**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 211**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**‏יום שני, ז' בניסן התש"ע (‏22 במרץ, 2010), שעה 12:50**

**סדר היום**:

1. תקנות נתיבים מהירים (אופן החיוב בתשלום אגרה ואכיפת תשלומים), התשס"ט-2009

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

ישראל חסון

רוברט טיבייב

כרמל שאמה

נחמן שי

**מוזמנים**:

עו"ד חוה ראובני - סגנית היועצת המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

פיליפ פארן - מנהל אגף תשתיות עירוניות, מש' התחבורה ובטיחות בדרכים

אודי אדירי - רכז תחבורה, אגף התקציבים, משרד האוצר

ערן כהן - רפרנט תחבורה, אגף התקציבים, משרד האוצר

יובל פולוצקי - רפרנט פרויקטים תחבורתיים, אגף החשב הכללי, מש' האוצר

עו"ד ירון גולן - הלשכה המשפטית, משרד האוצר

ניצן יוצר - ראש מינהלת נתיבים מהירים, חברת נתיבי איילון, יועץ חיצוני למשרד האוצר

עו"ד רמי סופר - חברת נתיבי איילון, יועץ חיצוני למשרד האוצר

צלי שליו - יועץ חיצוני למשרד האוצר

דניאל זינגר - תאסק – ייעוץ אסטרטגי, יועץ חיצוני פיננסי למשרד האוצר

אבירם כץ - תאסק – ייעוץ אסטרטגי, יועץ חיצוני פיננסי למשרד האוצר

עו"ד יערה למברגר - ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

רפ"ק רוני לוינגר - ראש חוליית תעבורה, משטרת ישראל, המשרד לביטחון פנים

יהודה בר-אור - יו"ר איגוד המוניות הארצי

עזרא אשכנזי - סגן יו"ר איגוד המוניות הארצי

אורי טבילה - מזכיר איגוד המוניות הארצי

קרני צדקיהו - יו"ר ארגון המוניות בירושלים, איגוד המוניות הארצי

נסים בנימין - מטה מאבק האופנועים

מוטי גלברט - מטה מאבק האופנועים

מיטל בשרי - מנהלת תחום טלקומוניקציה, המועצה הישראלית לצרכנות

איתי אלון - מנכ"ל חב' אלטרנתיבי – יוצרים תרבות נהיגה

רן שיטרית - יועץ ליו"ר הוועדה חה"כ אופיר אקוניס

**ייעוץ משפטי**: אתי בנדלר

ניר ימין

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: אירית שלהבת

**תקנות נתיבים מהירים (אופן החיוב בתשלום אגרה ואכיפת תשלומים), התשס"ט-2009**

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מתכבד לפתוח את הישיבה השנייה של ועדת הכלכלה היום. על סדר היום תקנות נתיבים מהירים (אופן החיוב בתשלום אגרה ואכיפת תשלומים), התשס"ט-2009. אנחנו בישורת האחרונה, אבל אני מבקש לפתוח לדיון את תקנה 18: פטור מתשלום אגרה, בשל פניות שקיבלתי בימים האחרונים גם מנהגי המוניות וגם ממוניות השירות. אני רוצה לשמוע ממשרד האוצר וממשרד התחבורה מי פטור כרגע. האם התחבורה הציבורית, חברות "אגד" ו"דן" שמפעילות קווי שירות שעוברים בנתיב הזה, לא כל אוטובוס, פטורה?

כרמל שאמה:

אתה מתכוון לבחון אפשרות לתת לנהגי מוניות ונהגי שירות לנסוע בנתיב בלי לשלם אגרה?

היו"ר אופיר אקוניס:

כן.

כרמל שאמה:

למה לפתוח את תקנה 18? אני מתנגד לפתוח אותה. אפשר להוסיף תקנה. אני בעד לתת פטור מאגרה למוניות השירות, אך אני לא רוצה לפתוח את תקנה 18 כדי שזה לא יהיה פתח לשינויים אחרים. אני מתנגד לקיים דיון מחדש בתקנה 18. אני מציע שנוסיף את תקנה 19.

היו"ר אופיר אקוניס:

נבדוק את זה מבחינה תקנונית. כדי להוסיף תקנה, חייבים לפתוח את הדיון. לפני כן ננסה לבדוק מה קרה כאן בכלל. בתקנה 18, מי פטור מתשלום אגרה, ולפי איזה קריטריון הממשלה בהצעה המקורית שלה פטרה? נציגי המוניות אומרים שגם הם מפעילים קווי מוניות, כמו תחבורה ציבורית, והם לא נכללים במקבלי הפטורים בנתיב.

אבל לפני שנשמע תשובה, היועצת המשפטית לוועדה תסביר את ההליך החקיקתי. הוועדה הצביעה כבר על התקנה והדיון בה הושלם.

כרמל שאמה:

אני מציע שאת הצעתך נוסיף במסגרת תקנה אחרת.

היו"ר אופיר אקוניס:

השאלה איך עושים את זה.

אתי בנדלר:

אם מדובר על הוספת פטור אז הוא צריך להתווסף בתקנה הזאת, שהיא התקנה של הפטור.

כרמל שאמה:

חייבים לפתוח את תקנה 18 לדיון?

היו"ר אופיר אקוניס:

אין אפשרות אחרת.

כרמל שאמה:

אני רוצה לוודא שסעיפים אחרים שהצבענו עליהם לא ייפתחו.

חוה ראובני:

אולי נבדוק אם יש בכלל שינוי.

אתי בנדלר:

אפשר להגדיר את המטרה: הוא מבקש לפתוח את תקנה 18 רק כדי להוסיף פסקה.

כרמל שאמה:

אם כך, אין לי בעיה, אני בעד.

היו"ר אופיר אקוניס:

נפתח את הדיון. אולי קודם הממשלה, שזו תקנה שלה, תסביר מי פטור, באיזו דרך הוא פטור ולמה החלטתם לכלול את מי שמופיע כאן. בישיבה הקודמת הוספנו את האופנועים ואת רכבי הנכים.

אתי בנדלר:

הוחלט להוסיף את פסקאות (7) ו-(8), שזה נכים על כיסאות גלגלים ורכב דו-גלגלי.

חוה ראובני:

הפטורים שהיו כלולים כבר בהצעת הממשלה הם אוטובוסים, למעט אוטובוס זעיר פרטי, כי אלה רכבים ציבוריים על-פי טיבם, ומוניות שירות כל עוד הן נוסעות בקו השירות שלהן. דהיינו, מונית שירות שעושה נסיעת שירות בקו שלה, נניח קו ירושלים-תל-אביב, ונוסעת בנתיב המהיר, פטורה מתשלום. מונית שירות שעושה נסיעת ספיישל, וזה דבר שמותר לה לעשות, לא פטורה. אנחנו רואים את מוניות השירות, כאשר הן מבצעות את קווי השירות המאושרים שלהן הן תחבורה ציבורית לצורך העניין והן נוסעות חינם בנתיב המהיר. זה מופיע כבר בפסקה (2).

אודי אדירי:

הרציונל הוא קודם כול להעדיף תחבורה ציבורית ואחרי כן להתייחס לעודף הקיבולת. בתחבורה הציבורית נכללים אוטובוסים ומוניות שירות. כאשר הן פועלות כמוניות שירות הן תחבורה ציבורית.

קריאה:

גם מוניות ספיישל.

חוה ראובני:

מוניות ספיישל לראייתנו הן דמוי רכב פרטי מבחינה תחבורתית, אלא אם כן הן כמובן מרובות קיבולת. אם יש בהן מספר נוסעים, כמו רכב פרטי שיש בו 3 או 4 נוסעים, car pull, אם במונית ספיישל יש את מספר הנוסעים הזה גם היא תיסע בחינם, בדיוק כמו רכב פרטי שיש בו 3-4 נוסעים. מונית ספיישל תופסת אותו מקום כמו רכב פרטי, וכאשר יש בה נהג פלוס נוסע מעמדה, לתפיסתנו, צריך להיות זהה למעמדו של רכב פרטי.

היו"ר אופיר אקוניס:

נעשה סדר בדברים. כתוב בפסקה (2): "מונית שניתן עליה רישיון לנסיעת שירות, בעת שהיא מבצעת נסיעת שירות בקו השירות למוניות", כלומר בדיוק כמו קו 480 או קו 405 שמסלולם המאושר על-ידי משרד התחבורה בישראל הוא ירושלים-תל-אביב, או קו 100 שמופעל בין מודיעין ותל-אביב ושמאושר לו לנסוע שם. לעומת זה, אוטובוס "אגד" רגיל שעושה הולכה פרטית, שאיננו קו שירות בכביש 1, לא פטור מהאגרה.

חוה ראובני:

הוא פטור כי הוא מרובה קיבולת ולוקח 50 אנשים.

היו"ר אופיר אקוניס:

כלומר, כל אוטובוס פטור מאגרה, גם של חברה פרטית.

יערה למברגר:

בהנחה שהאוטובוס לא ייסע ריק.

חוה ראובני:

נכון. לא כתוב אוטובוס של "אגד".

אתי בנדלר:

גם אוטובוס של תע"ש, לצורך העניין.

היו"ר אופיר אקוניס:

בחנתי את הרציונל, האם קו שירות של "אגד", "דן" או חברה אחרת פטור, או כל אוטובוס פטור בשל היותו אוטובוס. הבנתי: התשובה היא השנייה – אוטובוס פטור ככלי רכב שמסיע יותר משלושה נוסעים.

עכשיו באים נציגי מוניות השירות ומבקשים להחיל עליהם אותו רציונל.

לאה ורון:

לא רק מוניות השירות אלא מוניות הספיישל.

חוה ראובני:

מוניות השירות נכללות בזה במילא כאשר הן נוסעות בקו שלהן, כאשר הן מתפקדות כתחבורה ציבורית. אוטובוס לא משמש כפרייבט של אף אחד. אוטובוס גם לא נוסע ריק, בעיקרון. נסיעה של אוטובוס ריק היא סיטואציה נדירה. מוניות נוסעות לעתים עם נוסע אחד או עם שני נוסעים ומשמשות גם כרכב הפרטי של בעל הרכב. לכן אנו אומרים, כאשר הוא משמש כתחבורה ציבורית, הוא פטור.

עזרא אשכנזי:

המטרה של הכביש הזה, להבנתי, לאפשר נסיעה מהירה ככל האפשר. את יודעת ש-500 מוניות עובדות בשדה התעופה והן צריכות להתרוצץ ולהביא אזיקים כדי לאסוף שם נוסעים?

היו"ר אופיר אקוניס:

לגבי מוניות השירות, נדמה לי שאין כאן בעיה. לא צריך לייצר בעיה מלאכותית על דבר שאין בו בעיה. נחכה רגע עם מוניות הספיישל. נסיים דבר-דבר. נדבר על מוניות השירות.

קרני צדקיהו:

לא ניתן להפריד. מונית היא רכב ציבורי לכל דבר, ולא משנה אם היא מונית ספיישל או מונית שירות. הגדרתה בחוק היא "רכב ציבורי". כאן פשוט מפרידים. אנו מנהלים כאן מלחמות, מי כמוך יודע, כבר 15 שנים כדי לאפשר לכל המוניות, כהגדרתן בחוק, לנסוע בנתיבים הציבוריים. עוד לא התחלנו את המלחמות שלנו להיכנס לנתיבים הציבוריים וכבר מוציאים אותנו מן הנתיבים הציבוריים, ועכשיו דואגים גם שלא ניכנס ושנשלם אגרות.

אתי בנדלר:

לא מוציאים אתכם מן הנתיבים המהירים. אתם יכולים לנסוע, רק תשלמו אגרות.

קרני צדקיהו:

עו"ד ראובני, אז בואו נסגור את כל מוניות הספיישל. מי צריך את מוניות הספיישל הללו? העיניים שלכם על מוניות הספיישל, כל הזמן אתם רוצים לסגור, לסגור, לסגור. היכן נוכל לעבוד? בן אדם רוצה להגיע מהר, אז מה נעשה? היכן ניסע?

היו"ר אופיר אקוניס:

במוניות השירות הסוגייה, אם אינני טועה, פתורה וברורה מאוד. עכשיו מוניות הספיישל. קודם כול, יש קו שמופעל ברישיון מנתב"ג לתל-אביב, של חברת "הדר", שהוא קו שירות. הוא מקבל אישור לצאת מנתב"ג והכול מפוקח על-ידי משרד התחבורה. חברה אחת זכתה במכרז. מה קורה איתם?

חוה ראובני:

המוניות שפועלות בקו נתב"ג-תל-אביב הן מוניות שירות והן נכללות בפסקה (2). מוניות ספיישל לא נכללות בפסקה (2).

יהודה בר-אור:

מוניות "הדר" הן לא מוניות שירות. יש בנתב"ג 400 מוניות.

חוה ראובני:

אני לא זוכרת את שמות כל התאגידים, אני מתנצלת.

יהודה בר-אור:

אני רוצה להסביר לוועדה על העוול הכבד שנגרם למוניות הספיישל. הגיע הזמן שיתייחסו אלינו כפי שהשר בישיבתו איתי – ואת השתתפת באותה ישיבה – הגדיר אותנו כתחבורה ציבורית. אם אנחנו לא תחבורה ציבורית את לא יכולה לפקח עליי. למה את מפקחת כל הזמן מה אני אקח ומה אני לא אקח? אל תפקחי עליי בכלל אם אני לא תחבורה ציבורית. אני תחבורה ציבורית בדיוק כמו מוניות השירות. הספיישל והשירות זה אותו דבר. אנחנו מסיעים 400,000 אנשים ביום, הרבה יותר מאשר מסיעות מוניות השירות.

ניקח כדוגמה את מוניות "הדר", שמפעילה 400 מוניות ספיישל שמשרתות את שדה התעופה ושאמורות לעבוד בקו הזה כל הזמן. בפסח פתאום רוצים שם קרוב ל-800 מוניות, ונותנים להן לנסוע בנתיב עמוס בזמן שיש נתיב פתוח. אם נהג המונית יצטרך לשלם אגרה הוא לא ייסע בנתיב האגרה. הוא ייסע בנתיב האגרה רק בחינם, אם הוא פטור, ואז יגיע מהר לשדה התעופה, ייתן שירות אמין יותר וייקח את האנשים. זה גם צודק כי הוא מונית ומגיע לו לקבל פטור מלא. כך ניתן להסביר פנים לתייר ולתת שירות נכון לאנשים שמשתמשים במונית. גם כשהמונית מגיעה לשם מלאה וחוזרת ריקה מגיע לה להשתמש בנתיב הזה. היא צריכה להגיע לשם מהר ככל האפשר כדי להסיע את האנשים ולהגיע איתם ליעד מהר ככל האפשר, כי לשם כך האנשים נוסעים במונית. הם נוסעים במונית כדי להגיע ליעד שלהם מהר והם רוצים את הנתיב הכי מהיר שבו הם יכולים להגיע.

ההיגיון והשכל הישר אומרים שאם יש נתיב מהיר, צריכות לנסוע בו מוניות שהן רכב שירות, כולל מוניות ספיישל שנוסעות לכל מקום. נהג המונית היום לא מרוויח מספיק כסף כדי לקחת את זה מהנוסע, והנוסע לא ישלם את הסכום הנוסף עבור האגרה. גם כך הנוסעים טוענים שהמחיר שאנו גובים גבוה. אנחנו רוצים להקל על הנוסע, לא לגבות ממנו תשלום נוסף. אנחנו אומרים: ניקח אותך בסכום הוגן ומהר, בנתיב הנכון, וכך תרוויח גם את התשלום שהיית אמור לשלם עבור התוספת למונית. בזה ייעשה צדק כי אנו תחבורה ציבורית.

יש לי ויכוח כבר זמן רב עם גברת ראובני שהשתתפה אתי בישיבות רבות. אנחנו תחבורה ציבורית לכל דבר ועניין. תודה רבה.

היו"ר אופיר אקוניס:

האם מוניות מוגדרות כתחבורה ציבורית?

חוה ראובני:

בדין אין הגדרה ל"תחבורה ציבורית". יש הגדרה ל"רכב ציבורי", שהוא רכב שמורשה להסיע נוסעים.

קרני צדקיהו:

ברישיון שלנו כתוב שאנחנו רכב ציבורי.

יהודה בר-אור:

אני יושב-ראש איגוד המוניות הארצי. כבר 10 שנים אני משתתף אתך בישיבות רבות וכל הזמן אתם מנסים לשלוח אותנו לצד. זה לא יילך. מוניות הן תחבורה ציבורית. אם אנחנו לא תחבורה ציבורית, אז תחריגו אותנו פעם אחת ולתמיד, אבל לא ייתכן שעל-יד השר תגידי שאנחנו תחבורה ציבורית וכאן תגידי שלא. אני לא מסכים לכך.

חוה ראובני:

לעניין ההאשמה בחוסר יושרה, אני לא זוכרת שאי-פעם השתתפתי אתך בישיבה משותפת אצל שום שר.

יהודה בר-אור:

אולי את לא זוכרת. מישהו כאן דיבר על יושר?

היו"ר אופיר אקוניס:

אני לא ידוע כמגן הפקידות הממשלתית, אבל אני אומר על עו"ד ראובני, שחוקקתי איתה כמה חוקים ואני מכיר אותה למעלה משנה, שהיא אחת מעובדות הציבור המצוינות שאני מכיר.

יהודה בר-אור:

אני יכול להראות לך טפסים שהיא שלחה לי. אין לי שום בעיה איתה.

היו"ר אופיר אקוניס:

היא אומרת לך שהיא לא השתתפה בשום ישיבה בנוכחותך עם השר. אבל בואו לא ניכנס לוויכוח האישי. היא באמת משרתת ציבור מן המעלה הראשונה.

אתי בנדלר:

אכן כך.

היו"ר אופיר אקוניס:

וכידוע לך, אני לא ידוע כמי שממהר לחלק מחמאות לפקידות הממשלתית.

חוה ראובני:

אני מודה ליושב-ראש.

לגבי הסוגייה שעל סדר היום, עובדתית, אין הגדרה בחוק ל"תחבורה ציבורית". יש הגדרה ל"רכב ציבורי". מונית היא רכב ציבורי, אבל יש סוגים שונים של רכב ציבורי. לכל רכב ציבורי צמודות בחוק זכויות וחובות מסוימות. מונית היא לא אוטובוס. בהקשרים אחרים, אם אציג דוגמה מדלות הבנתי את המיסוי, מונית ממוסה למשל קצת אחרת מאוטובוס, בין השאר בגלל השימושים הפרטיים שנעשים בה.

יהודה בר-אור:

אין טעם בזה יותר. מרגע שהבנזין והסולר מחירם זהה, אין לנו צורך יותר במונית ספיישל.

לאה ורון:

מר בר-אור, תאפשר לעו"ד ראובני לדבר.

יהודה בר-אור:

אבל היא לא מדייקת.

לאה ורון:

יושב-הראש ייתן לך לדבר לאחר מכן.

יהודה בר-אור:

אחר-כך הוא מהלל את היושר שלה, אבל היא לא מדייקת.

לאה ורון:

אז תרשום הערות ולאחר מכן תציין אותן.

חוה ראובני:

לגופו של עניין, ההבדל בין קו שירות ובין מונית ספיישל – קו שירות נוסע במסלול קבוע מראש ומעלה מספר בלתי מסוים של אנשים בתחנות מסוימות. מן הבחינה הזאת, הנוסע צריך להגיע אל הרכב ומן הרכב. זה מה שמאפיין קו שירות, ויש לו מסלול קבוע וידוע מראש, עם תחנות קבועות וידועות מראש. מונית ספיישל דומה מן הבחינה הזאת לרכב פרטי, בכך שהיא באה אל הנוסע מהיכן שהוא נמצא, לוקחת אותו לאן שהוא מבקש ובאיזה מסלול שהוא מבקש. אמנם היא מקבלת תשלום תמורת השירות, אבל האופן שבו היא מתנהגת בכביש הוא כרכב פרטי לכל דבר.

לשאלה האם זה מצדיק או לא מצדיק את הפטור, לעניות דעתי שלי, לאור הרציונל של הנתיב הזה כנתיב תחבורה ציבורית, שיתרת הקיבולת מותרת לכל אחד, פרט לאיסורים הבודדים שאושרו, בתמורת תשלום, והרציונל הזה הוסבר כאן מלכתחילה, אני לא רואה סיבה לתת פטור למונית כאשר היא לא מרובת קיבולת מכיוון שמבחינת מה שהיא תופסת בנתיב וטיב השירות שהיא נותנת לנוסע איננה שונה מרכב פרטי.

אבל אני חייבת להודות שלא הצלחתי לבדוק את השאלה הזאת עם אף אחד מכיוון שהנושא הזה הפתיע אותי כאן. אם רצו שהנושא הזה יעלה לדיון, חבל שלא פנו אלינו מראש והיינו מבררים את השאלה הזאת מול הדרגים המקצועיים והשר, שהוא מתקין התקנות.

קרני צדקיהו:

חשוב לומר שמה שאת קוראת לו קווי שירות הוא בכלל לא קווי שירות. בפועל הוא קו שירות וגם קו ספיישל. לְמה את מתייחסת כשאת אומרת "קו שירות"? מותר לו לקיים גם נסיעות ספיישל וגם נסיעות בקווי שירות.

חוה ראובני:

בתקנה נכתב במפורש: "בעת שהיא מבצעת נסיעת שירות בקו השירות".

קרני צדקיהו:

את מטעה את החברים. קווי השירות כוללים גם מוניות ספיישל וגם מוניות שירות. הם נהנים משני העולמות. אנחנו לא יכולים לקנות מכונית גדולה כאשר אנחנו מוניות ספיישל, אבל הם גם מוניות ספיישל וגם שירות. תחליטי מה הם, שירות או ספיישל.

עזרא אשכנזי:

בשדה התעופה אין קווי שירות ופועלות שם רק מוניות ספיישל. בתוך תל-אביב יש קווי שירות, כמו קו 4 או קו 5, שמורידים בתחנות. בשדה התעופה פועלות היום 500 מוניות, במיוחד בקיץ, והן חייבות להזדרז כדי לקחת את הנוסעים ולחזור בחזרה. אם לא יתנו להן את האפשרות הזאת אז הן יסעו בפקקים.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש לי רעיון. אני מקבל את ההערה שלך, עו"ד חוה ראובני, על כך שהעלינו את זה בהפתעה ואת צריכה לבדוק. אולי נוסיף לתקנה הזאת שהחברה שמפעילה את הקו מנתב"ג לתל-אביב תקבל פטור, ומוניות ספיישל אחרות יחולו עליהן התנאים שחלים בכביש 6 למשל.

אתי בנדלר:

אני מתנגדת לזה, אדוני היושב-ראש.

היו"ר אופיר אקוניס:

נהגי המוניות ישאלו את הנוסע האם יספוג את עלות הנסיעה בכביש 6 או לא, ואם לא יסעו בתוואי הרגיל.

יהודה בר-אור:

ברור שאם לא נקבל תשלום עבור הנסיעה בכביש המהיר, לא נסיע בו אף נוסע ואז הנוסעים יתלוננו בהמוניהם כלפי משרד התחבורה. זה חייב להיכנס כמרכיב נוסף במחיר הנסיעה.

דוד רותם:

אי אפשר לקבוע תקנה לחברה ספציפית.

היו"ר אופיר אקוניס:

רק חברה אחת מפעילה את הקו הזה.

אתי בנדלר:

אין חקיקה כזאת.

היו"ר אופיר אקוניס:

החברה שמפעילה מוניות מנתב"ג מקבלת רישיון ממשרד התחבורה. ממי חברת "הדר" מקבלת רישיון?

יהודה בר-אור:

ממשרד התחבורה.

עזרא אשכנזי:

חברת "הדר" היא זכיין של רשות שדות התעופה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז אפשר לנסח: "החברה שזכתה במכרז של רשות שדות התעופה".

אתי בנדלר:

ואם אני נוסעת לנתב"ג עם מונית ספיישל של חברה אחרת? למה להפלות?

חוה ראובני:

יש מוניות אחרות שנכנסות לנתב"ג והן יכולות לצאת מנתב"ג עם נוסעים. אתה מציע שהחברה שהתחנה שלה שם דינה אחד, והחברה שהתחנה שלה לא שם דינה אחר?

יהודה בר-אור:

קודם כול, המונית יכולה לנסוע עם אדם אחד. אז מה יעשה? הוא לא ייסע?

היו"ר אופיר אקוניס:

מונית של חברה אחרת לא יכולה לנסוע מנתב"ג? רק "הדר" לוקחת נוסעים מנתב"ג?

חוה ראובני:

לא.

עזרא אשכנזי:

הוא ייסע וישלם כסף.

ישראל חסון:

כמה תעלה למונית ספיישל אגרת הנתיב המהיר?

יהודה בר-אור:

בכביש 6 אנחנו מוסיפים במונה 11 שקלים עבור כל חלק מן הנתיב, ויש שם שלושה חלקים. אבל כאן אין לנו אפשרות לכלול את זה במחיר.

ישראל חסון:

חכה רגע. נלך לאט-לאט. אתה מדבר על פרט טכני שניתן לתיקון. ניתן להוסיף את 11 השקלים למונה. מדברים כאן על נתיב מהיר, שכל ההיגיון שבו הוא היכולת שלו להזרים כמה שיותר אנשים בכמה שפחות כלי רכב. זה ההיגיון של הנתיב המהיר?

יהודה בר-אור:

כך הבנתי.

קרני צדקיהו:

אבל זה לא ההיגיון. קו שירות לא בהכרח מסיע 10 אנשים אלא יכול להסיע גם 3-4 אנשים.

ישראל חסון:

אני מציע לך לא להתווכח אתי. תקשיב לי עד הסוף. לטובתך שהנתיב המהיר יהיה פנוי. כאשר אתה עולה עליו, אתה רוצה שהוא יהיה פנוי כי אז יגדל הסיכוי שתוכל לעשות כמה שיותר נסיעות עליו. נכון?

קרני צדקיהו:

נכון.

ישראל חסון:

עכשיו בואו נראה איך ניצור מציאות שגם אתה לא תיפגע וגם הנתיב הזה יישאר מהיר. אם אאפשר לכל מונית לנסוע בנתיב המהיר, תעשה חשבון, מוניות זה לא רק נתב"ג אלא זה גם מוניות ממודיעין ומירושלים. מוניות ספיישל יכולות לצאת גם מראשון-לציון ומכל מקום, והן יכולות לעלות על הנתיב המהיר. אם תפתח את הכביש, תירה לעצמך כדור ברגל.

אבירם כץ:

הנתיב יהיה פקוק.

ישראל חסון:

זה בוודאי לא האינטרס שלך.

קריאה:

ועם קווי שירות הוא לא יהיה פקוק?

חוה ראובני:

קווי שירות מספרם ידוע, אנחנו יודעים כמה יש.

קרני צדקיהו:

אבל מה זה קווי שירות? קו שירות לפעמים מסיע רק מעט נוסעים. עם כל הכבוד, עו"ד חוה ראובני לא מדייקת בהגדרה של מונית שירות ומונית ספיישל. עד הרגע לא הבנתי מה זה.

ישראל חסון:

אנחנו לא משחקים כאן זה עם זה בדחיפות ומשיכות. הנתיב הזה נועד לכל האזרחים במדינה הזאת, כולל לי כאשר אני ממהר לנסוע לתל-אביב, ולא רק למוניות. תקשיב רגע כי אנחנו מייצגים כאן את כל האינטרסים. לא האינטרס שלך שיעלו לנתיב המהיר 1,000 מוניות בשעת השיא. זה לא האינטרס שלך.

עזרא אשכנזי:

אין 1,000 מוניות כאלה.

ישראל חסון:

אתה מסתכל רק מנתב"ג. אני לא מסתכל רק מנתב"ג. האם אנחנו מתקנים עכשיו תקנה לחברת "הדר" ולמוניות נתב"ג? ממודיעין אדם לא יכול להזמין מונית? מבית-שמש אדם לא יכול להזמין מונית? מראשון-לציון אדם לא יכול להזמין מונית? כולם מגיעים לנתיב המהיר בסופו של דבר. הדיון כאן לא יכול להתקיים רק על נתב"ג אלא על ההיגיון, איך אתה ואני נהנה מן הנתיב המהיר ולא נירה לעצמנו כדור ברגל. זה כל הדיון. צריך למצוא דרך כיצד כמה שיותר אנשים יהיה כדאי להם לנסוע בנתיב המהיר על כמה שפחות מוניות.

חוה ראובני:

הדבר היחיד שאנחנו יכולים להציע כאן כפתרון, וזה טעון עדיין איזה מהלך חקיקתי, שהאגרה תתווסף למחיר של המונה, כמו בכביש 6, ואז הנוסע יחליט אם הוא רוצה לשאת באגרה או לא.

היו"ר אופיר אקוניס:

כאשר המונית נוסעת ריקה, ללא נוסעים, אז היא כבר לא רכב ציבורי.

חוה ראובני:

כאשר המונית נוסעת ריקה – או שנהג המונית ישלם, או שלא ייסע בנתיב המהיר.

היו"ר אופיר אקוניס:

כאשר הוא נוסע ריק הוא לא עונה על שום קריטריון. אין לו נוסעים, אז הוא לא ציבורי, הוא לא car pull, כי אין לו שלושה נוסעים ברכב. הוא לא עונה על שום קריטריון.

חוה ראובני:

אין נתיב בכיוון השני. אין נתיב מתל-אביב לנתב"ג.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו מדברים במקרה של הסעת נוסעים.

יהודה בר-אור:

זה חצי דרך, וזה כבר טוב. למעשה בכלל לא שקלו את הבעיה של ענף המוניות ולא הקדישו לנו מחשבה, כפי שקורה פעמים רבות.

היו"ר אופיר אקוניס:

גם את זה הם ישקלו.

יהודה בר-אור:

הם מתייחסים בקושי ל-2,000 מוניות שירות, אבל ל-18,500 מוניות ספיישל שמעסיקות 40,000 איש הם לא מתייחסים. הציבור הזה עובד מהבוקר ועד הערב כדי להגיע לשכר מינימום, 12 שעות ביממה אנחנו עובדים כדי להגיע לשכר המינימום, אך מפילים עלינו גזירות שמטרתן להוציא עוד כסף מנהג המונית. נהג המונית הגיע לפת לחם ואתם נרדמים בשמירה. בסופו של דבר כולנו נעמיד לכם את המוניות עם המספרים ועם הכול ונתחיל לקבל מכם דמי אבטלה, כי לכך אתם מביאים אותנו.

נכון שאם נגבה את סכום האגרה מהנוסע ונוסיף את זה למונה, שהם לא חשבו על זה מראש אבל עכשיו הם מסכימים לבחון את זה, וזה טוב, זה חצי הכוס המלאה, אבל אנו רואים בחומרה את חצי הכוס הריקה, שאנו בהגדרתנו רכב ציבורי. צריך לסיים את הסיפור הזה אחת ולתמיד ושהשר יחליט או מי שירצה יחליט, שגברת ראובני תחליט האם אנחנו רכב ציבורי או לא. אם אנחנו לא רכב ציבורי אז אני מבקש להוריד ממני את כל האחריות כרכב ציבורי, אבל אם אנחנו רכב ציבורי עלינו להסיע אנשים.

לאה ורון:

זה לא עומד על סדר היום. על שולחן הוועדה מונחות תקנות נתיבים מהירים.

ישראל חסון:

מר בר-אור, ככל שתנסה לשתות חצי כוס ריקה, לא תרווה. תתחיל לשתות מהחצי המלא.

היו"ר אופיר אקוניס:

עו"ד ראובני, אין כרגע סיבה לפתוח את הסעיף, כי באשר למוניות השירות הדברים הובנו בצורה נהירה. לגבי מוניות הספיישל, עו"ד ראובני ביקשה לקיים התייעצות במשרד התחבורה.

חוה ראובני:

אני צריכה לבדוק את זה.

היו"ר אופיר אקוניס:

לפיכך, כרגע אין טעם לפתוח את הסעיף.

ישראל חסון:

גברת ראובני, אני מציע לך, אם נאמץ את הפתרון להשית את עלות האגרה על הנוסע - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

להשאיר לבחירתו של הנוסע.

אתי בנדלר:

אם הנוסע מעוניין לנסוע בכביש האגרה.

ישראל חסון:

סליחה על השאלה, מונית שירות בקו ירושלים-תל-אביב זוכה לזה או רק המוניות מנתב"ג?

חוה ראובני:

ההצעה שלי, נבדוק את האפשרות שמונית ספיישל תהיה זכאית לגבות בנוסף למחיר לפי המונה, כאשר הנוסע מבקש לנסוע בנתיב המהיר, גם את הוספת עלות האגרה בעד אותה נסיעה.

ישראל חסון:

מונית שירות באשר היא מונית שירות?

חוה ראובני:

דיברתי על מונית ספיישל. מונית שירות באשר היא מונית שירות, כאשר היא נוסעת בקו שלה, לא כאשר היא ספיישל, מונית שירות רשאית לעשות גם נסיעות ספיישל. כאשר היא תעשה נסיעות ספיישל, דינה כדין ספיישל. רק מונית שירות בעת נסיעה במסגרת הקו שלה, פטורה.

ישראל חסון:

איך תדעי להגיד אם היא במסגרת קו או לא במסגרת קו?

חוה ראובני:

כי כל מונית מסומנת.

ישראל חסון:

אבל את אומרת שהיא יכולה לנסוע גם כספיישל. איך את יכולה לדעת אם המונית הזאת נוסעת עכשיו בנסיעת שירות או בנסיעת ספיישל?

חוה ראובני:

אם היא נוסעת על אותו קו ובאותו כביש, יש לי בעיה לדעת. למונית יש קו, למשל: ראשון-לציון תל-אביב.

ישראל חסון:

יש לה קו. עכשיו המונית יצאה מאשדוד והחליטה לעלות על הקו הזה של הנתיב המהיר בעת שנסעה כספיישל.

חוה ראובני:

רק אם זה במסלול של אותה מונית. לכל קו שירות יש מסלול קבוע וידוע מראש.

אתי בנדלר:

לך ידועות הנסיעות של מסלולי השירות.

חוה ראובני:

היא מסומנת חיצונית כדי שנדע לזהות אותה.

עזרא אשכנזי:

הוא נמצא בנתב"ג ולוקח משם משפחה בנסיעת ספיישל. אז מה? מוניות עושות את זה. מי בודק אם זה הקו שלה?

חוה ראובני:

אבל זה לא הקו שלה. יש בודקה ויש סימון חיצוני.

ישראל חסון:

את מדברת על נתב"ג. עזבי לרגע את נתב"ג.

אודי אדירי:

אני מניח שכל מונית שירות שנוסעת בקו הזה צריכה להיות מסומנת ותזכה לנסוע מבלי לשלם אגרה.

אתי בנדלר:

האם לא נצביע היום על הצעת החוק?

היו"ר אופיר אקוניס:

לא נוכל לסיים את סעיף 18 עד שהדברים ייבדקו במשרד התחבורה.

אתי בנדלר:

גברת ראובני אומרת שהיא לא תבדוק שינוי בתקנות הללו, אלא תבדוק אפשרות לשינוי בצו הפיקוח על מחירים.

ישראל חסון:

ההערה שלי באמת בשוליים של השוליים.

יערה למברגר:

אי אפשר לעשות את זה. זה מחיר מפוקח.

חוה ראובני:

אין לי סמכות כאן להסדיר מחירי נסיעה במונית.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא את המחיר, אלא את הסעיף שקובע שזה יושת על הנוסע. איך זה בכביש 6?

חוה ראובני:

החוק קובע שהאחריות לתשלום היא על בעל הרכב, גם בכביש 6 וגם כאן.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז איך נכנס הסעיף על התשלום?

חוה ראובני:

דרך צו הפיקוח.

אודי אדירי:

צריך להכניס את זה בצו הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים. ברור שצריך לעשות בדיקה משפטית, אבל במהות, מי שאחראי על צו הפיקוח הוא משרד התחבורה ומשרד האוצר, הם צריכים לחתום. אני שומע שהיא תבדוק במשרד התחבורה. במשרד האוצר נראה שאין לנו התנגדות עקרונית לזה, זה נשמע סביר. צריך לבדוק אם אין איזו בעיה משפטית ונוכל לחזור אליכם עם הדבר הזה.

חוה ראובני:

מכיוון שזה נעשה כבר לגבי כביש 6, אני לא רואה כאן בעיה מיוחדת.

אודי אדירי:

הרעיון כשלעצמו נשמע סביר גם למשרד האוצר.

יהודה בר-אור:

אם כך, אני מבקש לא לאשר את התקנה הזאת עד שיתוקן הצו בנושא הזה.

קרני צדקיהו:

לא ניתן להבדיל. בקווי השירות עשו בלגן גדול. בקו השירות נוסעות גם מוניות ספיישל וגם מוניות שירות. למה אני חוזר על כך? אם אתה בעל משפחה עם 5-6 ילדים, מונית קטנה לא יכולה לקחת אותך, אבל אתה מזמין אוטו גדול מ"נשר" או מ"מוניות הבירה" או מ"קווים", ואני לוקח אותך ספיישל, לא כשירות.

חוה ראובני:

כאשר יש 5 נוסעים זה פטור במילא.

קרני צדקיהו:

לו יש פטור, אבל לי אין פטור, למרות שגם הוא ספיישל וגם אני ספיישל. מה ההבדל?

חוה ראובני:

אבל גם לך יש פטור כמי שמסיע 3 נוסעים ומעלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

בלאו הכי בנסיעה עם 8 או 10 אנשים יש פטור כי זה למעלה מ-3 נוסעים. זה כתוב. אישרנו כבר את התקנה הזאת. זה כמו car pull לצורך העניין.

אתי בנדלר:

תקנה 10 טרם אושרה בשל הערות לגבי נוסח תקנת משנה (ג). בישיבה הקודמת נתבקשנו לתאם פתרון לנוסח חדש לתקנת משנה (ג). הנוסח המוצע הוא כדלקמן:

"(ג) רכב, שפונה ואוחסן כאמור בתקנת משנה (ב), לא ישוחרר מאחסנתו עד לתשלום הפיצוי והחזר ההוצאות, בהתאם לתקנה 11(א)(8)-(9); שולמו החיובים כאמור, ישוחרר הרכב לידי בעל הרכב, לא יאוחר משעתיים לאחר התשלום."

יימחקו המילים "מלוא החוב החלוט בצירוף".

זאת אומרת, שחרור הרכב יותנה ואך ורק בתשלום ההוצאות הכרוכות בגרירת הרכב, בהתאם לתקנה 11(א)(8)-(9) שאושרה כבר. אני מפנה אתכם לתקנה הזאת. מדובר בתשלום הקבוע בגין "גרירת רכב שעוכב ופינויו", וכן בגין "כל יום שאוחסן בו רכב שפונה".

אם הוועדה תסכים לקבל את התיקון הזה, ניתן מבחינתנו לאשר את כל תקנה 10. תקנה 10 טרם אושרה בגלל ההערות לתקנת משנה (ג).

אני מזכירה שבתקנת משנה (א) לתקנה 10 היה תיקון, כאשר הוספה גם אפשרות לתשלום בכרטיסי חיוב.

היו"ר אופיר אקוניס:

התיקון בתקנה 10 מקובל על משרד המשפטים, משרד האוצר ומשרד התחבורה?

אתי בנדלר:

כן, הם בעיקר גיבשו את התיקון.

היו"ר אופיר אקוניס:

אפשר להצביע על תקנה 10, עם התיקונים שקראה היועצת המשפטית לוועדה. מי בעד תקנה 10? מי נגד? מי נמנע?

**הצבעה**

בעד תקנה 10 – 2

נגד – אין

נמנעים – אין

התקנה נתקבלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תקנה 10 נתקבלה.

אתי בנדלר:

עכשיו אנחנו מגיעים לתקנה 17(4) שנשארה פתוחה, שעוסקת באיסור כניסה לנתיב מהיר לגבי רכב דו-גלגלי קטן.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה היתה הבעיה כאן?

חוה ראובני:

עלתה כאן התנגדות להיקף איסור הכניסה לנתיב המהיר כפי שמופיע בפסקה (4).

היו"ר אופיר אקוניס:

דיברנו על גודלם של האופנועים.

חוה ראובני:

בדקתי את הנושא במשרד התחבורה. העמדה היתה שאכן זה קצת גורף מדי ומסכימים להסיר את האיסור הזה, אבל אני רוצה לומר, על מנת שלא יהיה ספק, הזכיין הוא רשות תִמרור מקומית. אנחנו מציעים למחוק את פסקה (4), אבל כדי שלא ישתמע שאנחנו מתחייבים למה שאנו לא מתכוונים להתחייב - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

עכשיו אופנועים יוכלו לנסוע בכביש המהיר כי הממשלה מסכימה למחוק את פסקה (4).

חוה ראובני:

אני חייבת להוסיף עוד הערה. לזכיין יש סמכות כרשות תִמרור מקומית. לרשות תִמרור מקומית בכל מקום בארץ יש סמכות לאסור כניסה לדרך מסוימת לסוגי רכב מסוימים. זו סמכות שנעשה בה שימוש במקומות שונים. החוק נתן סמכות של רשות תִמרור מקומית לזכיין, לגבי הנתיב המהיר.

כרמל שאמה:

יש לו סמכות לאסור בכלל על רכב דו-גלגלי להיכנס לנתיב המהיר?

חוה ראובני:

כן, אבל הסמכות הזאת כפופה כמובן להוראות חוק אחרות. ברור שאם החוק קובע במפורש שהרכב הזה לא רק רשאי להיכנס אלא פטור, הרי לא ייתכן שהוא יאסור.

יכול להיות שלאור הראייה שלו את התנועה בנתיב, הוא ימצא לנכון לאסור בתִמרור, לפי סמכותו כרשות תִמרור מקומית, להציב תמרור שיאסור על סוגי רכב מסוימים שלא נכללים באיסורים שמנויים בתקנות להיכנס לנתיב.

היו"ר אופיר אקוניס:

למשל עגלה עם סוסה.

חוה ראובני:

עגלה עם סוסה במילא אסורה והיא כלולה ברכב שאינו רכב מנועי.

היו"ר אופיר אקוניס:

עליו להציב שלט בכניסה.

כרמל שאמה:

ההיגיון אומר שכל סוג רכב שפטרנו, אסור לו לשים תמרור שימנע ממנו כניסה, כי יש לו כאן ניגוד עניינים.

חוה ראובני:

השיקול צריך להיות ענייני, מקצועי ותנועתי בתוקף תפקידו, כי בקטע הזה הוא רשות מנהלית לכל דבר. למשל, בכביש 6 אסורה הכניסה לאופנועים עד 50 סמ"ק. אופנועים שאינם מסוגלים לפי רישיונם, לפי תנאי נסיעתם, ולא רק אופנועים אלא גם רכבים אחרים שנוסעים במהירות נמוכה מדי. זאת תהיה החלטה נקודתית עניינית, ברזולוציה הרבה יותר חדה מאשר האמירה הרחבה שתיקבע בתקנות.

היו"ר אופיר אקוניס:

בכביש 6 נאסרת כניסת אופנועים עד 50 סמ"ק?

חוה ראובני:

אינני יודעת. בינתיים אנחנו לא אוסרים כלום. זאת אפשרות. כרגע בתקנות אנחנו מציעים לא לשים הגבלה, מעבר להגבלות המנויות בפסקאות (1)-(3), והוא יפעל בסמכותו כרשות תִמרור מקומית – בקטע הזה הוא רשות מנהלית לכל דבר – בהחלטה מקצועית, סבירה ועניינית להבטחת הזרימה בכביש.

אתי בנדלר:

זה לא דומה לכביש 6. כאן מדובר בנתיב אחד שאין אפשרות לעקוף בו, בניגוד לקיים בכביש 6.

היו"ר אופיר אקוניס:

וגם בכביש 6 אופנוע עד 50 סמ"ק לא נכנס.

פסקה (4) בתקנה 17, נמחקת. אין צורך להצביע על כך כי הצבענו כבר על פסקאות (1)-(3) ובודדנו את פסקה (4).

אודי אדירי:

בתקנה 18, שעוסקת בפטור מתשלום אגרה, נתבקשתי על-ידי לשכת השר להגיד, בהמשך לדיון הקודם, ששר האוצר מתנגד לפטור הגורף שניתן מתשלום לאופנועים בנסיעה בנתיב הזה. שר האוצר לא יסכים לאשר את הנוסח כפי שמופיע כעת. לתקנות לא יהיה תוקף בלי אישור שר האוצר, כי אלה תקנות בהסכמת שר האוצר. חשוב לשר להציג את זה בפני הוועדה. הצענו הצעות חלופיות ונשמח לדון בהן, אבל אין בכוונת שר האוצר לאשר את התקנה הזאת בנוסח כפי שמופיע כעת.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם אין בכוונתו לאשר את תקנה 18 והוועדה לא תחזור בה, הודעתי גם ללשכת השר שאני לא מתכוון לחזור בי – הם מבקשים שנחזור בנו מהסכמת הוועדה לפני שבוע, לאשר פטור לרכב הדו-גלגלי.

כרמל שאמה:

אין לי שום בעיה, אם אתם תחזרו בכם מהעלאת ביטוח החובה לאופנועים.

היו"ר אופיר אקוניס:

שר האוצר מציע הנחה.

כרמל שאמה:

חברי ועדת הכספים וחברי ועדת הכלכלה ישבו באותו חדר וכולנו, יושבי השולחן מכל צדדיו, התחננו בפני אנשי משרד האוצר לשקול שוב, להשעות, לבטל את העלאת ביטוח החובה לאופנועים, שהיתה דרקונית. לא נעניתם לפנייתנו, "צפצפתם" עלינו. יש לנו "רומן" להמשיך, ואנחנו נמשיך בו.

אודי אדירי:

לא אגיב כמובן על עניין האופנועים. אני לא עוסק בזה ולא מוסמך להגיב.

נסים בנימין:

רק בעניין האופנועים שר האוצר התנגד? לגבי הפטור לנכים ולשאר הגורמים אין לו התנגדות?

אודי אדירי:

אגיד רק שלהבנתנו ולהבנת שר האוצר נושא האופנועים יש בו כמה אלמנטים בעייתיים. יש פה אלמנט של העדפה של כלי רכב מסוים שאין לו יתרון תחבורתי לנסיעה בנתיב; יש כאן סכנה לסתימת הנתיב; יש כאן תשלום שנתי לזכיין בהיקף גדול שאנו סבורים שאין כנגדו תועלת גדולה לאופנועים.

כרמל שאמה:

תמסור לשר שלך שאחרי האפליה באה העדפה מתקנת. תמסור לו את המסר הזה, וזאת לא ההעדפה המתקנת האחרונה.

היו"ר אופיר אקוניס:

חבר הכנסת שאמה יכול לומר את זה ישירות לשר האוצר.

אם כך, אין טעם להמשיך בדיון על התקנות. אנחנו לא מתכוונים לחזור בנו מן ההחלטה של ועדת הכלכלה של הכנסת, שסוברנית לחלוטין להחליט על שינויים בהצעות ממשלתיות, גם בהצעות חוק וגם בתקנות. לכן אני מציע לנעול את הישיבה הזאת ונחזור לכאן אחרי החג, שאז גם עו"ד ראובני תחזור עם תשובה לגבי המוניות וגם נראה מה יעשה שר האוצר לגבי הרכב הדו-גלגלי.

תודה רבה. חג שמח.

**הישיבה ננעלה בשעה 13:35**