text-align: center;">(المادة ٤)</p> <p>يقوم الجهاز في سبيل تحقيق أهدافه بجميع التصرفات والأعمال اللازمة لتحقيق الغرض الذي أنشئ من أجله، وعلى الأخص ما يأتي:</p> <p>١- رسم السياسات لتطوير منظومة النقل البرى الداخلى والدولى، ودراسة متطلبات واحتياجات <u>هذا النقل</u>، وبحث الخطط التي تستهدف تلبية الطلب <u>عليه</u>، طبقاً للقواعد التي تضعها الوزارة <u>المعنية</u>، وبما يكفل تحقيق العائد المطلوب، وتحسين الخدمة المقدمة.</p> <p>٢- وضع قواعد تنظيم أعمال النقل البرى الداخلى والدولى، بالتنسيق مع الجهات العاملة في هذا المجال، وبما يؤدي إلى تحقيق الاستخدام الأمثل لإمكانات هذه الجهات، للوصول إلى أعلى معدلات الأداء.</p> <p>٣- الاشتراك في وضع الخطط والسياسات اللازمة لتطوير منظومة النقل متعدد الوسائط مع الجهات المعنية لتعظيم دور نقل البضائع على السكة الحديد والنقل النهري، وتخفيف الأعباء عن شبكة الطرق.</p> <p>٤- وضع الخطط المتعلقة بتهيئة المناخ الجاذب للاستثمارات اللازمة لتمويل مشروعات النقل البرى الداخلى والدولى، وبما يؤدي إلى دعم الاستثمار المباشر في هذه المشروعات، ويوفر لها مصادر تمويل متنوعة.</p> <p>٥- تحديد خطوط سير وسائل ووحدة النقل البرى الداخلى والدولى للركاب والنقل الدولي للبضائع، وعدد هذه الوسائل والوحدات حسب حاجة هذا النقل، وحجم الطلب عليه.</p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
<p>كما هو</p> <p>٦- تقسيم شبكة الطرق العامة إلى خطوط أو مجموعات خطوط لنقل الركاب في ضوء مخططات النقل بالوزارة، وبالتنسيق مع الجهة المعنية، ويصدر بذلك قرار من الوزير المختص.</p>	<p>٦- تقسيم شبكة الطرق العامة إلى خطوط أو مجموعات خطوط لنقل الركاب في ضوء مخططات النقل بالوزارة، وبالتنسيق مع الجهة المعنية، ويصدر بذلك قرار من الوزير المختص.</p>
<p>كما هو</p> <p>٧- وضع قواعد وضوابط واشتراطات النقل البرى الداخلى للبضائع والمهمات ذات الطابع الخاص، بالاتفاق مع الجهات المعنية.</p>	<p>٧- وضع قواعد وضوابط واشتراطات النقل البرى الداخلى للبضائع والمهمات ذات الطابع الخاص، بالاتفاق مع الجهات المعنية.</p>
<p>كما هو</p> <p>٨- وضع قواعد وضوابط واشتراطات نقل المنتجات البترولية ومشتقاتها، بالتنسيق مع وزارات: البترول والثروة المعدنية، والداخلية، والنقل، والجهات المعنية الأخرى.</p>	<p>٨- وضع قواعد وضوابط واشتراطات نقل المنتجات البترولية ومشتقاتها، بالتنسيق مع وزارات: البترول والثروة المعدنية، والداخلية، والنقل، والجهات المعنية الأخرى.</p>
<p>كما هو</p> <p>٩- إصدار تراخيص مزاولة أعمال نقل الركاب والبضائع الداخلى والدولى.</p>	<p>٩- إصدار تراخيص مزاولة أعمال نقل الركاب والبضائع الداخلى والدولى.</p>
<p>١٠- إصدار التراخيص والتصاريح الخاصة بأنشطة النقل البرى الداخلى والدولى للركاب والبضائع، بالتنسيق مع الجهات المعنية، وفقاً للضوابط التي تحددها اللائحة التنفيذية.</p>	<p>١٠- إصدار التراخيص والتصاريح الخاصة بأنشطة النقل البرى الداخلى والدولى للركاب والبضائع، بالتنسيق مع الجهات المعنية <u>في إصدارها</u>، وفقاً للضوابط التي تحددها اللائحة التنفيذية.</p>
<p>١١- وضع قواعد وشروط القيد في سجل الناقلين الذى تنشئه الوزارة المختصة، ويُدرج به كل من يزاول أعمال النقل البرى الداخلى والدولى، ويصدر بها قرار من الوزير المختص.</p>	<p>١١- وضع قواعد وشروط القيد في سجل الناقلين الذى تنشئه الوزارة المختصة، ويُدرج به كل من يزاول أعمال النقل البرى <u>والداخلى والدولى</u>، ويصدر بها قرار من الوزير المختص.</p>
<p>١٢- التنسيق مع الجهات المعنية في تنظيم <u>التعاقدات العمومية</u>، وعلى الأخص المساهمة فى إعداد كراسات الشروط، والمواصفات الفنية والهندسية الخاصة باحتياجات التشغيل.</p>	<p>١٢- التنسيق مع الجهات المعنية في تنظيم <u>المناقصات والمزايدات</u>، وعلى الأخص المساهمة فى إعداد كراسات الشروط، والمواصفات الفنية والهندسية الخاصة باحتياجات التشغيل.</p>
<p>كما هو</p> <p>١٣- تحديد الضوابط والمعايير والأطر اللازمة لممارسة أنشطة تقديم خدمات النقل البرى الداخلى والدولى، ووضع ضوابط التشغيل الفنية والهندسية المتطلبة لمزاولة هذه الأنشطة.</p>	<p>١٣- تحديد الضوابط والمعايير والأطر اللازمة لممارسة أنشطة تقديم خدمات النقل البرى الداخلى والدولى، ووضع ضوابط التشغيل الفنية والهندسية المتطلبة لمزاولة هذه الأنشطة.</p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
كما هو	١٤- وضع قواعد وشروط أمن وسلامة البضائع والمهمات المنقولة بالشاحنات والمواسفات والاشتراطات المطلوبة في الشاحنات التي تنقل أنواعاً معينة من البضائع والمهمات، وذلك بقرار يصدر من الوزير المختص بالاتفاق مع الوزراء المعنيين.
كما هو	١٥- وضع نظم تسعير الخدمة وتعريفات أجور نقل الركاب لعرضها على الوزير المختص لإصدار قرار بها.
كما هو	١٦- وضع النظم التي تكفل التفتيش والمتابعة والرقابة على المرخص له بنشاط تقديم خدمات النقل البرى الداخلى والدولى للركاب والبضائع، ووضع التدابير اللازمة لما تسفر عنه أعمال التفتيش والرقابة والإشراف من مخالفات لنظام التشغيل، بالتنسيق مع الجهات المعنية، وفقاً لما تحدده اللائحة التنفيذية.
١٧- <u>تنظيم</u> عدد التراخيص التي تمنح للناقلين، وذلك في ضوء دراسات تقدير الاحتياجات الفعلية لخدمة النقل البرى الداخلى والدولى للركاب والبضائع، لتحقيق التوازن بين حجم الطلب، وطاقة العرض، بما يحقق اقتصاديات التشغيل في إطار مخططات الأمن القومى.	١٧- <u>تحديد</u> عدد التراخيص التي تمنح للناقلين، وذلك في ضوء دراسات تقدير الاحتياجات الفعلية لخدمة النقل البرى الداخلى والدولى للركاب والبضائع، لتحقيق التوازن بين حجم الطلب، وطاقة العرض، بما يحقق اقتصاديات التشغيل في إطار مخططات الأمن القومى.
كما هو	١٨- مراجعة وتقييم الدراسات الخاصة بتأثير مشروعات التطوير العمرانى والأنشطة التجارية على الطلب على النقل، وذلك بالتنسيق مع الجهات المعنية.
كما هو	١٩- العمل على ضمان وصول خدمات النقل البرى إلى جميع مناطق الجمهورية، بما فيها مناطق التوسع الاقتصادى والعمرانى؛ لمواجهة زيادة الطلب على النقل.
٢٠- <u>تنفيذ أحكام القرارات التنظيمية التي يصدرها رئيس مجلس الوزراء لتطبيق القانون رقم ٨٧ لسنة ٢٠١٨، بشأن تنظيم خدمات النقل البرى للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات.</u>	

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
<p style="text-align: center;">(المادة ٥)</p> <p>يكون للجهاز مجلس إدارة يصدر بتعيينه قرار من رئيس مجلس الوزراء، بناء على عرض الوزير المختص وبرئاسته وعضوية كل من:</p> <ol style="list-style-type: none"> ١- كما هو ٢- كما هو ٣- كما هو ٤- كما هو ٥- كما هو ٦- كما هو ٧- كما هو ٨- كما هو ٩- كما هو ١٠- ممثل عن وزارة الإسكان والمرافق والمجمعات العمرانية يختاره وزير الإسكان والمرافق. ويشترط في جميع <u>ممثلي</u> الوزارات ألا يقل المستوى الوظيفي <u>لأى منهم</u> عن المستوى الممتاز أو ما يعادله. ١١. أربعة ممثلين للجهات العاملة في النقل البري للركاب والبضائع <u>يختارهم الوزير المختص</u>. 	<p style="text-align: center;">(المادة ٥)</p> <p>يكون للجهاز مجلس إدارة يصدر بتعيينه قرار من رئيس مجلس الوزراء؛ بناء على عرض الوزير المختص وبرئاسته، وعضوية كل من:</p> <ol style="list-style-type: none"> ١. الرئيس التنفيذي للجهاز. ٢. رئيس إدارة الفتوى المختصة بمجلس الدولة. ٣. ممثل عن وزارة الدفاع يختاره وزير الدفاع. ٤. ممثل عن وزارة المالية يختاره وزير المالية. ٥. ممثل عن وزارة الداخلية يختاره وزير الداخلية. ٦. ممثل عن الوزارة المختصة يختاره الوزير المختص. ٧. ممثل عن وزارة التنمية المحلية يختاره وزير التنمية المحلية. ٨. ممثل عن وزارة الصحة والسكان يختاره وزير الصحة والسكان. ٩. ممثل عن وزارة البيئة يختاره وزير البيئة. ١٠. ممثل عن وزارة الإسكان والمرافق والمجمعات العمرانية يختاره وزير الإسكان والمرافق. ويشترط في جميع <u>الممثلين</u> عن <u>الوزارات المختصة</u> ألا يقل المستوى الوظيفي لهم عن المستوى الممتاز أو ما يعادله. ١١. أربعة ممثلين للجهات العاملة في النقل البري للركاب والبضائع.

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
<p>كما هو كما هي كما هي</p> <p>١٢.</p>	<p>١٢. أثنتين من ذوى الخبرة في مجال النقل يختارهما الوزير المختص. وعدا الرئيس التنفيذي للجهاز تكون مدة عضوية مجلس الإدارة ثلاث سنوات قابلة للتجديد، ويصدر بتحديد مكافأة العضوية قرار من رئيس مجلس الوزراء. ولمجلس الإدارة أن يشكل من بين أعضائه لجنة أو أكثر يعهد إليها بصفة مؤقتة ببعض المهام، كما يجوز له أن يفوض رئيس مجلس الإدارة أو الرئيس التنفيذي للجهاز في بعض اختصاصاته.</p>
<p>(المادة ٦)</p> <p>مجلس إدارة الجهاز هو السلطة العليا في تصريف أموره، وله أن يتخذ ما يراه لازماً من قرارات لتحقيق أهدافه، ويباشر المجلس اختصاصاته على الوجه المبين بهذا القانون، وله على الأخص ما يأتي:</p> <p>١. كما هو ٢. كما هو ٣. كما هو ٤. اعتماد معايير وضوابط وشروط إصدار التراخيص والتصاريح لمقدمى خدمات النقل البرى للركاب والبضائع. ٥. كما هو</p>	<p>(المادة ٦)</p> <p>مجلس إدارة الجهاز هو السلطة العليا في تصريف أموره، وله أن يتخذ ما يراه لازماً من قرارات لتحقيق أهدافه، ويباشر المجلس اختصاصاته على الوجه المبين بهذا القانون، وله على الأخص ما يأتي:</p> <p>١. وضع واعتماد خطط وبرامج وقواعد وأساليب الإدارة التي تتفق ونشاطه، طبقاً لأحكام هذا القانون ولائحته التنفيذية والقرارات الصادرة، تنفيذاً لهما. ٢. اعتماد خطط وبرامج الجهاز في إطار الخطة العامة للدولة. ٣. وضع الشروط والضوابط الفنية للأحمال المحورية، والأبعاد الخاصة باستيراد سيارات النقل الثقيل للبضائع. ٤. اعتماد معايير وضوابط وشروط إصدار التراخيص والتصاريح لمقدمى خدمات النقل البرى والركاب والبضائع. ٥. وضع واعتماد الهيكل التنظيمي والإداري للجهاز.</p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
.٦ كما هو	٦. وضع اللوائح الداخلية للجهاز، والقرارات المنظمة لشئونه الفنية والمالية والإدارية، ولوائح شئون العاملين ولوائح المشتريات والمخازن، وذلك كله دون التقيد بالقواعد والنظم الحكومية، ويصدر بها قرار من الوزير المختص.
.٧ كما هو	٧. وضع نظام للرعاية الصحية والاجتماعية والثقافية والرياضية للعاملين بالجهاز، وبما لا يخل بالحقوق المكتسبة للعاملين.
.٨ كما هو	٨. وضع نظام للرقابة والمتابعة، وتحديد معدلات الأداء طبقاً للمعايير الاقتصادية والبيئية، ومعايير الجودة والسلامة.
.٩ كما هو	٩. الموافقة على مشروع الموازنة السنوية للجهاز، واعتماد الحساب الختامي.
.١٠ كما هو	١٠. قبول الهبات والتبرعات والإعانات والمنح في ضوء القواعد والقرارات التي يصدرها المجلس في هذا الشأن، وبما لا يتعارض مع أغراض الجهاز، بعد موافقة الجهات المعنية بالدولة.
١١. تشكيل اللجان التنفيذية التخصصية والرئيسية والفرعية، لتحليل الصعوبات التي تعترض كفاءة منظومة نقل الركاب والبضائع.	١١. تشكيل اللجان التنفيذية التخصصية والرئيسية والفرعية، وتحليل الصعوبات التي تعترض كفاءة منظومة نقل الركاب والبضائع.
.١٢ كما هو	١٢. النظر في التقارير الدورية التي تقدم عن سير العمل بالجهاز، ومركزه المالي، واتخاذ القرارات المناسبة في هذا الشأن.
.١٣ كما هو	١٣. رفع تقارير دورية لمجلس الوزراء عن نشاط وأعمال الجهاز.

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
<p align="center">(المادة ٧)</p> <p>ينعقد مجلس الإدارة مرة على الأقل كل شهر، <u>وكلما دعت الحاجة لذلك</u>، بناءً على دعوة من رئيسه، ولا يكون اجتماعه صحيحاً إلا بحضور رئيسه أو من يحل محله وغالبية أعضائه، وتصدر قراراته بأغلبية أصوات الحاضرين، وعند التساوي يرجح الجانب الذي منه الرئيس.</p> <p align="center">كما هي</p> <p align="center">كما هي</p>	<p align="center">(المادة ٧)</p> <p>ينعقد مجلس الإدارة مرة على الأقل كل شهر، <u>وكلما اقتضت الضرورة ذلك</u>، بناءً على دعوى من رئيسه، ولا يكون اجتماعه صحيحاً إلا بحضور رئيسه أو من يحل محله وغالبية أعضائه، وتصدر قراراته بأغلبية أصوات الحاضرين، وعند التساوي يرجح الجانب الذي منه الرئيس. وللمجلس أن يدعو لحضور جلساته من يرى الاستعانة بخبراتهم في المداولات أو ممثلين عن المحافظات المعنية، عند نظر الموضوعات الخاصة بها، دون أن يكون لهم صوت معدود.</p> <p>ويكون لمجلس الإدارة أمانة فنية يصدر بتشكيلها، وتحديد اختصاصاتها، ونظام عملها قرار من الرئيس التنفيذي للجهاز.</p>
<p align="center">(المادة ٨)</p> <p>يكون للجهاز رئيس تنفيذي <u>ونائبان</u> يصدر <u>بتعيينهم</u> قرار من رئيس مجلس الوزراء بناءً على اقتراح الوزير المختص، وذلك لمدة أربع سنوات قابلة للتجديد، ويحدد القرار <u>معاملتهم</u> المالية، ويكون <u>الرئيس التنفيذي للجهاز</u> مسؤولاً أمام مجلس الإدارة عن سير أعمال الجهاز فنياً وإدارياً ومالياً، وله على الأخص مباشرة الاختصاصات الآتية:</p> <p align="center">كما هو .١</p> <p align="center">كما هو .٢</p> <p align="center">كما هو .٣</p>	<p align="center">(المادة ٨)</p> <p>يكون للجهاز رئيس تنفيذي يصدر <u>بتعيينه</u> قرار من رئيس مجلس الوزراء بناءً على اقتراح الوزير المختص، وذلك لمدة أربع سنوات قابلة للتجديد، ويحدد القرار <u>معاملته</u> المالية، ويكون مسؤولاً أمام مجلس الإدارة عن سير أعمال الجهاز فنياً وإدارياً ومالياً، وله على الأخص مباشرة الاختصاصات الآتية:</p> <p align="center">١. الإعداد لاجتماعات مجلس الإدارة وتنفيذ قراراته.</p> <p align="center">٢. تسيير الجهاز وتصريف شئونه، والإشراف على سير العمل به.</p> <p align="center">٣. عرض تقارير دورية على مجلس الإدارة عن نشاط الجهاز، وسير العمل به، وما تم إنجازه وفقاً للخطط والبرامج الموضوعية، وتحديد معوقات الإدارة، والحلول المقترحة لتفاديها.</p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
<p>٤. كما هو</p> <p>٥. كما هو</p> <p>كما هي</p> <p>كما هي</p>	<p>٤. اقتراح الخطط والبرامج التي تحقق أهداف الجهاز وتنفيذها، وإعداد الدراسات الخاصة بتطوير نظم العمل الفنية والمالية والإدارية بالجهاز.</p> <p>٥. القيام بأي أعمال أو مهام يكلفه بها مجلس الإدارة.</p> <p>وللرئيس التنفيذي في سبيل أداء مهامه، الاتصال المباشر مع الجهات الممثلة في مجلس الإدارة، ويكون رئيساً لكافة العاملين بالجهاز، وله إصدار القرارات التنفيذية اللازمة لتسيير أعمال الجهاز.</p> <p>وللرئيس التنفيذي أن يفوض مديراً أو أكثر بالجهاز في مباشرة بعض اختصاصاته.</p>
<p>(المادة ٩)</p> <p>يمثل الرئيس التنفيذي الجهاز أمام القضاء وفي علاقته بالغير، ويحل بصفة مؤقتة محل رئيس مجلس إدارة الجهاز، وذلك حال غيابه.</p>	<p>(المادة ٩)</p> <p>يمثل الرئيس التنفيذي الجهاز أما القضاء وفي علاقته بالغير، ويحل بصفة مؤقتة محل رئيس مجلس إدارة الجهاز، وذلك حال غيابه.</p>
<p>(المادة ١٠)</p> <p>كما هي</p>	<p>(المادة ١٠)</p> <p>تتكون موارد الجهاز مما يأتي:</p> <ol style="list-style-type: none"> ١. الاعتمادات المالية التي تخصصها له الدولة في الموازنة العامة. ٢. عائد استثمار أموال وأصول الجهاز. ٣. حصيلة نشاط الجهاز عن الأعمال والخدمات التي يؤديها أو يقدمها للغير، سواء أكان في الداخل أو في الخارج، والتي تتفق مع أغراضه. ٤. الهبات والتبرعات والإعانات والمنح التي يقبلها مجلس إدارة الجهاز، في ضوء القواعد والأحكام المقررة في هذا الشأن، وذلك بما لا يتعارض مع أغراض الجهاز، وبعد موافقة الجهات المعنية في الدولة. ٥. القروض التي تعقد لصالح الجهاز، بما لا يتعارض مع أغراضه.

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
<p style="text-align: center;">كما هي</p>	<p>٦. مقابل إصدار التراخيص والتصاريح والموافقات وفقاً لأحكام هذا القانون.</p> <p>٧. حصيلة الغرامات الناتجة عن تطبيق أحكام هذا القانون.</p>
<p style="text-align: center;">(المادة ١١)</p> <p style="text-align: center;">كما هي</p>	<p style="text-align: center;">(المادة ١١)</p> <p>يكون للجهاز موازنة مستقلة تعد على نمط موازنات الهيئات العامة الاقتصادية، وتبدأ السنة المالية للجهاز ببداية السنة المالية للدولة وتنتهي بانتهائها.</p> <p>ويكون للجهاز حساب خاص لدى البنك المركزي، أو أحد البنوك الحكومية الخاضعة لإشرافه بعد موافقة وزارة المالية تودع فيه موارده، ويخصص للصرف منه على أغراضه، ويستقطع منه بالتنسيق مع وزارة المالية نسبة لا تتجاوز ٢٠% من الفائض السنوي لصالح الخزنة العامة للدولة، ويرحل باقى الفائض من سنة إلى أخرى.</p>
<p style="text-align: center;">(المادة ١٢)</p> <p>يجوز بقرار من وزير العدل بالاتفاق مع الوزير المختص تخويل بعض العاملين بالجهاز صفة مأموري الضبط القضائي بالنسبة إلى الجرائم التي تقع بالمخالفة لأحكام هذا القانون، وتكون متعلقة بأعمال وظائفهم.</p>	<p style="text-align: center;">(المادة ١٢)</p> <p>يجوز بقرار من وزير العدل بالاتفاق مع الوزير المختص تخويل العاملين بالجهاز صفة مأموري الضبط القضائي بالنسبة إلى الجرائم التي تقع بالمخالفة لأحكام هذا القانون، وتكون متعلقة بأعمال وظائفهم.</p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
<p style="text-align: center;">الباب الثاني الترخيص والتنظيم والتشغيل (المادة ١٣)</p> <p>مع مراعاة أحكام قانون الشركات المساهمة وشركات التوصية بالأسهم والشركات ذات المسؤولية المحدودة وشركات الشخص الواحد الصادر بالقانون رقم ١٥٩ لسنة ١٩٨١، وقانون الاستثمار الصادر بالقانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠١٧، لا يجوز الترخيص بتأسيس شركات أو فروع لها لمزاولة نشاط النقل البري للركاب أو البضائع داخل حدود الدولة أو خارجها، إلا بعد الحصول على موافقة الجهاز، وفقاً لأحكام هذا القانون ولائحته التنفيذية.</p>	<p style="text-align: center;">الباب الثاني الترخيص والتنظيم والتشغيل (المادة ١٣)</p> <p>مع مراعاة أحكام قانون الشركات المساهمة، وشركات التوصية بالأسهم والشركات ذات المسؤولية المحدودة وشركات الشخص الواحد الصادر بالقانون رقم ١٥٩ لسنة ١٩٨١، وقانون الاستثمار الصادر بالقانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠١٧؛ لا يجوز الترخيص بتأسيس شركات أو فروع لها لمزاولة نشاط النقل البري للركاب أو البضائع داخل حدود الدولة أو خارجها، إلا بعد الحصول على موافقة الجهاز، وفقاً لأحكام هذا القانون ولائحته التنفيذية.</p>
<p style="text-align: center;">(المادة ١٤) كما هي</p> <p>ويجوز لمجلس إدارة الجهاز تفويض المحافظين، كل في نطاق اختصاصه، في منح تراخيص مزاولة نشاط النقل البري للركاب داخل حدود المحافظة، كما يجوز له تفويض المحافظين في منح تراخيص مزاولة نشاط النقل البري للركاب بين المحافظات للسيارات ذات عدد المقاعد <u>الأقل من (٢٦) مقعداً</u> بخلاف السائق، وذلك طبقاً للضوابط التي تحددها اللائحة التنفيذية.</p>	<p style="text-align: center;">(المادة ١٤)</p> <p>لا يجوز مزاولة نشاط النقل البري الداخلي والدولي للركاب، إلا بعد الحصول على ترخيص بذلك من الجهاز، وفقاً لأحكام هذا القانون ولائحته التنفيذية.</p> <p>ويجوز لمجلس إدارة الجهاز تفويض المحافظين، كل في نطاق اختصاصه، في منح تراخيص مزاولة نشاط النقل البري للركاب داخل حدود المحافظة، كما يجوز له تفويض المحافظين في منح تراخيص مزاولة نشاط النقل البري للركاب بين المحافظات للسيارات ذات عدد المقاعد <u>الأقل من (٢٦) مقعداً</u> بخلاف السائق، وذلك طبقاً للضوابط التي تحددها اللائحة التنفيذية.</p>
<p style="text-align: center;">(المادة ١٥) كما هي</p>	<p style="text-align: center;">(المادة ١٥)</p> <p>لا يجوز مزاولة نشاط النقل البري الداخلي والدولي للبضائع بالشاحنات، إلا بعد الحصول على ترخيص بذلك من الجهاز، وفقاً لأحكام هذا القانون ولائحته التنفيذية.</p> <p>ويجوز للجهاز تفويض المحافظين في منح هذا الترخيص للشاحنات ذات الوزن القائم أقل من (٨) أطنان.</p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
<p>(المادة ١٦)</p> <p>كما هي</p>	<p>(المادة ١٦)</p> <p>لا يجوز مزاوله مهنة وكلاء النقل البرى للركاب أو وكلاء النقل البرى للبضائع بين المحافظات، والنقل الدولى والعابر للركاب والبضائع، إلا بعد الحصول على ترخيص بذلك من الجهاز .</p> <p>ويكون هؤلاء الوكلاء مسئولين بالتضامن مع الناقلين عن الأضرار الناتجة عن مزاوله النشاط، وذلك على النحو الذى تبينه اللائحة التنفيذية.</p>
<p>(المادة ١٧)</p> <p>كما هي</p>	<p>(المادة ١٧)</p> <p>يلتزم المرخص له بمزاوله نشاط النقل البرى للركاب بالسيارات بالإعلان عن تعريفه أجور النقل التي يضعها مجلس إدارة الجهاز، ويعتمدها الوزير المختص، وذلك على النحو الذى تبينه اللائحة التنفيذية.</p>
<p>(المادة ١٨)</p> <p>كما هي</p>	<p>(المادة ١٨)</p> <p>لا يجوز التنازل عن الترخيص الصادر طبقاً لأحكام هذا القانون إلا بموافقة الجهاز.</p>
<p>(المادة ١٩)</p> <p>كما هي</p>	<p>(المادة ١٩)</p> <p>يحدد مقابل إصدار التراخيص والتصاريح والموافقات وتجديدها، وبديل الفاقد والتالف التي يصدرها الجهاز طبقاً لأحكام هذا القانون ولائحته التنفيذية بقرار من رئيس مجلس الوزراء؛ بناء على عرض الوزير المختص وبعد موافقة مجلس إدارة الجهاز .</p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
<p>(المادة ٢٠)</p> <p>كما هي</p> <p>ومع مراعاة أحكام قانون تنظيم التعاقدات التي تبرمها الجهات العامة الصادر بالقانون رقم ١٨٢ لسنة ٢٠١٨، يجوز لرئيس مجلس الوزراء أو من يفوضه منح هذا الترخيص للشركات المختصة العاملة في مجال نقل الركاب بالاتفاق المباشر، طبقاً لما تقتضيه المصلحة العامة، وذلك كله وفقاً للحالات والإجراءات التي تحددها اللائحة التنفيذية.</p>	<p>(المادة ٢٠)</p> <p>يقوم الجهاز بإجراء مناقصة أو مزيدة أو ممارسة، بحسب الأحوال، لمنح الترخيص بالتشغيل على خط أو مجموعة خطوط النقل البرى الداخلى والدولى.</p> <p>ويجوز للجهاز منح أكثر من ترخيص على ذات الخط أو الخطوط لمواجهة الزيادة في حجم الطلب على هذا النوع من النقل.</p> <p>مع مراعاة أحكام القانون رقم ٨٩ لسنة ١٩٩٨ بشأن تنظيم المناقصات والمزايدات، يجوز لرئيس مجلس الوزراء أو من يفوضه منح هذا الترخيص للشركات المختصة العاملة في مجال نقل الركاب بالاتفاق المباشر، طبقاً لما تقتضيه المصلحة العامة، وذلك كله وفقاً للحالات والإجراءات التي تحددها اللائحة التنفيذية.</p>
<p>(المادة ٢١)</p> <p>كما هي</p>	<p>(المادة ٢١)</p> <p>مع مراعاة المادة (١٤) من هذا القانون، يكون منح ترخيص التشغيل على الخطوط بحد أقصى عشر سنوات، ويجوز للجهاز مد الترخيص بحد أقصى خمس سنوات بعد موافقة مجلس الإدارة، طبقاً للشروط التي تحددها اللائحة التنفيذية.</p>
<p>(المادة ٢٢)</p> <p>كما هي</p>	<p>(المادة ٢٢)</p> <p>يجوز للمرخص له بالتشغيل تقديم خدمات غير منتظمة للنقل البرى للركاب تشغيل السيارات لأغراض خاصة بالرحلات والسياحة لفترة محددة، ومسارات معينة غير المسارات المرخص له بها، وذلك بعد موافقة الجهاز وطبقاً للاشتراطات التي تحددها اللائحة التنفيذية.</p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
<p align="center">(المادة ٢٣)</p> <p>يلتزم المرخص له بالتشغيل على <u>خطوط نقل الركاب</u> أن تكون جميع مكاتبه ومطبوعاته ومحركاته باللغة العربية، ويجب عليه أن يمك حسابات دفترية منتظمة باللغة ذاتها، وعلى الأخص حساب مفصل لجميع الإيرادات والمصروفات المالية الخاصة بتنفيذ الترخيص، كما يجب عليه أن يقدم لمندوبي الجهاز هذا الحساب في أي وقت مع ما يؤيده من مستندات، وما يطلبونه من بيانات فنية أو إدارية أو مالية أو حسابية، وأن يمكنهم ويسهل لهم <u>التحقيق</u> من صحة ما قدمه من بيانات.</p>	<p align="center">(المادة ٢٣)</p> <p>يلتزم المرخص له بالتشغيل على <u>الخطوط</u> أن تكون جميع مكاتبه ومطبوعاته ومحركاته باللغة العربية، ويجب عليه أن يمك حسابات دفترية منتظمة باللغة ذاتها، وعلى الأخص حساب مفصل لجميع الإيرادات والمصروفات المالية الخاصة بتنفيذ الترخيص، كما يجب عليه أن يقدم لمندوبي الجهاز هذا الحساب في أي وقت مع ما يؤيده من مستندات، وما يطلبونه من بيانات فنية أو إدارية أو مالية أو حسابية، وأن يمكنهم ويسهل لهم <u>التحقيق</u> من صحة ما قدمه من بيانات.</p>
<p align="center">(المادة ٢٤)</p> <p>مع عدم الإخلال بأحكام المادة (١٩) من هذا القانون، يلتزم المرخص له بالتشغيل لخط أو خطوط نقل الركاب بأن يؤدي للجهاز المقابل المادى لتكاليف الإشراف، وذلك بقيمة مالية أو نسبة مئوية من إجمالي الإيرادات الناتجة عن تنفيذ الترخيص، وينص في شروط المزايدة أو الممارسة على الحد الأدنى لهذه القيمة أو النسبة.</p> <p>ويحدد الترخيص مواعيد وأسلوب سداد هذا المقابل على مدار السنة وطريقة تسويته، والفائدة المستحقة، حال التأخير عن السداد، ويلتزم المرخص له بتقديم حساب ختامى معتمد من مراجع حسابات قانونى يقبله الجهاز.</p>	<p align="center">(المادة ٢٤)</p> <p>مع عدم الإخلال بأحكام المادة (١٩) من هذا القانون يلتزم المرخص له بالتشغيل لخط أو خطوط نقل الركاب بأن يؤدي للجهاز المقابل المادى لتكاليف الإشراف، وذلك بقيمة مالية أو نسبة مئوية من إجمالي الإيرادات الناتجة عن تنفيذ الترخيص، وينص في شروط المزايدة أو الممارسة على الحد الأدنى لهذه القيمة أو النسبة.</p> <p>ويحدد الترخيص مواعيد وأسلوب سداد هذا المقابل على مدار السنة وطريقة تسويته، والفائدة المستحقة، حال التأخير عن السداد، ويلتزم المرخص له بتقديم حساب ختامى معتمد من مراجع حسابات قانونى يقبله الجهاز.</p>
<p align="center">(المادة ٢٥)</p> <p align="center">كما هي</p>	<p align="center">(المادة ٢٥)</p> <p>يلتزم المرخص له عند إلغاء ترخيص التسيير أو نقل ملكية سيارات النقل البرى للركاب أو شاحنات نقل البضائع الخاضعة لهذا القانون بإخطار الجهاز بذلك.</p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
<p>(المادة ٢٦)</p> <p>كما هي</p>	<p>(المادة ٢٦)</p> <p>في حالة إخلال المرخص له بالتزاماته الواردة في هذا القانون أو في الترخيص، يجوز للجهاز وقف هذا الترخيص للمدة التي تحددها اللائحة التنفيذية، ويجب على الجهاز توجيه إنذار للمرخص له على عنوانه الثابت بالترخيص لتدارك هذا الإخلال خلال المدة التي تحدد له في الإنذار، فإذا انتهت هذه المدة دون تداركه يلغى الترخيص، وذلك كله وفقاً للضوابط التي تحددها اللائحة التنفيذية.</p>
<p>(المادة ٢٧)</p> <p>يلغى الترخيص تلقائياً في أي من الحالتين الآتيتين:</p> <p>١. إذا ثبت أن المرخص له استعمل بنفسه أو بواسطة غيره الغش أو التدليس في تعامله مع الجهاز أو في الحصول على الترخيص.</p> <p>٢. إذا أفلس المرخص له، أو أعسر، أو انقضى إذا كان شخصاً اعتبارياً، بأحد أسباب الانقضاء المقررة قانوناً.</p>	<p>(المادة ٢٧)</p> <p>يلغى الترخيص تلقائياً في الحالتين الآتيتين:</p> <p>١. إذا ثبت أن المرخص له استعمل بنفسه أو بواسطة غيره الغش أو التدليس في تعامله مع الجهاز أو في الحصول على الترخيص.</p> <p>٢. إذا أفلس المرخص له، أو أعسر، أو انقضى إذا كان شخصاً اعتبارياً، بأحد أسباب الانقضاء المقررة قانوناً.</p>
<p>(المادة ٢٨)</p> <p>كما هي</p>	<p>(المادة ٢٨)</p> <p>تعتبر أموال الجهاز أموالاً عامة، ويكون للجهاز في سبيل اقتضاء حقوقه اتخاذ إجراءات الحجز الإداري طبقاً لأحكام القانون رقم ٣٠٨ لسنة ١٩٥٥ بشأن الحجز الإداري.</p>
<p>(المادة ٢٩)</p> <p>كما هي</p>	<p>(المادة ٢٩)</p> <p>لا يجوز تشغيل سيارات النقل البري للركاب أو شاحنات نقل البضائع الخاضعة لأحكام هذا القانون، بدون بطاقة تشغيل تصدر من الجهاز، وتحدد اللائحة التنفيذية نموذج بطاقة التشغيل، ومدة سريانها، والشروط المطلوبة لإصدارها وتجديدها.</p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
<p>(المادة ٣٠) كما هي</p>	<p>(المادة ٣٠) لا يجوز استخدام سيارات النقل البري للركاب أو شاحنات النقل الدولي للبضائع لغير الغرض أو المسارات المحددة لها.</p>
<p>(المادة ٣١) كما هي</p>	<p>(المادة ٣١) ينشأ بالجهاز سجل قيد الناقلين، والوكلاء المرخص لهم بمزاولة خدمات النقل البري الداخلي للركاب والبضائع بالسيارات والنقل الدولي.</p>
<p>(المادة ٣٢) كما هي</p>	<p>(المادة ٣٢) مع عدم الإخلال بالقواعد المنظمة للاستيراد المنصوص عليها في القانون رقم ١١٨ لسنة ١٩٧٥ في شأن الاستيراد والتصدير، لا يجوز استيراد سيارات النقل الثقيل للبضائع والمهمات إلا بعد موافقة الجهاز.</p>
<p>(المادة ٣٣) كما هي</p>	<p>(المادة ٣٣) يلتزم الناقل بالشروط والمواصفات الفنية التي يضعها الجهاز لشاحنات نقل البضائع، وعلى الأخص الأبعاد والأحمال المحورية لتحقيق أمن وسلامة المسير على الطرق، وذلك وفقاً لما تحدده اللائحة التنفيذية.</p>
<p>(المادة ٣٤) كما هي</p>	<p>(المادة ٣٤) يلتزم المرخص له بشروط الترخيص، ومدته، طبقاً لأحكام هذا القانون ولائحته التنفيذية، وحالات إيقافه، وإلغائه المقررة في هذا القانون، ويجب أن تظل هذه الشروط قائمة ومتحققة طوال مدة سريان الترخيص، وإذا انتفى أي شرط من تلك الشروط يتعين على المرخص له إخطار الجهاز بذلك.</p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
<p align="center">(المادة ٣٥)</p> <p>يشترط لإصدار تراخيص تسيير سيارات النقل البرى للركاب أو شاحنات النقل البرى للبضائع الخاضعة لأحكام هذا القانون، أو تجديدها الحصول على موافقة الجهاز.</p>	<p align="center">(المادة ٣٥)</p> <p>يشترط لترخيص أو تجديد ترخيص تسيير سيارات النقل البرى للركاب أو شاحنات النقل البرى للبضائع الخاضعة لأحكام هذا القانون الحصول على موافقة الجهاز.</p>
<p align="center">(المادة ٣٦)</p> <p align="center">كما هي</p>	<p align="center">(المادة ٣٦)</p> <p>يختص الجهاز باتخاذ كافة الإجراءات والتدابير اللازمة لمراقبة تنفيذ شروط الترخيص من النواحي الفنية، والمالية، والإدارية، وذلك وفقاً لما تبينه اللائحة التنفيذية.</p>
<p align="center">الباب الثالث</p> <p align="center">النقل البرى الدولى</p> <p align="center">(المادة ٣٧)</p> <p>مع عدم الإخلال باتفاقيات النقل الثنائية والإقليمية والدولية <u>النافذة في مصر</u>.</p> <p>١. يحظر على سيارات النقل البرى للركاب أو شاحنات النقل البرى للبضائع غير المسجلة في الدولة، ممارسة النقل الداخلى، والتحميل إلى الدولة المسجلة فيها أو غيرها أو تغيير خط السير إلا بتصريح خاص من الجهاز وفق الشروط والضوابط التى تحددها اللائحة التنفيذية.</p> <p>٢. يلتزم الناقلون بسيارات النقل البرى الدولى للركاب أو البضائع غير المسجلين في الدولة بأن يكون لهم وكلاء نقل محليون مرخص لهم من الجهاز. وذلك كله وفقاً للشروط والضوابط التى تحددها اللائحة التنفيذية.</p>	<p align="center">الباب الثالث</p> <p align="center">النقل البرى الدولى</p> <p align="center">(المادة ٣٧)</p> <p>مع عدم الإخلال باتفاقيات النقل الثنائية والإقليمية والدولية.</p> <p>١. يحظر على سيارات النقل البرى للركاب أو شاحنات النقل البرى للبضائع غير المسجلة في الدولة، ممارسة النقل الداخلى، والتحميل إلى الدولة المسجلة فيها أو غيرها أو تغيير خط السير إلا بتصريح خاص من الجهاز وفق الشروط والضوابط التى تحددها اللائحة التنفيذية.</p> <p>٢. يلتزم الناقلون بسيارات النقل البرى الدولى للركاب أو البضائع غير المسجلين في الدولة بأن يكون لهم وكلاء نقل محليون مرخص لهم من الجهاز. وذلك كله وفقاً للشروط والضوابط التى تحددها اللائحة التنفيذية.</p>
<p align="center">(المادة ٣٨)</p> <p align="center">كما هي</p>	<p align="center">(المادة ٣٨)</p> <p>يجب أن تكون عمليات النقل البرى الدولى مغطاة بتأمين من بداية الرحلة حتى نهايتها، وتحدد اللائحة التنفيذية أحكام التأمين وشروطه.</p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
<p align="center">(المادة ٣٩)</p> <p>مع عدم الإخلال بالاتفاقيات الثنائية والإقليمية والدولية النافذة، في مصر، يحدد الجهاز بالتنسيق مع وزارتي الدفاع والداخلية ومصلحة الجمارك شروط تنظيم أعمال النقل العابر ومتابعة الشاحنات الأجنبية أثناء مرورها بالأراضي المصرية.</p>	<p align="center">(المادة ٣٩)</p> <p>مع عدم الإخلال بالاتفاقيات الثنائية والإقليمية والدولية النافذة يحدد الجهاز بالتنسيق مع وزارتي الدفاع والداخلية ومصلحة الجمارك شروط تنظيم أعمال النقل العابر ومتابعة الشاحنات الأجنبية أثناء مرورها بالأراضي المصرية.</p>
<p align="center">الباب الرابع</p> <p align="center">العقوبات</p> <p align="center">(المادة ٤٠)</p> <p>مع عدم الإخلال بأية عقوبة أشد منصوص عليها في قانون العقوبات أو في أي قانون آخر يعاقب على الجرائم المنصوص عليها في المواد التالية بالعقوبة المقررة فيها.</p>	<p align="center">الباب الرابع</p> <p align="center">العقوبات</p> <p align="center">(المادة ٤٠)</p> <p>مع عدم الإخلال بأية عقوبة أشد منصوص عليها في قانون العقوبات، أو في أي قانون آخر يعاقب على الجرائم المنصوص عليها في المواد التالية بالعقوبة المقررة فيها.</p>
<p align="center">(المادة ٤١)</p> <p><u>يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاثة أشهر وبغرامة لا تزيد على خمسين ألف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين؛ كل من يخالف أحكام المواد: (١٤، ١٥، ١٦) من هذا القانون.</u></p>	<p align="center">(المادة ٤١)</p> <p><u>يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن ستة أشهر، وبغرامة لا تقل عن مائة ألف جنيه، ولا تزيد على ثلاثمائة ألف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين؛ كل من يخالف أحكام المواد أرقام (١٤، ١٥، ١٦) من هذا القانون.</u></p>
<p align="center">(المادة ٤٢)</p> <p><u>يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على شهر وبغرامة لا تزيد على ثلاثين ألف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل من يخالف أحكام المادتين: (٢٩، ٣٤) من هذا القانون.</u></p>	<p align="center">(المادة ٤٢)</p> <p><u>يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن ثلاثة أشهر، وبغرامة لا تقل عن خمسين ألف جنيه، ولا تزيد على مائة ألف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل من يخالف أحكام المادتين رقمي (٢٩، ٣٤) من هذا القانون.</u></p>
<p align="center">(المادة ٤٣)</p> <p>يعاقب بغرامة لا تقل عن خمسة وعشرين ألف جنيه، ولا تزيد على خمسين ألف جنيه، كل من يخالف أحكام المواد (١٣، ٣٢، ٣٧) من هذا القانون.</p>	<p align="center">(المادة ٤٣)</p> <p>يعاقب بغرامة لا تقل عن خمسة وعشرين ألف جنيه، ولا تزيد على خمسين ألف جنيه، كل من يخالف أحكام المواد أرقام (١٣، ٣٢، ٣٧) من هذا القانون.</p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
<p align="center">(المادة ٤٤)</p> <p>يعاقب بغرامة لا تقل عن خمسة آلاف جنيه ولا تزيد على خمسة وعشرين ألف جنيه؛ كل من يخالف أحكام <u>المواد</u>: (٣٣،٣٠،٢٥،١٨،١٧) من هذا القانون.</p>	<p align="center">(المادة ٤٤)</p> <p>يعاقب بغرامة لا تقل عن خمسة آلاف جنيه ولا تزيد على خمسة وعشرين ألف جنيه؛ كل من يخالف أحكام <u>المواد أرقام</u> (٣٣،٣٠،٢٥،١٨،١٧) من هذا القانون.</p>
<p align="center">(المادة ٤٥)</p> <p align="center">كما هي</p>	<p align="center">(المادة ٤٥)</p> <p>يعاقب المسئول عن الإدارة الفعلية للشخص الاعتباري بذات العقوبات المقررة عن الأفعال التي ترتكب بالمخالفة لأحكام هذا القانون إذا ثبت علمه بها، وكان إخلاله بالواجبات التي تفرضها عليه تلك الإدارة قد أسهم في وقوع الجريمة.</p> <p>ويكون الشخص الاعتباري مسئولاً بالتضامن عن الوفاء، بما يحكم به من عقوبات مالية وتعويضات.</p>