

التقرير السادس

مشترك



اللجنة المشتركة من لجنتي النقل والمواصلات، والشؤون الاقتصادية ومكاتب لجان الدفاع والامن القومي، والاتصالات وتكنولوجيا المعلومات، والخطة والموازنة، والشؤون الدستورية والتشريعية.

السيد الأستاذ الدكتور/ رئيس مجلس النواب

تحية طيبة... وبعد،،، فأتشرف بأن أقدم لسيادتك، مع هذا، تقرير اللجنة المشتركة من لجنتي النقل والمواصلات، والشؤون الاقتصادية، ومكاتب لجان الدفاع والأمن القومي، والاتصالات وتكنولوجيا المعلومات، والخطة والموازنة، والشؤون الدستورية والتشريعية عن مشروع قانون مقدم من الحكومة، بإصدار قانون تنظيم خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات، برجاء التقضل بعرضه على المجلس الموقر.

وقد اختارتني اللجنة المشتركة مقررأ أصلياً، والسيد النائب/ عمرو غلاب مقررأ احتياطياً، لها فيه أمام المجلس.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام،

رئيس اللجنة المشتركة

النائب/ هشام عبد الواحد

تقرير اللجنة المشتركة من لجنتي النقل والمواصلات، والشؤون الاقتصادية ومكاتب لجان الدفاع والأمن القومي، والاتصالات وتكنولوجيا المعلومات، والخطة والموازنة والشؤون الدستورية والتشريعية، عن مشروع قانون مقدم من الحكومة، بإصدار قانون تنظيم خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات

أحال السيد الأستاذ الدكتور رئيس المجلس في ٢٦ من مارس سنة ٢٠١٨، إلى لجنة مشتركة من لجنتي النقل والمواصلات، والشؤون الاقتصادية، ومكاتب لجان الدفاع والأمن القومي، والاتصالات وتكنولوجيا المعلومات، والخطة والموازنة، والشؤون الدستورية والتشريعية، (١) مشروع القانون المقدم من الحكومة، بإصدار قانون تنظيم خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات (٢) لبحثه وإعداد تقرير عنه يُعرض على المجلس.

حيث عقدت اللجنة المشتركة أربعة اجتماعات لمناقشة مشروع القانون المشار إليه، وذلك على النحو الآتي:-

- استمعت اللجنة في اجتماعها الأول بتاريخ ٢٩ من مارس سنة ٢٠١٨، إلى آراء ومقترحات بعض السادة ممثلي الشركات العاملة في مجال نقل الركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات (أوبر، كريم، بينك تاكسي) كما استمعت إلى ممثلي جمعية سائقي ومالكي التاكسي.
- ناقشت اللجنة في اجتماعاتها في ٢٩ و ٣٠ من مارس، و ٢ من مايو سنة ٢٠١٨، فلسفة مشروع القانون ومواده
- وقد حضرت السيدة الدكتورة/ سحر نصر وزير الاستثمار والتعاون الدولي، الاجتماعين الثاني والثالث، وحضر السيد الأستاذ الدكتور/ هشام عرفات وزير النقل الاجتماع الثالث.
- كما حضر الاجتماعين الثاني والثالث السيد المستشار/ محمود فوزي عبد الباري، مستشار السيد الأستاذ الدكتور رئيس المجلس.

وقد حضر الاجتماعات ممثلاً عن الحكومة السادة:

- المستشار/ أحمد ماهر، عضو قطاع التشريع بوزارة العدل.
- الأستاذ/ محمود طاهر الجويني، مستشار رئيس الجهاز القومي لتنظيم الاتصالات.
- المستشار/ محمد جمال، المستشار القانوني لجهاز تنظيم خدمات النقل البري للركاب والبضائع.
- المهندس/ المرسى الحلو، الرئيس التنفيذي لجهاز تنظيم خدمات النقل البري للركاب والبضائع على الطرق العامة والنقل بين المحافظات.
- دكتور/ شهاب مرزبان، مستشار وزيرة الاستثمار والتعاون الدولي.
- اللواء/ عبد الفتاح سراج، وكيل الإدارة العامة للشؤون القانونية بوزارة الداخلية.
- عميد/ أيمن الضبع، قطاع الشرطة المتخصصة بوزارة الداخلية.
- الأستاذ/ رجب محمد محروس، مصلحة الضرائب المصرية بوزارة المالية.
- الأستاذ/ محمد عبد الرحيم عباس، مدير عام بوزارة المالية.
- لواء/ على عبد المولى، مستشار وزير التنمية المحلية.
- الأستاذ/ سامي عبد الهادي محمد، رئيس صندوق التأمين الاجتماعي العام والخاص بوزارة التضامن الاجتماعي.

(١) مرفق خطاب رئيس المجلس بالإحالة.

(٢) مرفق مشروع القانون والمذكرة الإيضاحية ورأى مجلس الدولة.

استعادت اللجنة المشتركة نظر الدستور واللائحة الداخلية للمجلس، واطلعت على مشروع القانون المقدم من الحكومة، ومذكرته الإيضاحية، ورأى مجلس الدولة وعلى قانون العقوبات والقانون المدني وقانون المرور الصادر بالقانون رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣، وقانون التأمين الاجتماعي الصادر بالقانون رقم ٧٩ لسنة ١٩٧٥ وعلى قانون نظام الإدارة المحلية الصادر بالقانون رقم ٤٣ لسنة ١٩٧٩ وقانون شركات المساهمة وشركات التوصية بالأسهم والشركات ذات المسؤولية المحدودة الصادر بالقانون رقم ١٥٩ لسنة ١٩٨١ وقانون التجارة الصادر بالقانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ وقانون تنظيم الاتصالات الصادر بالقانون رقم ١٠ لسنة ٢٠٠٣ والقانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ بتنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات، وقانون الضريبة على الدخل الصادر بالقانون رقم ٩١ لسنة ٢٠٠٥، والقانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ بشأن التأمين الإجباري على المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث مركبات النقل السريع داخل جمهورية مصر العربية، وقانون الضريبة على القيمة المضافة الصادر بالقانون رقم ٦٧ لسنة ٢٠١٦، وعلى قانون الاستثمار الصادر بالقانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠١٧.

ونظراً لأهمية الموضوع وارتباطه بحياة المواطنين وصلته بالاقتصاد القومي، فقد حرصت اللجنة على الاستماع إلى الشركات العاملة في مجال النقل البري باستخدام تكنولوجيا المعلومات والتعرف على ظروف عملهم داخل البلاد وحجم تعاملاتهم في سوق النقل، وكذلك إلى مدى إقبال المواطنين على استخدام هذه الوسيلة من النقل وعدد المتقدمين من أصحاب وسائل النقل الخاصة للعمل في هذا المجال، والتعرف على نسب التشغيل الكلي والجزئي للسيارات في هذه الخدمة، كما حرصت اللجنة على الاستماع إلى ممثلي سيارات التاكسي للتعرف على حجم الأضرار الواقعة عليهم جراء عمل هذه الشركات وظروف وملابسات اللجوء إلى القضاء للمطالبة بوقف عملهم، حيث عرضوا على اللجنة الأعباء المتعددة الملقاة على عاتق العاملين في هذه المهنة

وفى ضوء ما استمعت إليه اللجنة وما دار من مناقشات، وما عرضه السادة ممثلو الشركات وممثلو مالكي وسائل التاكسي من مطالب ومقترحات، فقد ناقشت اللجنة المشتركة مع السادة مندوبي الحكومة أهداف وفلسفة مشروع القانون، وبحثت معهم نصوص المواد الواردة فيه، واستمعت إلى الإيضاحات والبيانات التي أدلوا بها، **وفى**

ضوء ما تقدم فإن اللجنة 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.

مقدمة.

تعد المقايضة من أقدم النظم الاقتصادية التقليدية التي كانت متبعة في المجتمعات الزراعية، والتي يتشارك فيها الأفراد ويتبادلون أغراضهم لتلبية احتياجاتهم المختلفة، إلا أنه مع ظهور العملات فقد توارت هذه التعاملات الاقتصادية ومع مطلع الألفية الثانية التي شهد طفرةً تكنولوجيةً هائلةً جعلت عالماً يتشابك من خلال وسائل الاتصال المتقدمة، بدأت النظم الاقتصادية القديمة والتقليدية تجد لها مكاناً جديداً كحلٍ للحدّ من أضرار النمط الاستهلاكي، وأعيد إحياء نظام المشاركة بشكل جديد تحت مسمى نظام الاقتصاد التعاوني أو التشاركي، وهو نظام - اجتماعي اقتصادي - يقوم على تشارك الموارد والأصول البشرية والمادية بين مختلف الأفراد والمؤسسات الخاصة والعامة، بهدف توفير المال وترشيد استهلاك الموارد والحدّ من التلوّث وتشجيع الناس على التواصل.

ورغم أن الهواتف المحمولة - الذكية - قد تكون أكبر مثالٍ عن النمط الاستهلاكي المكثّف للأفراد، إلا أنها تلعب إلى جانب الإنترنت دوراً كبيراً في تعزيز مفهوم الاقتصاد التعاوني. من خلال بعض التطبيقات التي ظهرت لتلبية العديد من الحاجات ومنها تطبيقات كثيرة تدخل ضمن نطاق الاقتصاد التعاوني وأكثرها نجاحاً تلك التي تعمل على تشارك السيارات الخاصة وسيارات الأجرة، الأمر الذي شجع على ظهور شركات ناشئة وعالمية تعمل في مجال نقل الركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات، من خلال دفع الأشخاص لتشارك سياراتهم ومصاريفها في خدمات نقل الركاب.

ونظراً لما تتمتع به مصر من عناصر جذب للاستثمار في مجال الخدمات وخاصة خدمات نقل الركاب التي تنمو مع الكثافات السكانية المتزايدة وعناصر الخدمة غير المستغلة فقد شجع ذلك الشركات الناشئة عالمياً القائمة على أساس الاقتصاد التشاركي في مجال نقل الركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات على الاستثمار داخل السوق المصري الذي تتزايد فيه الطلب على تلك الخدمة. واستحوذت الخدمة المقدمة من خلالها على ثقة العديد من المواطنين وأصبحت تستوعب حجماً كبيراً من هذا السوق، إلا أن تلك الشركات ظلت تعمل دون اندماج في الاقتصاد الرسمي المصري بل أصبح نشاطها ككثير من الأنشطة ضمن الاقتصاد الموازي (اقتصاد الظل) بعيداً عن اعين الدولة وخارج منظومتها الاقتصادية التي تسعى الدولة جاهدة لتطويرها والنهوض بها. هذا بالإضافة إلى أن تلك الشركات ظلت تعمل دون وجود قانون يحكم نشاطها وينظمه بما يضمن أمن وسلامة المواطن المصري وتحقيق تكافؤ الفرص بين العاملين في هذا المجال بأساليبه المختلفة، والحفاظ على الأمن القومي للبلاد.

وفي ظل سعي الدولة نحو تحديث المنظومة التشريعية بما يستوعب حجم المتغيرات المجتمعية والتكنولوجية والاقتصادية التي يشهدها المجتمع الدولي وفي قلبه المجتمع المصري فقد شهدت الفترة الأخيرة تعديلات عديدة على قوانين قائمة وكذلك إصدار قوانين جديدة تحكم معاملات وأنشطة لم تكن منظمة تشريعياً ومن بينها أنشطة نقل الركاب، من أجل ذلك وجب على الدولة تقنين وضع هذه الشركات داخل السوق المصري ووضع القوانين المنظمة لهذا النشاط والحاكمة له بما يضمن صالح المواطن والاقتصاد والأمن القومي للبلاد.

أولاً: فلسفة مشروع القانون وأهدافه.

شهدت السنوات القليلة الماضية تقدماً كبيراً في مجال الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات واستخدام الهواتف الذكية بالشكل الذى أسهم فى انتشار ظاهرة دخول الشركات الخاصة التى تستخدم تكنولوجيا المعلومات فى مجال النقل بشكل فعال ومؤثر ليكون أحد أهم عناصر منظومة خدمات نقل الركاب على مستوى واسع داخل الجمهورية، وذلك فى ظل عشوائية كبيرة عانت منها تلك المنظومة بالإضافة إلى غياب التنظيم التشريعى اللازم لوضع ضوابط وشروط وآليات عمل تلك الشركات بما أخل بالمنافسة الشريفة بينها وبين وسائل النقل العاملة بنظام الأجرة فى نقل الركاب، ومما زاد الأمر تعقيدا الإقبال الشديد من المواطنين على التعامل مع هذه الشركات سواء من المستخدمين أو من المشغلين أصحاب السيارات الخاصة، ويرجع ذلك إلى استخدام تلك الشركات لأنظمة سهلة ومريحة وأكثر مراعاة لمقتضيات الأمان وحسن معاملة المستخدمين بكل فئاتهم، وبالتالي أصبحنا أمام أمر واقع لشركتين - على الأقل - يفضل التعامل معهم ملايين المستخدمين وآلاف من مالكي السيارات الخاصة الذين وفرت لهم هذه الشركات فرص عمل مناسبة، إلا أن ذلك كله ظل بعيداً عن منظومة رقابة الدولة على أنشطتها وخاصة أن تلك الشركات تستحوز على بيانات شخصية ومعلومات عن تحركات كافة المواطنين المتعاملين معها دون إلزام على الشركات بحماية تلك المعلومات بالشكل الذى يضمن عدم معالجتها لصالح جهات قد تضر بالأمن القومى المصرى، كما أن تلك الشركات والمشاركين لها فى تقديم الخدمة ظلوا خارج الاقتصاد الرسمى لسنوات عديدة رغم حجم الاستثمارات الضخمة الناتجة عن هذا النشاط، هذا بالإضافة إلى أن تلك الشركات تستخدم مرافق الدولة من الطرق والكبارى وشبكات المعلومات وغيرها من المرافق العامة، ورغم كل هذا القصور فقد سبق المتضررون عندما سارعوا برفع العديد من الدعاوى القضائية لوقف عملها، وسبق حكم القضاء الإدارى ما تقدمت به الدولة من مشروع قانون لتنظيم خدمات النقل البرى للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات.

وبناءً على ما سبق فقد جاء مشروع القانون المعروض من أجل تحقيق الأهداف التالية: -

- تقنين أوضاع الشركات الاستثمارية العاملة فى مجال النقل باستخدام تكنولوجيا المعلومات بما يضع عملها تحت مظلة الاقتصاد الرسمى للدولة.
- مواجهة الفراغ التشريعى لتنظيم تلك النوعية من خدمة نقل الركاب بما يضمن إقامة التوازن وتكافؤ الالتزامات بين عناصر الخدمة التقليدية العاملة فى هذا المجال (التاكسى الأبيض - التاكسى القديم) والمنظومة التكنولوجية الحديثة.
- مراعاة البعد الاجتماعى المتمثل فى توفير الرعاية لسائقى المركبات الأجرة وضرورة توفير الآلية المناسبة لإلزام الشركات بدمج من يرغب منهم فى الانضمام لذلك النشاط أو إنشاء كيان مستقل بهم.
- تشجيع الاستثمار فى مجال النقل عن طريق وضع تنظيم قانونى محكم لعمل الشركات فى هذا المجال.
- المساهمة فى محاربة البطالة.
- توفير خدمات نقل متميزة للركاب بكل فئاتهم.

- المحافظة على حقوق أصحاب السيارات العاملة في هذه المنظومة والعاملين عليها من خلال تقنين أوضاع عملهم وفرض نظام تأميني يضمن سلامتهم ويحقق لهم معاشات مناسبة.
- فرض سيطرة الدولة على عناصر مرفق من أهم المرافق الخدمية في الدولة وهو خدمة نقل الركاب.
- المحافظة على قواعد بيانات المواطنين المستخدمة في منظومة النقل باستخدام تكنولوجيا المعلومات.
- ضمان مستحقات الدولة الضريبية من هذا النشاط نتيجة استخدام هذه الشركات للبنية التحتية للدولة من طرق وكبارى وشبكة معلومات ووسائل اتصال.
- وضع الإطار القانوني المناسب الذي ينظم العمل في هذا النشاط الاقتصادي والاجتماعي.
- فرض عقوبات مناسبة على من يخل بحسن أداء تلك المنظومة ويخرجها من الإطار المحدد لها لصالح المواطن والدولة والعاملين بها.

ثانياً: الملامح الأساسية لمشروع القانون.

انتظم مشروع القانون في أربع مواد للإصدار وعشرين مادة وردت في ستة فصول، وذلك على النحو التالي

أولاً: مواد الإصدار

- حددت المادة الأولى نطاق سريان هذا القانون بأحكامه في النقل البري للركاب بالسيارات الخاصة أو بوسائل النقل الجماعي باستخدام تكنولوجيا المعلومات.
- ألزمت المادة الثانية الشركات العاملة والقائمة في تاريخ العمل بهذا القانون بتوفيق أوضاعها طبقاً لحكم هذا القانون خلال مدة لا تتجاوز ستة أشهر وعدم تطبيق المواد العقابية عليها إلا بعد انقضاء تلك المدة.
- حددت المادة الثالثة مدة شهرين يتم خلالها إصدار القرارات المنصوص عليها في هذا القانون.
- خصصت المادة الرابعة لنشر القانون في الجريدة الرسمية والعمل به من اليوم التالي لتاريخ نشره

ثانياً: مواد مشروع القانون

الفصل الأول بعنوان (التعريف)

جاء هذا الفصل في مادة واحدة - المادة (١) - متضمنة وضع معاني محدد لبعض الكلمات والمصطلحات والعبارات الواردة في مشروع القانون.

الفصل الثاني بعنوان (تراخيص وتصاريح وكروت التشغيل والعلامات والإيضاحات)

جاء هذا الفصل في سبع مواد بداية من المادة (٢) وانتهاءً بالمادة (٨) متضمناً تحديداً لسلطات كل من الوزير المختص بالنقل وكذلك وزير الداخلية بشأن منظومة النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات، كما حددت الجهات التي لها الحق في إصدار التراخيص وكروت التشغيل والعلامات والإيضاحات اللازمة للتشغيل وذلك كله على النحو التالي:

- المادة (٢): أعطت الوزير المختص بالنقل سلطة إصدار قرار بالقواعد والشروط والإجراءات وضوابط التعريف اللازمة للترخيص للشركات بأداء الخدمة، وذلك بعد الاتفاق مع وزيرى الداخلية والاتصالات تكنولوجيا المعلومات.

- المادة (٣) منحت وزير الداخلية سلطة إصدار قرار بالشروط والإجراءات والضوابط اللازمة لإصدار تصاريح التشغيل للسيارات التي تعمل ضمن خدمة النقل البرى للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات، بالإضافة إلى تحديد رسوم إصدار هذه التصاريح وفئاتها بما لا يجاوز ألفى جنيه سنويا والرسوم.
- المادة (٤) ألزمت السيارات العاملة فى مجال نقل الركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات بتأدية الضرائب والرسوم المقررة وفقا لما هو مقرر فى قانون المرور بالإضافة إلى أداء قيمة ضرائب ورسوم إضافية تقدر بـ ٢٥%.
- المادة (٥) خولت للوزارة المختصة بشئون النقل اختصاص إصدار تراخيص التشغيل للشركات لمدة خمس سنوات قابلة للتجديد لمدد مماثلة، وكذلك تحديد معايير المركبات التى تعمل وفقا لمنظومة النقل باستخدام تكنولوجيا المعلومات، كما منحت تلك المادة للوزير المختص بالنقل سلطة إصدار قرار بتحديد عدد تراخيص التشغيل وفئات ورسوم الترخيص بحد أقصى عشرة ملايين جنيه.
- المادة (٦) منحت وزير الداخلية سلطة إصدار قرار بالشروط والضوابط والإجراءات اللازمة لإصدار كروت التشغيل لقائدى السيارات، وتحديد رسوم إصدارها وفئاتها، وذلك بما لا يجاوز ألفى جنيه سنويا.
- المادة (٧) منحت وزير الداخلية سلطة إصدار قرار بتحديد شكل ولون ومكان وضع العلامة الإيضاحية وجهة إعدادها وقيمة التأمين الخاص بها، مع إلزام المركبات المصرح لها بأداء الخدمة بوضع تلك العلامات طوال فترة التشغيل.
- المادة (٨) حظرت استخدام مركبات النقل البرى فى أداء الخدمة إلا من خلال الشركات المرخص لها وبعد الحصول على ترخيص التشغيل، كما منحت الفقرة الأخيرة من المادة وزير الداخلية سلطة إصدار قرار بشأن وضع الإجراءات والضوابط المنظمة لعدد المصرح لهم بقيادة السيارة الواحدة.

الفصل الثالث بعنوان (التزامات المرخص لهم)

- جاء هذا الفصل فى مادتين هما المادة (٩) والمادة (١٠) اللتان ألزمتا المرخص لهم ببعض الالتزامات التى تحقق اطلاع الدولة على قواعد البيانات والمعلومات الخاصة بها وفرض الحماية القانونية لها مع توفير المرونة الكافية لإصدار قرارات تحدد ضوابط الحماية والإشراف والمتابعة، وذلك على النحو التالى: -
- المادة (٩) ألزمت الشركات المرخص لها بأداء الخدمة بإجراء الربط الإلكتروني لقواعد البيانات والمعلومات الخاصة بها مع الجهات المختصة التى يحددها الوزير المختص بالنقل.
 - المادة (١٠) ألزمت الشركات المرخص لها بأداء الخدمة بحماية قواعد البيانات والمعلومات طبقا للضوابط التى يصدر بها قرار من الوزير المختص بالاتصالات وتكنولوجيا المعلومات ووفقا لمقتضيات الأمن القومى، كما ألزمت المادة تلك الشركات بأن تكون الخوادم الخاصة بقواعد البيانات والمعلومات داخل جمهورية مصر العربية.

الفصل الرابع بعنوان (الضرائب والتأمينات)

جاء هذا الفصل فى مادة واحدة - المادة (١١) - التى نظمت قواعد تحصيل مستحقات الدولة من الضرائب والتأمينات، وكذلك آليه التأمين الاجتماعى على قائدى المركبات. حيث ألزمت كافة المشاركين فى تقديم الخدمة - سواء كانوا شركات أو أفراداً طبيعيين- بسداد كافة الضرائب والرسوم والتأمينات الاجتماعية المقررة قانوناً لصالح الجهات الحكومية المتعارف عليها حالياً أو تلك التى يصدر بها قرار من الوزير المختص بالنقل بالتنسيق مع وزيرى المالية والتضامن الاجتماعى، كما ألزمت تلك المادة الشركات المرخص لها بعدم تشغيل سائقى المركبات إلا بعد تقديم الشهادات الدالة على سداد اشتراكات التأمينات الاجتماعية وفقاً لحكم المادة (١٤٥) من قانون التأمين الاجتماعى الصادر بالقانون رقم ٧٩ لسنة ١٩٧٥.

الفصل الخامس بعنوان (الدمج)

جاء هذا الفصل فى مادتين هما المادة (١٢) والمادة (١٣) وقد نظمتا عملية دمج سيارات الأجرة ضمن تلك المنظومة وتنمية قدرات سائقيها، وذلك على النحو التالى:-

- المادة (١٢) ألزمت الشركات المرخص لها بأداء الخدمة خلال ثلاثة أشهر من تاريخ حصولها على الترخيص بوضع سياسة تضمن دمج السيارات الأجرة ضمن منظومتها والعمل على تنمية قدرات سائقيها، على أن يتم اعتماد تلك السياسة من الوزير المختص بالنقل.
- المادة (١٣) ألزمت السيارات الأجرة التى تنضم للعمل فى المنظومة بأحكام هذا القانون مع إعفائهم من نسبة ٢٥% من قيمة الضرائب والرسوم المنصوص عليها بالمادة (٤) من هذا القانون الخاصة بالسيارات الخاصة.

الفصل السادس بعنوان (العقوبات)

جاء هذا الفصل فى سبع مواد متتالية بداية من المادة (١٤) وانتهاءً بالمادة (٢٠) وقد تناولت تلك المواد وضع عقوبات خاصة على الأشخاص الطبيعية أو الاعتبارية عند مخالفة أحكام هذا القانون، وقد روعى فى تلك العقوبات التعاطى مع الأفعال المادية المستحدثة نتيجة ذلك النشاط الجديد، مع وضع إطار عام يحقق سرىان أحكام قانون المرور فيما لم يرد بشأنه نص خاص فى أحكام هذا القانون، مع وضع آلية منح موظفى الوزارة المختصة صفة الضبطية القضائية عند تطبيق أحكام هذا القانون، وذلك على النحو التالى:-

المادة (١٤): حددت سرىان أحكام قانون المرور فيما لم يرد بشأنه نص خاص فى هذا القانون.

المادة (١٥): أكدت على عدم الإخلال بأية عقوبة أشد يقرها قانون العقوبات أو أى قانون آخر عند تطبيق العقوبات الواردة فى هذا القانون.

المادة (١٦): فرضت عقوبة الغرامة التى لا تقل عن مائتى ألف جنيه ولا تزيد على خمسة ملايين جنيه على كل من قام بأداء الخدمة دون الحصول على ترخيص أو سمح للغير بأداء الخدمة من خلاله دون الحصول على تصريح الشغل أو كارت التشغيل.

المادة (١٧): فرضت عقوبة الغرامة التي لا تقل عن خمسة آلاف جنيه ولا تزيد على عشرين ألف جنيه على كل من ارتكب أحد الأفعال الآتية: -

- قاد سيارة لأداء الخدمة دون الحصول على تصريح التشغيل أو كارت التشغيل بحسب الأحوال.
- قاد سيارة لا تحمل العلامة الإيضاحية أثناء أداء الخدمة.
- خالف أياً من الضوابط أو الشروط أو الإجراءات المقررة بالقرارات الوزارية الصادرة تنفيذاً لأحكام هذا القانون. وقد ضاعفت المادة العقوبة في حالة العود إذا ارتكبت الفعل خلال ستة أشهر من تاريخ صدور الحكم النهائي بالإدانة

المادة (١٨): فرضت عقوبة الغرامة التي لا تقل عن خمسمائة ألف جنيه ولا تزيد على خمسة ملايين جنيه على كل شركة مرخص لها بأداء الخدمة خالفت أحكام المواد (٩)، (١٠)، (١٢) من هذا القانون، ويحكم فضلاً عن ذلك بإلغاء ترخيص التشغيل.

المادة (١٩): فرضت عقوبة على المسئول عن الإدارة الفعلية للشخص الاعتباري ماثلة لذات العقوبة المقررة عن الأفعال التي ترتكب بالمخالفة لأحكام هذا القانون وذلك في حالة ثبوت أن إخلاله بواجبات وظيفته أسهم في وقوع الجريمة.

كما قررت مسئولية الشخص الاعتباري التضامنية عند الوفاء بما يحكم به من عقوبات مالية وتعويضات.

المادة (٢٠): منحت صفة الضبطية القضائية لموظفي الوزارة المختصة بالنقل الذين يصدر بتحديدهم قرار من وزير العدل بناء على اقتراح من الوزير المختص بالنقل.

ثالثاً: مراجعة مجلس الدولة

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 على مشروع القانون.

من خلال دراسة اللجنة لفلسفة مشروع القانون والأهداف المرجوة منه وما أبداه السادة مندوبو الحكومة من إيضاحات فقد انتهت اللجنة إلى إدخال بعض التعديلات على المواد التي تناولها مشروع القانون، **وذلك على**

النحو التالي: -

- **أولاً:** استبدال عبارة "تتيح أو تؤدي" بكافة مشتقاتها اللغوية بكلمة "تؤدي" بكافة مشتقاتها أينما وردت في نصوص مشوع القانون مرتبطة بالشركات القائمة على الخدمة.
- **ثانياً:** استبدال كلمة "المركبات" بكلمة "السيارات" أينما وردت في نصوص مواد مشروع القانون.
- **ثالثاً:** التعديلات الواردة على مواد الإصدار.

← المادة الأولى

رأت اللجنة إضافة مضمون المادة ١٤ الواردة في مشروع القانون - التي تقضى بسريان قانون المرور في حالة عدم وجود نص في هذا القانون - إلى عجز المادة الأولى، وذلك لتتماشى مع ضوابط الصياغة التشريعية السليمة، مع إضافة عبارة "ولا يتعارض مع أحكامه" في عجز المادة.

← المادة الثانية

رأت اللجنة تعديل صياغة المادة وتقسيمها إلى فقرات منفصلة مع إعادة ترتيبها، وذلك على النحو التالي: -

- استبدال عبارة " وتؤدي هذه الشركات مقابلاً لتوفيق الأوضاع يحدده رئيس مجلس الوزراء بما لا يجاوز رسوم الترخيص المقررة سنوياً بموجب أحكام القانون المرافق " بعبارة "وتحصيل رسوم تراخيص التشغيل المنصوص عليها في المادة (٥) من القانون المرافق اعتباراً من... " وجعلها الفقرة الثانية في المادة.

- تعديل موقع عبارة " ولا تسري المواد العقابية المنصوص عليها في القانون المرافق إلا بعد انقضاء مدة الستة أشهر المشار إليها " لتصبح الفقرة الأخيرة في المادة وذلك بعد إضافة عبارة "وفى جميع الأحوال" إلى صدرها.

وذلك كله ليشمل القيد الوارد في المادة بشأن تاريخ سريان المواد العقابية الوارد في الفقرة الأخيرة، الفقرتين الأولى والثانية من المادة.

← المادة الثالثة

رأت اللجنة تعديل سلطة إصدار القرارات المنظمة لتنفيذ أحكام هذا القانون لتصبح من اختصاص رئيس مجلس الوزراء، بناء على اقتراح الوزراء أو الجهات المعنية، بعد العرض على مجلس الوزراء بدلاً من إصدارها بقرارات وزارية منفردة تصدر من كل وزير على حدة، كل فيما يخصه وذلك لتجنب حدوث تعارض بين القرارات بسبب تعدد تلك القرارات وتعدد الجهات المصدرة لها.

• رابعاً: التعديلات الواردة على مواد مشروع القانون:

← المادة (١):

إضافة تعريف جديد يضاف إلى التعريفات الواردة في المادة يعرف كلمة المركبات التي تم استبدالها بكلمة السيارات أينما وردت في مشروع القانون، وذلك على النحو الآتي: -

○ المركبات: وسائل النقل الخاصة التي يصدر بتحديدتها قرار من رئيس مجلس الوزراء .

- فى تعريفات (تصريح التشغيل وكارت التشغيل والعلامة الإيضاحية) رأّت اللجنة إضافة عبارة ووسائل النقل الجماعى لكلمة المركبات الواردة فى تعريف كل منها.

- فى تعريف (العلامة الإيضاحية) رأّت اللجنة استبدال عبارة "يجب وضع" بكلمة "يوضع" لتحقيق الإلزام المطلوب.

- فى تعريف (النقل باستخدام تكنولوجيا المعلومات) أضافت اللجنة فى صدر التعريف كلمة " استخدام" مع حذف عبارة "يتم بمقتضاه" وذلك لتوضيح المعنى.

- فى تعريف (رسوم أداء الخدمة) رأت اللجنة استبدال عبارة "مقابل الترخيص للشركات" بعبارة "مقابل أداء الشركات"، حيث إن الرسوم تسدد مقابل الترخيص بالأداء وليست مقابل الأداء ذاته.

← المواد (٢)

رأت اللجنة إعادة صياغة المادة بحيث يتم النص ابتداءً على السماح بالترخيص لإتاحة أو أداء الخدمة بموجب قرار من رئيس مجلس الوزراء، وذلك لتوضيح المعنى المراد.

← المواد (٣، ٥، ٦، ٧، ٨)

رأت اللجنة تعديل سلطة إصدار القرارات التنظيمية الواردة فى هذه المواد لتصبح بيد رئيس مجلس الوزراء بعد العرض على مجلس الوزراء بناء على عرض من الوزراء المعنيين، وذلك لضمان التنسيق التام بين الوزراء المعنيين قبل إصدار تلك القرارات وعدم حدوث تضارب بينها وكذلك تماشياً مع فلسفة اللجنة بجعل القرارات المنظمة لمشروع القانون بيد رئيس مجلس الوزراء.

← المادة (٨):

رأت اللجنة إضافة وسائل النقل الجماعى إلى المركبات الخاصة ليكون لها نفس الامتياز الخاص بتعدد من يصرح لهم بقيادتها الواردة فى الفقرة الأخيرة من المادة، وذلك لتحقيق التوازن بين وسائل النقل المختلفة التى تؤدى الخدمة.

← المادة (٩):

رأت اللجنة أن فكرة تحقيق التوازن بين مقتضيات الأمن القومي الواجب مراعاتها من قبل الجميع وبين شبه انتهاك الحقوق الشخصية للفرد داخل المجتمع لا بد وأن يقاس بمعيار دقيق لذا رأت اللجنة ضرورة استبدال نص المادة بنص جديد يضمن تحقيق ذات المقاصد التشريعية التى استهدفها النص كما جاء فى مشروع القانون بصياغات تتفادى الوقوع فى شبهة عدم الدستورية وخاصة فيما يتعلق بإلزام الشركات المرخص لها بإتاحة أو أداء الخدمة بإجراء الربط الإلكتروني لقواعد البيانات والمعلومات الخاصة بها مع الجهات المختصة، وذلك فقد رأت اللجنة أن تستبدل بنص المادة ٩ الوارد فى مشروع القانون النص التالى:

"مع مراعاة حرمة الحياة الخاصة التى يكفلها الدستور، تلتزم الشركات المرخص لها بإتاحة أو بأداء الخدمة والتابعون لها، بأن توفر لجهات الأمن القومي وفقاً لاحتياجاتها كافة البيانات والمعلومات والإمكانات الفنية من معدات ونظم وبرامج تتيح لتلك الجهات ممارسة اختصاصاتها وفقاً للقانون حال طلبها، وذلك على النحو الذى يحدده قرار رئيس مجلس الوزراء بناء على عرض جهات الأمن القومي."

← المادة (١٠):

رأت اللجنة أن نص المادة كما جاء فى مشروع القانون يفتقد إلى تحقيق بعض الأهداف التى تحقق فلسفة القانون ومنها:

- ضمان تأمين قواعد البيانات والمعلومات وحفظها بصورة آمنة لمدة معينة.
- ضمان المحافظة على سرية تلك البيانات وعدم اختراقها أو تلفها.

كما أن تطبيق المادة بالصورة التي جاءت عليها في مشروع القانون سيضع أعباء مالية ضخمة على الشركات بما قد تكون طاردة لهم من السوق حيث إن أغلب هذه الشركات لا تملك الخوادم دخل جمهورية مصر العربية، كما أن نقل تلك الخوادم الضخمة إلى مصر يحتاج إلى بنية تحتية متقدمة في مجال تكنولوجيا المعلومات غير متوفرة في الوقت الحالي داخل مصر، لذلك فقد رأَت اللجنة أنه يمكن تحقيق ذات المقاصد التشريعية التي استهدفتها المادة بأدوات اقتصادية أقل تكلفة.

وبناء عليه فقد انتهت اللجنة إلى أن تستبدل بنص المادة (١٠) الوارد في مشروع القانون النص التالي: -
"مع مراعاة حكم المادة (٩) من هذا القانون، تلتزم الشركات المرخص لها بإتاحة أو بأداء الخدمة والتابعون لها بتأمين قواعد البيانات والمعلومات بما يحافظ على سريتها وعدم اختراقها أو تلفها، كما تلتزم بحفظها بصورة مباشرة وميسرة لمدة مائة وثمانين يوماً متصلة، وأن تتيحها لجهات الأمن القومي أو لأي جهة حكومية مختصة عند الطلب.

ويحدد بقرار من رئيس مجلس الوزراء البيانات والمعلومات الواجب الاحتفاظ بها."

← المادة (١١):

- رأَت اللجنة استبدال عبارة " بشكل دورى لصالح " الواردة بعد عبارة " كافة الضرائب والرسوم والتأمينات الاجتماعية المقررة قانون" بعبارة " وغيرها من" وذلك لضبط الصياغة وتوضيح المعنى.
- رأَت اللجنة استبدال عبارة "طبقاً للأحكام الواردة في قانون التأمين الاجتماعى" بعبارة " والتي تنظمها المادة ١٤٥ من قانون التأمين الاجتماعى" حيث إن نص المادة ١٤٥ لا يغطى وحده كافة الحالات التأمينية المطلوبة.

← المادة (١٣): رأَت اللجنة تحديد المادة (٤) الواردة فى عجز المادة وذلك بأن أضافت إليها عبارة "من هذا القانون"

← المادة (١٤): رأَت اللجنة حذفها ونقل مضمونها إلى المادة الأولى من مواد الإصدار وتعديل أرقام باقي المواد لتتوافق مع التسلسل السليم.

← المادة (١٩) التي أصبحت المادة (١٨): رأَت اللجنة إضافة عبارة "في هذه الحالة" إلى عجز المادة لضمان الدقة فى المعنى.

المادة (٢٠) التي أصبحت المادة (١٩) رات اللجنة إضافة عبارة "فيما يدخل في اختصاصاتهم " إلى عجز المادة وذلك لكون الضبطية القضائية من المسائل الدقيقة، التي لا يجوز استخدامها إلا فيما خصصت له فقط.

خامساً: رأى اللجنة.

رأت اللجنة الموافقة على مشروع القانون المعروض بعد إجراء بعض التعديلات التي اقتضاها تحقيق فلسفة مشروع القانون ومراعاة للأبعاد الاقتصادية والاجتماعية المرجوة منه وضبط الصياغة، وذلك للأسباب

الآتية: -

- سد فراغاً تشريعياً بشأن تنظيم عمل بعض الشركات المحلية والعالمية فى مجال خدمات النقل البرى للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات والتي ظلت تعمل داخل البلاد لزمان ليس بقصير، كما انه يضمن أمن وسلامة المواطنين الذين يتعاملون مع تلك الشركات وكذلك يضمن حقوق الدولة وأمنها القومى من جراء استخدام تلك الشركات لقاعدة بيانات فئات متعددة من المجتمع المصرى بكافة أطيافه.
- إضافة إلى أن هذا القانون أصبح مطلباً قضائياً فى ظل حكم محكمة القضاء الإدارى الأخير بوقف عمل تلك الشركات.
- وأخيراً فإن هذا القانون يحقق العدالة الاجتماعية التى طالب بها سائقو ومالكو السيارات الأجرة العاملة فى مجال النقل البرى للركاب وذلك فيما يخص الأعباء المالية والإجرائية المفروضة عليهم دون غيرهم من العاملين فى ذات المجال تحت مظلة شركات النقل البرى باستخدام تكنولوجيا المعلومات.

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

رئيس اللجنة المشتركة

النائب/ هشام عبد الواحد

جدول مقارن

قرار رئيس مجلس الوزراء

بمشروع قانون بإصدار قانون تنظيم خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	مشروع القانون كما جاء من الحكومة
<p>مشروع قانون بإصدار قانون تنظيم خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات</p> <p>باسم الشعب رئيس الجمهورية</p>	<p>قرار رئيس مجلس الوزراء بمشروع قانون بإصدار قانون تنظيم خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات</p> <p>رئيس مجلس الوزراء بعد الاطلاع على الدستور؛ وعلى القانون المدني؛ وعلى قانون العقوبات؛ وعلى قانون المرور الصادر بالقانون رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣؛ وعلى قانون التأمين الاجتماعي الصادر بالقانون رقم ٧٩ لسنة ١٩٧٥؛ وعلى قانون نظام الإدارة المحلية الصادر بالقانون رقم ٤٣ لسنة ١٩٧٩؛ وعلى قانون شركات المساهمة وشركات التوصية بالأسهم والشركات ذات المسؤولية المحدودة الصادر بالقانون رقم ١٥٩ لسنة ١٩٨١؛ وعلى قانون التجارة الصادر بالقانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩؛ وعلى قانون تنظيم الاتصالات الصادر بالقانون رقم ١٠ لسنة ٢٠٠٣؛ وعلى القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ بتنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات؛ وعلى قانون الضريبة على الدخل الصادر بالقانون رقم ٩١ لسنة ٢٠٠٥؛ وعلى القانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ بشأن التأمين الاجباري على المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث مركبات النقل السريع داخل جمهورية مصر العربية؛ وعلى قانون الضريبة على القيمة المضافة الصادر بالقانون رقم ٦٧ لسنة ٢٠١٦؛</p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	مشروع القانون كما جاء من الحكومة
<p style="text-align: center;">قرر</p> <p style="text-align: center;">مجلس النواب القانون الآتي نصه وقد اصدرناه:</p> <p style="text-align: center;">(المادة الأولى)</p> <p>يُعمل بأحكام القانون المرافق في شأن تنظيم خدمات النقل البري للركاب <u>بالمركبات الخاصة</u> ووسائل النقل الجماعي باستخدام تكنولوجيا المعلومات.</p> <p><u>وتسري أحكام قانون المرور الصادر بالقانون رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣، فيما لم يرد بشأنه نص خاص في هذا القانون ولا يتعارض مع أحكامه.</u></p>	<p>وعلى قانون الاستثمار الصادر بالقانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠١٧؛</p> <p>وبعد أخذ رأى وزارة المالية؛</p> <p>وبعد موافقة مجلس الوزراء؛</p> <p>وبناءً على ما ارتآه مجلس الدولة.</p> <p style="text-align: center;">قرر</p> <p style="text-align: center;">مشروع القانون الآتي نصه، يقدم إلى مجلس النواب</p> <p style="text-align: center;">(المادة الأولى)</p> <p>يُعمل بأحكام القانون المرافق في شأن تنظيم خدمات النقل البري للركاب <u>بالسيارات الخاصة أو بوسائل النقل الجماعي باستخدام تكنولوجيا المعلومات.</u></p>
<p style="text-align: center;">(المادة الثانية)</p> <p>تلتزم الشركات التي <u>تتيح أو تؤدي</u> خدمات النقل البري للركاب <u>بالمركبات الخاصة</u> أو بوسائل النقل الجماعي باستخدام تكنولوجيا المعلومات والقائمة في تاريخ العمل بهذا القانون بأن تقوم بتوفيق أوضاعها طبقاً لأحكام القانون المرافق خلال مدة لا تتجاوز ستة أشهر من تاريخ العمل به.</p> <p><u>وتؤدي هذه الشركات مقابلاً لتوفيق الأوضاع يحدده رئيس مجلس الوزراء بما لا يجاوز رسوم الترخيص المقررة سنوياً بموجب أحكام القانون المرافق.</u></p> <p><u>وفي جميع الأحوال لا تسري المواد العقابية المنصوص عليها في القانون المرافق إلا بعد انقضاء مدة الستة أشهر المشار إليها.</u></p>	<p style="text-align: center;">(المادة الثانية)</p> <p>تلتزم الشركات التي تؤدي خدمات النقل البري للركاب <u>بالسيارات الخاصة</u> أو بوسائل النقل الجماعي باستخدام تكنولوجيا المعلومات والقائمة في تاريخ العمل بهذا القانون بأن تقوم بتوفيق أوضاعها طبقاً لأحكام القانون المرافق خلال مدة لا تتجاوز ستة أشهر من تاريخ العمل به، ولا تسري المواد العقابية المنصوص عليها في القانون المرافق الا بعد انقضاء مدة الستة أشهر المشار إليها، <u>وتحصل رسوم تراخيص التشغيل المنصوص عليها في المادة (٥) من القانون المرافق اعتباراً من.....</u></p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	مشروع القانون كما جاء من الحكومة
<p align="center">(المادة الثالثة)</p> <p>يصدر رئيس مجلس الوزراء القرارات التنظيمية اللازمة لتطبيق أحكام القانون المرافق، ويكون إصدارها بناء على اقتراح الوزراء أو الجهات المعنية، وبعد العرض على مجلس الوزراء وذلك خلال شهرين من تاريخ العمل بهذا القانون.</p>	<p align="center">(المادة الثالثة)</p> <p>تصدر القرارات الوزارية المنصوص عليها في القانون المرافق خلال شهرين من تاريخ سريان أحكامه.</p>
<p align="center">(المادة الرابعة)</p> <p>ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية، ويُعمل به من اليوم التالي لتاريخ نشره. <u>يُصم هذا القانون بخاتم الدولة وينفذ كقانون من قوانينها.</u></p>	<p align="center">(المادة الرابعة)</p> <p>ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية، ويُعمل به من اليوم التالي لتاريخ نشره.</p> <p align="right">رئيس مجلس الوزراء (مهندس / شريف إسماعيل)</p> <p align="right">٢٠١٨/٣/٢١</p>
<p align="center">قانون تنظيم خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات</p> <p align="center">الفصل الأول</p> <p align="center">التعريف</p> <p align="center">المادة (١):</p> <p>في تطبيق أحكام هذا القانون يقصد بالكلمات والعبارات الآتية المعاني المبينة قرين كل منها:</p> <p>الخدمة: خدمة النقل البري للركاب <u>بالمركبات</u> الخاصة أو بوسائل النقل الجماعي، باستخدام تكنولوجيا المعلومات.</p> <p>النقل البري: استخدام <u>المركبات</u> الخاصة ومركبات النقل الجماعي في نقل الركاب.</p> <p>المركبات: وسائل النقل الخاصة التي يحددها قرار رئيس مجلس الوزراء.</p> <p>وسائل النقل الجماعي: المركبات التي تسير في خطوط سير غير منتظمة، ويزيد عدد ركابها على سبعة أشخاص.</p>	<p align="center">قانون تنظيم خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات</p> <p align="center">الفصل الأول</p> <p align="center">التعريف</p> <p align="center">المادة (١):</p> <p>في تطبيق أحكام هذا القانون يقصد بالكلمات والعبارات الآتية المعاني المبينة قرين كل منها:</p> <p>الخدمة: خدمة النقل البري للركاب <u>بالسيارات</u> الخاصة أو بوسائل النقل الجماعي باستخدام تكنولوجيا المعلومات.</p> <p>النقل البري: استخدام <u>السيارات</u> الخاصة ومركبات النقل الجماعي في نقل الركاب.</p> <p>مركبات النقل الجماعي: المركبات التي تسير في خطوط سير غير منتظمة، ويزيد عدد ركابها عن سبعة أشخاص.</p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	مشروع القانون كما جاء من الحكومة
<p>المرخص له: الشركات المرخص لها <u>بإتاحة</u> أو أداء خدمة النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات.</p> <p>تصريح التشغيل: تصريح يصدر <u>للمركبات ووسائل النقل الجماعي</u> التي تعمل ضمن خدمة النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات.</p> <p>كارت التشغيل: بطاقة تصدر لقائدي <u>المركبات ووسائل النقل الجماعي</u> التي تعمل ضمن خدمة النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات.</p> <p>العلامة الإيضاحية: شعار مميز <u>يجب وضعه</u> على المركبات ووسائل النقل الجماعي أثناء عملها ضمن خدمة النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات.</p> <p>النقل باستخدام تكنولوجيا المعلومات: استخدام برنامج أو تطبيق حاسوبي <u>لإتمام</u> عملية الاتفاق على <u>إتاحة</u> أو أداء خدمة النقل البري للركاب.</p> <p>رسوم الترخيص: الرسوم التي تدفع مقابل إصدار الترخيص للشركات التي <u>تتيح</u> أو تؤدي خدمة النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات.</p> <p>رسوم أداء الخدمة: الرسوم التي تدفع مقابل <u>الترخيص للشركات بإتاحة</u> أو أداء خدمة النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات.</p>	<p>المرخص له: الشركات المرخص لها بأداء خدمة النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات.</p> <p>تصريح التشغيل: تصريح يصدر <u>للسيارة</u> التي تعمل ضمن خدمة النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات.</p> <p>كارت التشغيل: بطاقة تصدر لقائدي <u>السيارات</u> التي تعمل ضمن خدمة النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات.</p> <p>العلامة الإيضاحية: شعار مميز <u>يوضع</u> على السيارة أثناء عملها ضمن خدمة النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات.</p> <p>النقل باستخدام تكنولوجيا المعلومات: برنامج أو تطبيق حاسوبي <u>يتم بمقتضاه</u> إتمام عملية الاتفاق على أداء خدمة النقل البري للركاب.</p> <p>رسوم الترخيص: الرسوم التي تدفع مقابل إصدار الترخيص للشركات التي <u>تقدم</u> خدمة النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات.</p> <p>رسوم أداء الخدمة: الرسوم التي تدفع مقابل <u>أداء الشركات خدمة</u> النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات.</p>
<p>كما هو</p>	<p>الوزارة المختصة: الوزارة المختصة بشئون النقل.</p>
<p>كما هو</p>	<p>الوزير المختص: الوزير المختص بالنقل.</p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	مشروع القانون كما جاء من الحكومة
<p align="center">الفصل الثانى</p> <p align="center">(تراخيص وتصاريح وكروت التشغيل والعلامات الإيضاحية)</p> <p align="center">المادة (٢):</p> <p>يجوز تقديم أو إتاحة خدمة النقل البرى للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات بموجب ترخيص يصدر وفقاً لأحكام هذا القانون.</p> <p>ويصدر رئيس مجلس الوزراء بعد العرض على مجلس الوزراء قراراً تنظيمياً بالقواعد والشروط والإجراءات وضوابط التعريفه اللازمة للترخيص للشركات بأداء الخدمة.</p>	<p align="center">الفصل الثانى</p> <p align="center">(تراخيص وتصاريح وكروت التشغيل والعلامات الإيضاحية)</p> <p align="center">المادة (٢):</p> <p>مع عدم الإخلال بأحكام قانون المرور الصادر بالقانون رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣، يصدر الوزير المختص بالاتفاق مع وزيرى الداخلية والاتصالات وتكنولوجيا المعلومات قراراً بالقواعد والشروط والإجراءات وضوابط التعريفه اللازمة للترخيص للشركات بأداء الخدمة.</p>
<p align="center">المادة (٣):</p> <p>يصدر رئيس مجلس الوزراء بناء على اقتراح وزير الداخلية وبعد العرض على مجلس الوزراء قراراً بالشروط والإجراءات والضوابط اللازمة لإصدار تصاريح التشغيل، ويحدد القرار رسوم إصدار هذه التصاريح وفئاتها بحد أقصى ألفا جنيه سنوياً، على أن تسدد نقداً أو بأية وسيلة أخرى تتقرر في هذا الشأن.</p>	<p align="center">المادة (٣):</p> <p>يصدر وزير الداخلية قراراً بالشروط والإجراءات والضوابط اللازمة لإصدار تصاريح التشغيل، ويحدد القرار رسوم إصدار هذه التصاريح وفئاتها بحد أقصى ألفا جنيه سنوياً، على أن تسدد نقداً أو بأية وسيلة أخرى تتقرر في هذا الشأن.</p>
<p align="center">المادة (٤):</p> <p>تؤدي مركبات النقل البرى المصرح لها بالعمل مع الشركات المرخص لها <u>بإتاحة أو أداء الخدمة</u> - الضرائب والرسوم المقررة على <u>المركبات</u>، والمحددة بالجدول المرفق بقانون المرور المشار إليه، مع أداء ضريبة ورسم إضافيين بنسبة ٢٥% من قيمة الضرائب والرسوم المشار إليها.</p>	<p align="center">المادة (٤):</p> <p>تؤدي مركبات النقل البرى المصرح لها بالعمل مع الشركات المرخص لها بأداء الخدمة <u>الضرائب والرسوم المقررة على السيارات</u>، والمحددة بالجدول المرفق بقانون المرور المشار إليه، مع أداء ضريبة ورسم إضافيين بنسبة ٢٥% من قيمة الضرائب والرسوم المشار إليها.</p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	مشروع القانون كما جاء من الحكومة
<p>المادة (٥):</p> <p>يحدد بقرار من <u>رئيس مجلس الوزراء بناءً على اقتراح الوزير المختص وبعد العرض على مجلس الوزراء</u> عدد تراخيص التشغيل وفئات رسوم الترخيص في ضوء عدد المركبات العاملة مع الشركة وذلك بحد أقصى عشرة ملايين جنيه، على أن تسدد نقداً أو بأية وسيلة أخرى تقرر في هذا الشأن.</p> <p><u>كما يحدد القرار معايير تحديد</u> المركبات التي تعمل وفقاً لمنظومة النقل باستخدام تكنولوجيا المعلومات.</p> <p>وتصدر الوزارة المختصة تراخيص التشغيل للشركات التي <u>تتيح أو تؤدي</u> الخدمة لمدة خمس سنوات قابلة للتجديد لمدد مماثلة بعد سداد رسوم الترخيص.</p>	<p>المادة (٥):</p> <p>تصدر الوزارة المختصة تراخيص التشغيل للشركات التي <u>تؤدي</u> الخدمة لمدة خمس سنوات قابلة للتجديد لمدد مماثلة بعد سداد رسوم الترخيص.</p> <p>ويحدد بقرار من <u>الوزير المختص</u> عدد تراخيص التشغيل وفئات رسوم الترخيص في ضوء عدد المركبات العاملة مع الشركة وذلك بحد أقصى عشرة ملايين جنيه، على أن تسدد نقداً أو بأية وسيلة أخرى تقرر في هذا الشأن.</p> <p>كما تحدد <u>الوزارة المختصة</u> معايير المركبات التي تعمل وفقاً لمنظومة النقل باستخدام تكنولوجيا المعلومات.</p>
<p>المادة (٦):</p> <p>يصدر <u>رئيس مجلس الوزراء بناءً على اقتراح وزير الداخلية وبعد العرض على مجلس الوزراء</u> قراراً بالشروط والضوابط والإجراءات اللازمة لإصدار كارت التشغيل، ويحدد القرار رسوم إصدار هذه الكروت وفئاتها، وذلك بحد أقصى ألف جنيه سنوياً، <u>على أن تسدد نقداً أو بأية وسيلة أخرى تقرر</u> في هذا الشأن.</p>	<p>المادة (٦):</p> <p>يصدر <u>وزير الداخلية</u> قراراً بالشروط والضوابط والإجراءات اللازمة لإصدار كارت التشغيل، ويحدد القرار رسوم إصدار هذه الكروت وفئاتها، وذلك بحد أقصى ألف جنيه سنوياً، <u>على أن تسدد نقداً أو بأية وسيلة أخرى تقرر</u> في هذا الشأن.</p>
<p>المادة (٧):</p> <p>يحدد <u>رئيس مجلس الوزراء بناءً على عرض وزير الداخلية</u> شكل ولون ومكان وضع العلامة الإيضاحية وجهة طباعتها أو إعدادها وقيمة التأمين الخاصة بها</p> <p>كما هي</p>	<p>المادة (٧):</p> <p>يصدر <u>وزير الداخلية</u> قراراً بتحديد شكل ولون ومكان وضع العلامة الإيضاحية وجهة طباعتها أو إعدادها وقيمة التأمين الخاصة بها.</p> <p>وتلتزم مركبات النقل البري المصرح لها بأداء الخدمة بوضع العلامة الإيضاحية طوال فترة التشغيل.</p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	مشروع القانون كما جاء من الحكومة
<p>المادة (٨):</p> <p>كما هي</p> <p>كما هي</p> <p><u>يحدد رئيس مجلس الوزراء بناء على عرض وزير الداخلية وبعد العرض على مجلس الوزراء الضوابط اللازمة لعدد من يُصرح له بقيادة المركبات الخاصة ووسائل النقل الجماعي المصرح لها بالعمل مع الشركات المرخص لها، والإجراءات المنظمة لذلك.</u></p>	<p>المادة (٨):</p> <p>يحظر استخدام مركبات النقل البري في أداء الخدمة إلا من خلال الشركات المرخص لها، وبعد الحصول علي تصريح التشغيل.</p> <p>ويحظر علي الأشخاص الطبيعيين أداء الخدمة إلا من خلال الشركات المشار إليها وبعد الحصول علي كارت التشغيل.</p> <p><u>ويصدر وزير الداخلية قراراً بالضوابط والإجراءات المنظمة لعدد من يُصرح له بقيادة السيارات الخاصة المصرح لها بالعمل مع الشركات المرخص لها.</u></p>
<p>الفصل الثالث</p> <p>(التزامات المرخص لهم)</p> <p>المادة (٩):</p> <p><u>مع مراعاة حرمة الحياة الخاصة التي يكفلها الدستور، تلتزم الشركات المرخص لها بإتاحة أو أداء الخدمة والتابعون لها، بأن توفر لجهات الأمن القومي وفقاً لاحتياجاتها كافة البيانات والمعلومات والإمكانيات الفنية من معدات ونظم وبرامج تتيح لتلك الجهات ممارسة اختصاصاتها وفقاً للقانون حال طلبها، وذلك على النحو الذي يحدده قرار رئيس مجلس الوزراء بناء على عرض جهات الأمن القومي.</u></p>	<p>الفصل الثالث</p> <p>(التزامات المرخص لهم)</p> <p>المادة (٩):</p> <p><u>تلتزم الشركات المرخص لها بأداء الخدمة بإجراء الربط الإلكتروني لقواعد البيانات والمعلومات الخاصة بها مع الجهات المختصة، وذلك على النحو الذي يحدده قرار الوزير المختص بالتنسيق مع باقي الجهات المعنية.</u></p>
<p>المادة (١٠):</p> <p><u>مع مراعاة حكم المادة (٩) من هذا القانون، تلتزم الشركات المرخص لها بإتاحة أو أداء الخدمة والتابعون لها بتأمين قواعد البيانات والمعلومات بما يحافظ على سريتها وعدم اختراقها أو تلفها، كما تلتزم بحفظها بصورة مباشرة وميسرة لمدة مائة وثمانين يوماً متصلة، وأن تتيحها لجهات الأمن القومي أو لأي جهة حكومية مختصة عند الطلب.</u></p> <p><u>ويحدد بقرار من رئيس مجلس الوزراء البيانات والمعلومات الواجب الاحتفاظ بها.</u></p>	<p>المادة (١٠):</p> <p><u>تلتزم الشركات المرخص لها بأداء الخدمة بحماية قواعد البيانات والمعلومات طبقاً للتعليمات والضوابط التي يصدر بها قرار من الوزير المختص بالاتصالات وتكنولوجيا المعلومات ووفقاً لمقتضيات الأمن القومي، كما تلتزم هذه الشركات بأن تكون الخوادم الخاصة بقواعد البيانات والمعلومات داخل حدود جمهورية مصر العربية.</u></p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	مشروع القانون كما جاء من الحكومة
<p style="text-align: center;">الفصل الرابع (الضرائب والتأمينات)</p> <p style="text-align: center;">المادة (١١):</p> <p>يلتزم ممارسو الخدمة سواء كانوا شركات مرخص لها أو أشخاصاً طبيعيين بسداد كافة الضرائب والرسوم والتأمينات الاجتماعية المقررة قانوناً، <u>بشكل منتظم لصالح الجهات الحكومية المعنية وفقاً للآلية المنصوص عليها بقرار من رئيس مجلس الوزراء بناء على عرض من الوزير المختص بعد التنسيق مع وزيرى المالية والتضامن الاجتماعى.</u></p> <p>وتلتزم الشركات المرخص لها بعدم تشغيل أى من سائقي المركبات المرخص لهم إلا بعد تقديم الشهادة الدالة على سداد اشتراكات التأمينات الاجتماعية <u>طبقاً للأحكام الواردة فى قانون التأمين الاجتماعى الصادر بالقانون رقم ٧٩ لسنة ١٩٧٥.</u></p>	<p style="text-align: center;">الفصل الرابع (الضرائب والتأمينات)</p> <p style="text-align: center;">المادة (١١):</p> <p>يلتزم ممارسو الخدمة سواء كانوا شركات مرخص لها أم أشخاص طبيعيين بسداد كافة الضرائب والرسوم والتأمينات الاجتماعية المقررة قانوناً، <u>وغيرها من الجهات الحكومية المعنية دورياً بالآلية المنصوص عليها بقرار يصدر من الوزير المختص بالتنسيق مع وزيرى المالية والتضامن الاجتماعى.</u></p> <p>وتلتزم الشركات المرخص لها بعدم تشغيل أيًا من سائقي المركبات المرخص لهم إلا بعد تقديم الشهادة الدالة على سداد اشتراكات التأمينات الاجتماعية <u>والتي تنظمها المادة (١٤٥) من قانون التأمين الاجتماعى الصادر بالقانون رقم ٧٩ لسنة ١٩٧٥، على أن تسدد نقداً أو بأية وسيلة أخرى تقرر فى هذا الشأن.</u></p>
<p style="text-align: center;">الفصل الخامس (الدمج)</p> <p style="text-align: center;">المادة (١٢):</p> <p>تلتزم الشركات المرخص لها <u>بإتاحة أو أداء</u> الخدمة خلال ثلاثة أشهر من تاريخ حصولها على الترخيص بوضع سياستها اللازمة لدمج سيارات الأجرة ضمن منظومتها، والعمل على تنمية قدرات سائقي هذه السيارات، وتعتمد هذه السياسات من قبل الوزير المختص، وتلتزم الشركات بتنفيذها.</p>	<p style="text-align: center;">الفصل الخامس (الدمج)</p> <p style="text-align: center;">المادة (١٢):</p> <p>تلتزم الشركات المرخص لها بأداء الخدمة خلال ثلاثة أشهر من تاريخ حصولها على الترخيص بوضع سياستها اللازمة لدمج سيارات الأجرة ضمن منظومتها، والعمل على تنمية قدرات سائقي هذه السيارات، وتعتمد هذه السياسات من قبل الوزير المختص، وتلتزم الشركات بتنفيذها.</p>
<p style="text-align: center;">المادة (١٣):</p> <p>تلتزم سيارات الأجرة التي تنضم إلى الشركات المرخص لها <u>بإتاحة أو أداء</u> الخدمة بأحكام هذا القانون، عدا نسبة ٢٥% من قيمة الضرائب والرسوم المنصوص عليها بالمادة (٤) <u>من هذا القانون.</u></p>	<p style="text-align: center;">المادة (١٣):</p> <p>تلتزم سيارات الأجرة التي تنضم إلي الشركات المرخص لها بأداء الخدمة بأحكام هذا القانون، عدا نسبة ٢٥% من قيمة الضرائب والرسوم المنصوص عليها بالمادة (٤).</p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	مشروع القانون كما جاء من الحكومة
<p align="center">الفصل السادس (العقوبات)</p> <p align="right">المادة (١٤):</p> <p align="center">دمجت في المادة الأولى من مواد الإصدار</p>	<p align="center">الفصل السادس (العقوبات)</p> <p align="right">المادة (١٤):</p> <p>تسرى أحكام قانون المرور المشار إليه فيما لم يرد بشأنه نص خاص في أحكام هذا القانون.</p>
<p align="right">المادة (١٥) أصبحت المادة (١٤):</p> <p align="center">كما هي</p>	<p align="right">المادة (١٥):</p> <p>مع عدم الإخلال بأية عقوبة أشد يقرها قانون العقوبات أو أي قانون آخر، يعاقب على الأفعال المبينة في المواد التالية بالعقوبات المقررة لكل منها.</p>
<p align="right">المادة (١٦) أصبحت المادة (١٥):</p> <p>يعاقب بغرامة لا تقل عن مائتي ألف جنيه ولا تزيد على خمسة ملايين جنيه كل من قام <u>بإتاحة أو أداء الخدمة دون الحصول على ترخيص</u> بذلك من الوزارة المختصة أو دون الحصول على تصريح التشغيل أو كارت التشغيل بحسب الأحوال.</p>	<p align="right">المادة (١٦):</p> <p>يعاقب بغرامة لا تقل عن مائتي ألف جنيه ولا تزيد على خمسة ملايين جنيه كل من قام بأداء الخدمة دون الحصول على ترخيص بذلك من الوزارة المختصة، أو <u>سمح للغير بأداء الخدمة من خلاله دون الحصول على تصريح التشغيل أو كارت التشغيل</u> بحسب الأحوال.</p>
<p align="right">المادة (١٧) أصبحت المادة (١٦):</p> <p>يعاقب بغرامة لا تقل عن خمسة آلاف جنيه ولا تزيد على عشرين ألف جنيه كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:</p> <p align="center">كما هو</p> <p align="center">كما هو</p>	<p align="right">المادة (١٧):</p> <p>يعاقب بغرامة لا تقل عن خمسة آلاف جنيه ولا تزيد عن عشرين ألف جنيه كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:</p> <p>أ- قاد سيارة لأداء الخدمة دون الحصول على تصريح التشغيل أو كارت التشغيل بحسب الأحوال.</p> <p>ب- قاد سيارة لا تحمل العلامة الإيضاحية أثناء أداء الخدمة.</p>

النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	مشروع القانون كما جاء من الحكومة
<p>ج-خالف أيًا من الضوابط أو الشروط أو الإجراءات المنصوص عليها في القرارات الصادرة لتنفيذ أحكام هذا القانون.</p> <p style="text-align: center;">كما هي</p>	<p>ج-خالف أيًا من الضوابط أو الشروط أو الإجراءات المقررة بالقرارات الوزارية الصادرة تنفيذاً لأحكام هذا القانون.</p> <p>وفي حالة العود تضاعف عقوبة الغرامة إذا ارتكب الفعل خلال ستة أشهر من تاريخ صدور الحكم النهائي بالإدانة.</p>
<p style="text-align: center;">المادة (١٨) أصبحت المادة (١٧):</p> <p>يعاقب بغرامة لا تقل عن خمسمائة ألف جنيه ولا تزيد على خمسة ملايين جنيه كل شركة مرخص لها <u>بإتاحة أو أداء</u> الخدمة خالفت أحكام المواد أرقام (٩)، (١٠)، (١٢) من هذا القانون، ويحكم فضلاً عن ذلك بإلغاء ترخيص التشغيل.</p>	<p style="text-align: center;">المادة (١٨):</p> <p>يعاقب بغرامة لا تقل عن خمسمائة ألف جنيه ولا تزيد على خمسة ملايين جنيه كل شركة مرخص لها بأداء الخدمة خالفت أحكام المواد أرقام (٩)، (١٠)، (١٢) من هذا القانون، ويحكم فضلاً عن ذلك بإلغاء ترخيص التشغيل.</p>
<p style="text-align: center;">المادة (١٩) أصبحت المادة (١٨):</p> <p style="text-align: center;">كما هي</p> <p>ويكون الشخص الاعتباري مسئولاً بالتضامن عن الوفاء بما يحكم به من عقوبات مالية وتعويضات <u>في هذه الحالة</u>.</p>	<p style="text-align: center;">المادة (١٩):</p> <p>دون الإخلال بالمسئولية الجنائية للأشخاص الطبيعيين، 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>
<p style="text-align: center;">المادة (٢٠) أصبحت المادة (١٩):</p> <p>يكون لموظفي الوزارة المختصة الذين يصدر بتحديدهم قرار من وزير العدل بناء على اقتراح من الوزير المختص صفة الضبطية القضائية بالنسبة لتطبيق أحكام هذا القانون، <u>فيما يدخل في اختصاصهم</u>.</p>	<p style="text-align: center;">المادة (٢٠):</p> <p>يكون لموظفي الوزارة المختصة الذين يصدر بتحديدهم قرار من وزير العدل بناء على اقتراح من الوزير المختص صفة الضبطية القضائية بالنسبة لتطبيق أحكام هذا القانون.</p>