**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 265**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שני, ט' בתמוז , התש"ע (21 ביוני, 2010) בשעה 12:00**

**סדר היום:**

**הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה מסירת מידע ביחס לשירותי התחבורה הציבורית)**

**התש"ע-2009**

**של חה"כ שלי יחימוביץ, חה"כ יריב לוין, חה"כ נחמן שי (פ/1784)**

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

ישראל חסון

שלי יחימוביץ

יריב לוין

שלמה מולה

**מוזמנים**:

משרד התחבורה והבטיחות בדרכים:

חווה ראובני – סגנית בכירה ליועמ"ש

שלמה כץ

משרד האוצר:

מיכה פרלמן

משרד המשפטים:

יערה למברגר

כפיר כהן – יועמ"ש, מרכז שלטון מקומי

גולן קנטי – עו"ד, רשות ההגבלים העסקיים

עירית שביב שני – עו"ד, נציבות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות

רכבת ישראל:

ירון זפט

עו"ד שמעון מויאל

משה אמסלם

יהושע פורמן

אבי כהן – חברת חשמל

חנן משה – יועמ"ש אגד

חברת הרכבת הקלה גוש דן – MTS:

זוהר גרשטיין

איליה וולקוב

עו"ד גיתית שיינין – חברת סיטיפס

מאיה קרבטרי – מנהלת קשרי ממשל, חיים, ססביבה

תמר קינן – מנכ"ל תחבורה, היום ומחר

דורון סער –מנהל אתר "אוטובוסים"

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**ייעוץ משפטי:**  אתי בנדלר, איתי עצמון

**רשמה**: לאה קיקיון

**הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה מסירת מידע ביחס**

**לשירותי התחבורה הציבורית), התש"ע-2009**

**של חה"כ שלי יחימוביץ, חה"כ יריב לוין, חה"כ נחמן שי (פ/1784)**

היו"ר אופיר אקוניס:

שלום לכולם, אני מתכבד לפתוח את ישיבת הוועדה, הישיבה השלישית היום. על סדר היום - הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה מסירת מידע ביחס לשירותי התחבורה הציבורית), התש"ע-2009 של חה"כ שלי יחימוביץ, חה"כ יריב לוין, חה"כ נחמן שי. חבר הכנסת לוין, יו"ר ועדת הכנסת – תפרט לנו, האם הגעתם להסכמות על הנוסח והמהות מאז שהיינו כאן, ב- 9 למרץ, ערב היציאה לפגרת האביב.

יריב לוין:

תודה, אדוני היושב ראש, ותודה על קביעת המועד הזה לדיון. אנחנו, בסמוך לאחר הישיבה הקודמת קיימנו פגישה משותפת עם נציגי משרד התחבורה והאוצר. למעשה, הגענו לסיכום בשתי הסוגיות העיקריות שעמדו על הפרק ושבהן היו מחלוקות משמעותיות. סוגיה אחת – סוגיית חלוקת המימון של כל התהליך הזה, וסוגיה שנייה, נגזרת מסוימת גם מנושא המימון– הנטל שיוטל על הרשויות המקומיות, החלק שלהן במימון, והאופן שבו הן תחויבנה לשאת בו.

אני אתחיל במרכיב השני – הסיכום שאליו הגענו, ותקנו אותי אם אני לא מדייק – נוכח ההתנגדות, המצערת, יש לומר, של הרשויות המקומיות ומשרד הפנים לקחת על עצמם מראש את החלק הקטן שהם התבקשו לקת בעניין הזה, ההחלטה היתה שלא יהיה חיוב של רשות בעניין הזה, אלא התהליך יהיה הפוך – כאשר לרשויות הוצעה האפשרות להצטרף למהלך הזה. בראשית הדרך יינתן לכל רשות שתרצה לקחת חלק מענק השתתפות בעלות התשתית בסכום פיקס מסוים, ואז הרשות תעשה את החלק שלה בתשתית החשמל, כאשר לא תהיה התחשבנות פרטנית. כלומר – אם הרשות הצליחה לחסוך, ולעשות את זה אפילו בפחות, אז עלה לה פחות, אם עלה לה קצת יותר – אז עלה לה יותר. כלומר, כל אלמנט האי ודאות והוויכוחים כמה זה באמת עלה, וכך הלאה – אנחנו נחסוך את העניין הזה על ידי כך שהרשות תקבל תקציב לעניין הזה ובדרך הזו תנהל ותשלים את החלק שלה, כמובן – מבלי לגרוע מכל הסיכומים הקודמים שהשלטים יסופקו לרשות וכן הלאה. הסיכום הזה יעמוד בתוקפו לתקופה ראשונית על מנת לתמרץ את הראשונים שירצו לעלות על העגלה הזו, משום שאנחנו מאמינים שבשלב הבא כבר לא יהיה בזה צורך, כיוון שהרשויות, גם בחבילה שמוצעת להן בלי העניין הזה בהחלט ירצו את העניין הזה. אני מניח שמהר מאד נעבור לשלב ההפוך שבו הביקוש יהיה גבוה מההיצע.

על פי המודל הזה גם ישנה הסכמה שקצב ההתקנה יהיה של לפחות 200 שלט בשנה, כפי שסוכם קודם. התקצוב קיים לעניין הזה. הפריסה ושיטת ההצבה יהיו פחות על פי קריטריונים קשיחים ויותר על פי הנכונות של הרשות לקחת בעניין הזה חלק, כמובן, במידה ויהיה מספר רב של רשויות שירצו להשתתף – ככל שהמספר יהיה יותר גדול כך נוכל לחזור לכיוון של אותם קריטריונים שרצינו ללכת על פיהם.

נדמה לי, שלמה, שאלה עיקרי הדברים. אם יש להוסיף - -

מיכה פרלמן:

לגבי קצב הפריסה שחבר הכנסת לוין ציין – יש איזשהו קשר בין היכולת שלנו לתאם עם אותן רשויות לאופן שבו נוכל אחרי זה לפרוס – זאת אומרת, להתחייב עכשיו, בקצב של 200 לשנה, או כל איזה - -

יריב לוין:

לא, אל תחזרו בכם ממה שסוכם.

מיכה פרלמן:

אני לא חוזר אבל בסוף הרי היה קשר בל ינותק כמה אנחנו רוצים ויכולים לחייב את הרשות המקומית לשתף פעולה. בסוף הבנו שאנחנו לא יכולים לחייב, והיינו מוכנים ללכת אתכם לאיזושהי הקלה ולהגיד שאנחנו נשים איזשהו מענק פיקס כדי לעודד אותם להצטרף, אבל בסוף אני גם לא יכול לבוא ולהציב במקומם את השלטים. אני לא יכול לבוא ולהגיד שאני מתחייב למספר הזה בלי שהרשות המקומית תתאם אתי. זו היתה רוח הדברים, בסוף. זה יהיה, כמובן, בתלות, שיתוף הפעולה שאנחנו מקווים - -

יריב לוין:

ההבנה היתה במקום אחד, ותקן אותי אם אני טועה – הסיכום היה שהתחייבות המינימום היא ל-200, ואם יש שתי רשויות גדולות שרק שתיהן הסכימו – אנחנו פורסים 100 ו – 100 בכל אחת מהן, או לא משנה איך. המסגרת של ה- 200 קיימת, המטרה היא לפרוס אותה בצורה הכי רחבה, אבל בגלל שאנחנו תלויים בהסכמה של הרשות אנחנו בסופו של דבר נוכל לעשות את זה איפה שהרשות תסכים. אין ספק שאם נעמוד במצב שבו לא נמצאו בשנה מסוימת מספיק רשויות שסך כל השלטים שהן מוכנות להציב מגיע ל – 200 אז לא תוכל להציב 200, אבל מצד שני, אם יימצאו רשויות בכמות מספקת, לא תישמע הטענה – אני חושב שאצלו צריכים רק 40 אז גם אם הוא מסכים 50 אני אעשה אצלו רק 40. זו המסגרת.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם אינני טועה –לא סיימנו את ההקראה. אבקש להמשיך. אני רוצה להעביר את ההצעה הזו בקריאה ראשונה עד תום המושב, אז חבל על הזמן. גם קיימנו פה דיון אחד, די יסודי, הייתי אומר.

יריב לוין:

כמובן, ברשותך, עוד הערה – למעשה, הסיכום היה שנקבל איזשהו נוסח, שהממשלה על הבסיס הזה תעביר לנו איזשהו נוסח. לצערי, לא ברור לי למה זה לא הסתייע אבל עדיין לא קיבלנו נוסח שמבטא בדיוק את ההסכמות האלה. זה נכון שאפשר להעביר את זה, כמובן, לקריאה ראשונה, ולכתוב שהדבר הזה יסוכם על פי המתווה הזה בקריאה שניה ושלישית, אבל יחד עם זאת אני מנצל את הבמה הזו כדי להפציר בכם – יושב ראש הוועדה אמר לכם ביותר מרמז שיש לו נכונות גדולה לקדם את העניין, ועשה מאמץ גדול כדי להקצות לנו תאריכים וזמנים. זה חלון הזדמנויות שאני לא יודע מה יהיה אתו.

היו"ר אופיר אקוניס:

יכול להיות, ודאי, אבל גם הביצוע.

יריב לוין:

נכון, אני אומר – עשה מעל ומעבר, ואני לא בטוח שחלון הזדמנויות הזה יימשך לאורך זמן, ואני מבקש מכם – תעזרו לנו לגמור את זה.

שלמה כץ:

אז אנחנו מתנצלים שזה לא עבר. אתמול ניסיתי להעביר את זה כמה פעמים. אז עוד היום זה יועבר, זה מוכן, אבל זו בעיה טכנית שהמייל לא עבר.

אתי בנדלר:

למה אתה מתכוון שתנסה עוד היום להעביר את זה? ומתי נדון בנוסח שתעביר?

יריב לוין:

אנחנו שלושה שבועות לפחות - -זה לא סביר.

אתי בנדלר:

אם יש הסכמות והצעות לתיקון נוסח זה צריך להגיע לוועדה זמן מספיק לפני מועד הדיון ולא במועד הדיון.

שלמה כץ:

את צודקת. ניסיתי ולא הצלחתי. מה את מצפה שאני אעשה עכשיו?

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו מצפים - סלח לי, לא יכול להיות שהדברים האלה לא מגיעים. גם קודם, אבל קודם, במקרה, זו לא היתה אשמת הממשלה, אלא בתום לב. חבר הכנסת שהגיע לסיכום לא הביא לנו את הנוסח. אי אפשר שכל פעם שהממשלה רוצה היא מביאה לנו את זה עשר דקות לפני, במקרה הטוב, או לא מביאה את זה בכלל.

אנחנו נמשיך, אני מתכוון לאשר את זה היום.

מיכה פרלמן:

אם אפשר, עוד הבהרה קטנה – יכול להיות שמה שלא מובן פה זה בסוף, מה שחבר הכנסת לוין - - שהנוסח שהועבר לא משקף בדיוק את ההבנות. למיטב הבנתנו – קודם כל, על ה- 200 והכמויות, אמרנו שנסגור את זה באיזושהי תכנית של משרד -- אמרנו שנסגור את זה לפני הקריאה השניה או השלישית, למיטב הבנתי. אז יכול להיות שפה הכוונה, אולי פה קבור הכלב – בסוף, משרד התחבורה השאיר בדיוק את הגמישות הזו כדי שנוכל לבוא ולפרסם את אותה תכנית אתכם, ולאשר אותה יחד. בסוף, הנוסח הזה עומד מאחורי אותו רציונל. בהיבט הזה הוא אמור לשקף.

אתי בנדלר:

אנחנו נמצאים בסעיף 71ג' המוצע. הוועדה אישרה את סעיפים קטנים (א) ו-(ב) שבו. ברשותכם, אני רוצה הערה אחת לסעיף קטן (א), שאושר, כאמור. בישיבה סוכם שמרכז המידע הארצי שיקים המפקח על התעבורה יכלול מידע גם על שילוב של קווי שירות ונאמר בפירוש ששילוב של קווי שירות, לא רק של אוטובוסים אלא גם של אוטובוסים עם קווי שירות של מוניות, דא עקא שזה בלתי ניתן לביצוע, משום שבהתאם לסעיף הקודם שאושר, החובה למסור מידע למרכז המידע הארצי חלה רק על בעלי רישיון להפעלת קווי שירות באוטובוס, ולכן, למען הסר ספק אני מודיע כאן – אני לא מבקשת דיון מחדש, אבל שנוכל להתייחס אך ורק לשילוב של קווי אוטובוס ולא מעבר לזה. לא קווי שירות של מוניות. באשר לרכבות – נדון בזה כשנגיע לסעיף הרכבות.

|  |  |
| --- | --- |
| "(ג) השר/המפקח על התעבורה רשאי ליתן היתר להפעלת מרכז המידע הארצי כאמור בסעיף 71ג; בהיתר ייקבעו, בין היתר, תנאים לעניין..." – כאן הוועדה תצטרך להכריע בין השר לבין המפקח. | |
| "(1) חובתו של מפעיל מרכז המידע הארצי לתחזק באופן שוטף את המערכות הטכנולוגיות המשמשות להפעלת המרכז, לרבות תיקון תקלות; |
| (2) חובות דיווח למפקח על התעבורה, שיחולו על מפעיל מרכז המידע הארצי; |
| (3) קיומם של ערבויות ותנאים להבטחת המשכיות השירות על בעל ההיתר. |
| (4) חובתו של מפעיל מרכז המידע הארצי לקבל מידע לגבי קווי השירות מכל בעלי הרישיונות, לצורך הפעלת מרכז המידע הארצי;" |

אני מבינה שכאן מדובר רק לגבי קווי השירות של האוטובוסים.

"5) אמות המידה למתן השירות שיינתן לציבור באמצעות מרכז המידע הארצי ודרכי הפיקוח על מהימנות המידע שיימסר כאמור.".

בצד – ראו שכתבתי הערה לעניין פסקאות (4)ו – (5). ייתכן שיש צורך בהוראות נוספות, כמו, למשל, שההיתר אינו ניתן להעברה, ביטול היתר, התלייתו וכיו"ב – אני מציעה לדון אחרי הקריאה הראשונה, ככל שיהיה צורך בכך. על כל פנים, שתי הפסקאות האלה הן רלבנטיות, להבנתי, קר אם המרכז יופעל על ידי חד מבעלי הרישיון. הנושא הזה, התחלנו לדבר עליו אחרי הישיבה הקודמת אך הוא לא מוצה, למיטב הבנתי. החובה חלה על המפקח על התעבורה, כפי שנאמר בסעיף קטן (א) של הסעיף הזה. השאלה היא איך יופעל מרכז המידע, באמצעות היתר – האם ההיתר הזה יכול להינתן רק לגורם שייבחר במכרז או שזה יכול להיות על ידי אחד מבעלי הרישיון הקיימים כרגע – הנושא הזה נשאר פתוח.

מיכה פרלמן:

אז גם עלה הדיון האם בעצם החובה היא על המפקח על התעבורה, או שהוא יכול להסמיך מישהו מטעמו להקים את - - וגם פה הגיע הסעיף על מתן ההיתר, זה לא רק להפעלה אלא גם להקמה. צריך להבהיר שזה - -

אתי בנדלר:

ודאי. הקמה והפעלה. אכן כך.

יערה למברגר:

רציתי לשאול לגבי סעיף קטן (5), לעניין אמות המידה – בשונה מסעיף (4), אני חושבת שהסעיף הזה יכול להיות רלבנטי בכל מקרה. אני חושבת שאמות המידה למתן השירות הוא נושא חשוב שיכול להיות לו ערך.

אתי בנדלר:

אני מסכימה אתך, אבל זה משליך על מה שהזכרתי בסעיף קטן (א) – זה רלבנטי רק ככל שהשר יקבע את ההוראות האלה, כי אין מקום שאם המפקח על התעבורה מקים הוא יקבע לעצמו את אמות המידה. אני סבורה שבכל מקרה צריך להיות - -

היו"ר אופיר אקוניס:

יש פה מישהו מהרשות להגבלים עסקיים?

גולן קנטי:

כמו שציינו בסוף הדיון הקודם, הנוסח, כמו שהוא קיים היום מותיר את שיקול הדעת למי לתת את אותו רישיון בידי המפקח על התעבורה או השר – מי שייקבע באותו סעיף. אנחנו סבורים ששיקול הדעת הזה מספק בשלב הזה והוא נכון בשלב הזה. אנחנו סבורים שיש קושי תחרותי או עלול להתעורר קושי תחרותי משמעותי אם הרישיון או ההיתר לנהל את מרכז המידע ולהקים את מרכז המידע – האם הוא יינתן בידי מפעילי תחבורה ציבורית קיימים. הכוונה שלנו בעיקר למפעילי תחבורה ציבורית גדולים שפרוסים ברחבי הארץ, ושם עלולים להתעורר חששות יותר משמעותיים. אנחנו לא יודעים להגיד את זה לגבי כל מפעילי התחבורה הציבורית, אבל ברור שככל שהכוונה של כל הגורמים שיושבים פה מסביב לשולחן לקדם את התחברות בתחום הזה של התחבורה הציבורית לרווחתו של הצרכן, ראוי היה שניהול מרכז המידע והקמתו יינתן בידי גורם שלישי, גורם שהוא אינו אחד ממפעילי התחבורה הציבורית. כך אנחנו גם יכולים למנוע מצב של ניגוד עניינים בין הצורך לקדם את הקווים שלי, הישירים, שאותם אני מפעיל לבין הצורך לקדם את הקווים של מתחרים שיכולים להציע איזושהי מידה מסוימת של תחלופה. לכן חשבנו שכך יהיה ראוי.

ישראל חסון:

פשר לשאול שאלה שתומכת את האמירה שלכם? מאחר ואתם מאד רגישים פה לנושא של המידע, האם שמתם לב שהמכרזים של משרד התחבורה לתחבורה הציבורית בתנאי הסף שלהם קיים: "הפעיל או מפעיל" פרויקט כזה של תחבורה ציבורית? זאת אומרת שאתה מצמצם את התחרות שאתה רוצה ליצור, לא דרך הנושא הזה של המידע, אלא בפועל, ל – 5 חברות שיכולות להשתתף במכרזים.

שלמה כץ:

למה 5?

ישראל חסון:

כי ככה זה יוצא.

שלמה כץ:

לא, כי יש לנו 17 מפעילים היום.

ישראל חסון:

אני יודע שיש לך 17, אבל התנאים שלך בסופו של דבר מובילים ל – 5.

היו"ר אופיר אקוניס:

היום יש 17 מפעילים?

שלמה כץ:

סדרי גודל, כן.

ישראל חסון:

תבדוק בבקשה ותראה שבסופו של דבר, לפי סך כל התנאים שאתם מציבים, אתה מגיע בסופו של דבר לסדר גודל של 5-6 מפעילים –כי זה תנאים מצטברים.

שלמה כץ:

אבל זה לא התנאי הזה שאתה עליו מלין עכשיו.

ישראל חסון:

לא, אני מדבר אל הממונה על הגבלים עסקיים. הוא מאד רגיש לעניין הזה, אבל בפועל, בסופו של דבר, מי שמשתתף במכרזים הללו מראש - -

שלמה כץ:

זה מה שאני מנסה להשיב – זה תלוי בכל מכרז ומכרז. לדוגמה – במכרז להפעלת אשכול יקנעם, האחרון, תנאי הסף היו הרבה יותר נמוכים, כי זה היה מכרז קטן, ושם באמת חשבנו שיכולות להצטרף חברות חדשות, ובאמת, מי שזכה שם במכרז זו חברה, אמנם בשליטה של אחת החברות, אבל זו חברה שהיא חברה חדשה, דרך אגב- לא בשליטת אחת מהחברות - -

ישראל חסון:

לא בשליטה של אחת החברות הזוכות?

שלמה כץ:

לא הגדולות. אבל בכל מקרה, במכרז - -

ישראל חסון:

סליחה, אדוני – אם אתה כבר יושב פה, אז בוא נדבר: כמה היא מחזיקה בצפון, החברה הזו, החברה שזכתה ושמחזיקה בשליטה?

שלמה כץ:

הצפון זה השוק?

ישראל חסון:

אני שואל אותך שאלה: בצפון. אתה הוצאת מכרז - -

שלמה כץ:

בעלי השליטה בחברה הזו, אם אני זוכר טוב

ישראל חסון:

כמה הם מחזיקים בצפון מבחינת קווים?

שלמה כץ:

-- אני לא חושב.

ישראל חסון:

תבדוק.

יריב לוין:

אני, בהמשך למה שדובר בו כבר בישיבות הקודמות בעניין הזה, רוצה להזכיר שלמשל בכל מה שקשור לשירותי הטלפון, המאגר של 144 ואספקת השירות שם, נעשה על ידי בזק, שהיא בוודאי אחת המפעילות הגדולות אם לא הגדולה שבהן, לכן אני לא חושב שצריך לקבוע מסמרות בעניין הזה, בפרט כשמדובר לפחות מבחינת ההקמה הראשונית במערכת מאד מורכבת ומסובכת. אני מציע שנשאיר את זה כפי שתכננו ודיברנו בשעתו, לגורמים המקצועיים במשרד התחבורה. הם יחליטו אם להוציא מכרז, יחליטו אם הם מאפשרים גם למפעילים להשתתף בו או לא. הם בוודאי יצטרכו לפעול על פי ההנחיות של הייעוץ המשפטי לרבות התחשבות בסוגיה של ההגבלים העסקיים. אני לא מציע שנכבול את ידיהם מראש כאן, במסגרת -- בעניין הזה.

אתי בנדלר:

אז נשאיר את הנוסח כמו שהוא.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל אנחנו צריכים להכריע לגבי השר - -

אתי בנדלר:

כן, בסעיף קטן (ג), ברישה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מציע למחוק את "המפקח על התחבורה" וניתן לשר.

יריב לוין:

מה שתחליט, אני לא רואה בזה - -

שלמה כץ:

אני רוצה להעיר לעניין הזה – כשאתם מעבירים את הסמכות מהמפקח על התעבורה לשר הכוונה היא, אם אני מבין, להליכי חקיקה עם פרסום ברשומות – פרסום של תקנות. מאחר והעניין הוא דינמי, והמדובר פה על קביעת רמת שירות, אז נראה לי שלקבוע אותה כל פעם מחדש בתחנות – בעצם חוטא למטרה שאליה אתם מתכוונים.

אתי בנדלר:

אנחנו לא מדברים פה על תקנות. כתוב: "השר רשאי ליתן היתר..." ובהיתר הוא יקבע תנאים לעניין - -

שלמה כץ:

אוקי. זה עניין מנהלי.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו סומכים על השר הנוכחי ועל השרים שיהיו אחר כך.

אם כך, הכרענו לגבי השר ולשאר הסעיפים - -

יערה למברגר:

אני רוצה לשאול את משרד התחבורה- האם התפיסה לגבי רישיונות תהיה תפיסה שבהם הרישיונות יינתנו על ידי המפקח על התחבורה - - -

שלמה כץ:

אנחנו כמובן חשבנו שזה עדי – המפקח על התעבורה.

יערה למברגר:

אני אומרת – מי הגורם המתאים לתת רישיונות להפעלת תחבורה ציבורית, רישיונות מפעיל, רישיונות קו - -

קריאות:

- -

היו"ר אופיר אקוניס:

אין שום בעיה, אנחנו לא מתעסקים בזה, בכלל.

יריב לוין:

זה בסך הכל רישיון להפעיל את מאגר המידע, וזה סיפור שונה.

יערה למברגר:

אני חושבת שאולי נכון שפה, את ההיתר הזה – שהוא סוג של רישיון, אולי נכון שהמפקח על התעבורה ייתן את זה, כי הוא הגורם - -

אתי בנדלר:

אולי נכון, באמת,לחזור לחקיקת משנה, כי אולי, בדברים כל כך מהותיים אולי כדאי שהשר יקבע ולא ייתן היתר, אם כבר.

יערה למברגר:

זה הכיוון שאני הולכת אליו, בדיוק. הכיוון הוא שההיתר יינתן על ידי המפקח על התעבורה ויינתן על פי תנאים שקבע השר בתקנות.

יריב לוין:

ואז יהיה לנו מרכז מידע עוד 20 שנה. רבותיי, לא צריך לקבוע כלל של איך - -

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מקיים הצבעה – מי בעד? תודה, אישרנו את הכל.

בבקשה, לסעיף הבא –הצבת שילוט אלקטרוני.

אתי בנדלר:

הצבת שילוט אלקטרוני 71ד'. (א אספקת חשמל ) בלי לגרוע מהוראות סעיף 71ב(ב), רשות מקומית תציב שילוט אלקטרוני הכולל את הנתונים האמורים בסעיף 71ג(א)(1) עד (3) (להלן – שילוט אלקטרוני); לצורך הפעלת השילוט האלקטרוני תסדיר הרשות המקומית אספקת חשמל קבועה...." – אני מניחה שלמקום שבו מתוכנן להציב את השילוט – "השילוט יוצב במתחם או בתחנה שבתחום הרשות המקומית כמפורט להלן:

|  |
| --- |
| (1) מתחם שבו תחנות המשמשות שני אמצעי תחבורה ציבורית לפחות; בסעיף זה, "אמצעי תחבורה ציבורית" – אוטובוס, מונית בקו שירות, רכבת כהגדרתה בפקודת מסילות הברזל [נוסח חדש), התשל"ב–1972[[1]](#footnote-1), ורכבת הנעה על מסילת ברזל מקומית כהגדרתה בסעיף 46א(ה) לפקודה האמורה; |
| (2) בכל תחנה שנכללה בתוכנית להצבת שילוט אלקטרוני כאמור בסעיף קטן (ג), לגבי אותה שנה, תוך 180 יום מיום שפורסמה התוכנית המתייחסת לתחנה זו. |

ב) על אף האמור בסעיף קטן (א), במיתקן תחבורתי, החובה להציב שילוט אלקטרוני בתחנות שבתחומי המיתקן תחול על מפעיל המיתקן/בעל הרישיון למיתקן התחבורתי". – לזה אני צריכה התייחסות של משרד התחבורה, מה ראוי.

דהיינו, דבר ראשון מדובר פה על הצבת שילוט אלקטרוני, במקומות שחובה להציב בהם. אז קודם כל, בהתאם לפסקה (1)- כל מתחם שבו תחנות המשמשות יותר מאשר אמצעי תחבורה אחד, – דהיינו, אוטובוס או אוטובוס ומונית בקווי שירות או אוטובוס ורכבת, בין אם מקומית ובין אם בין עירונית, תהיה חובה להציב את השילוט הזה. החובה הזו תחול מכוח החוק על הרשות המקומית. בנוסף לכך תהיה חובה להציב בתחנות שנכללות בתכנית שיפרסם המפקח על התעבורה, בהתאם לסעיפים שנגיע אליהם מייד, ומתקן תחבורתי שאלה בעיקר תחנות מרכזיות – החובה תחול או על מפעיל המתקן או על בעל הרישיון למתקן הזה, כאמור – תשובה לכך אני צריכה לקבל ממשרד התחבורה, מה המינוח הנכון.

היו"ר אופיר אקוניס:

חבר הכנסת לוין – מי מפעיל את המתקנים?

שלמה כץ:

לכל מתקן יש מפעיל.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל תחנות קצה – תחנות סופיות

שלמה כץ:

בכל תחנה סופית – המפעיל שפועל מהתחנה הסופית הזו, אבל יותר מדובר על מסופים גדולים.

אתי בנדלר:

ואין רישיון להתקנת - -

שלמה כץ:

לא, אין רישיון.

יערה למברגר:

אבל לפי החוק, להבנתי, יש חובה - -

אתי בנדלר:

לכן אני התלבטתי.

יערה למברגר:

אנחנו, בעצם, באותה פקודת תעבורה, אם אני לא טועה, והפקודה מדברת שמתקן תחבורתי יופעל על ידי בעל רישיון למתקן תחבורתי, לכן החובה צריכה לחול על בעל רישיון למתקן תחבורתי. גם אם בשלב הנוכחי יש, אולי\, איזושהי בעייתיות עם יישום הסעיף, אני מניחה שזו הכוונה - -

היו"ר אופיר אקוניס:

מה המציעים מציעים?

אתי בנדלר:

בפקודת התעבורה, 16א' נאמר: "לא יחזיק אדם ולא יפעיל מתקן תחבורתי אלא אם כן קיבל רישיון מאת המפקח על התעבורה לפי סעיף זה ובהתאם לתנאיו". ו – "שר התחבורה יקבע תנאים למתן רישיון למתקן תחבורתי לרבות לעניין תקופת תוקפו מתוך מגמה להבטיח שירות תקין, סדיר והוגן לנוסעים בתחבורה הציבורית ולמשתמשים האחרים במתקן".

קריאה:

הכוונה ליישם את זה, רק שזה בחיתוליו.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה אתם מציעים?

יריב לוין:

אדוני היושב ראש, יש דברים שגדולים עלי. אני הרי לא יכול להטיל את החובה על מישהו אחר, כי החוק קובע שיכול לעשות את זה רק מי שיש לו רישיון.

אתי בנדלר:

- - -

יריב לוין:

בעל הרישיון הוא בחיתוליו, אני לא יודע מה לעשות.

חווה ראובני:

אני מנסה לחשוב על איזה רעיון יצירתי שיכסה את שתי האפשרויות - שיראו בעל רישיון כמפעיל, לצורך זה.

יערה למברגר:

אפשר לנסח: "בעל הרישיון למתקן תחבורתי או מי שקבע המפקח על התעבורה", ואז אנחנו לא יוצאים ראש בראש מול הסעיף וגם נותנים אפשרות למפקח על התעבורה.

יריב לוין:

מאה אחוז. יותר טוב מההצעה שלי.

אתי בנדלר:

אני מוכנה ללכת עם זה למרות שזה נראה לי ממש ממש לא ראוי, כי אל"ף, בצורה כזו אפשר לא להיגמל מהחיתולים לעולם. זה דבר אחד. דבר שני - אם המפקח על התעבורה יחליט להחיל את החובה על - - מה הקשר שלי לעניין? זה מאד פרוץ בצורה כזו.

יערה למברגר:

המפקח על התעבורה הוא הרגולטור העליון, יש לו סמכויות מאד נרחבות בפקודת התעבורה. אני מניחה שחזקה עליו שהוא מפעיל את סמכויותיו בהתאם למשפט המנהלי בסבירות ובהגינות.

קריאה:

גם אין שום דילמה לגבי הזהות של מפעיל מתקן תחבורתי. אין דילמה כזו.

שלמה כץ:

איכשהו אני מרגיש שהצלחתי להגיד איזה משהו שמשעשע אתכם. החוק של הרישיון למתקן תחבורתי זה חקיקה שחוקקה רק לאחרונה. עוד לא הספקנו לתת רישיונות לכולם אבל אנחנו מתכוונים לתת רישיונות לכולם להפעלת מתקן תחבורתי ולקבוע את התנאים שלהם. Once זה יהיה אז יהיה ברור מי בעל הרישיון ויידעו מה החובות שלו.

אתי בנדלר:

"תחול על בעל הרישיון" .

היו"ר אופיר אקוניס:

אז נלך על בעל הרישיון.

מיכה פרלמן:

לגבי 71ד' (א), בעקבות ההסכמות יצרנו נוסח חלופי כי בעצם, הסעיף כמו שהוא נוסח עכשיו לא משקף -- אני מוכן להקריא אותו.

היו"ר אופיר אקוניס:

חשבתי שיש לזה נוסח מוסכם.

מיכה פרלמן :

זה הנוסח הישן עוד טרם עשינו את הדיון ההמשכי.

שלמה כץ:

זה הסעיף שהתבקשנו לשנות.

מיכה פרלמן:

"בלי לגרוע מהוראות סעיף 71ב' רשות תמרור מקומית תתאם את הצבת השילוט האלקטרוני לפי סעיף זה עם המפקח על התעבורה ותסדיר את התשתית להצבתו ולהספקת חשמל קבועה, תדאג לתחזוקתו ולתקינותו".

יריב לוין:

אל תיכנס לתקינות. לתחזוקה – אין בעיה, אבל לתקינות – זה יותר מסובך.

אתי בנדלר:

הסעיף הזה לא ברור מקריאה פשטנית, עוד בלי לרדת לעומקו. אני לא יודעת מה זה "רשות תמרור תתאם את הצבת ה..." - מה החובה החלה עליה – חובת תיאום?

שלמה כץ:

כן.

אתי בנדלר:

ואם היא לא הצליחה לתאם?

שלמה כץ:

אני אנסה להסביר. זו בדיוק המהות של השינוי שתיאר חבר הכנסת לוין בהתחלה. בסעיף המקורי בעצם הוטלה עליה החובה. פה אמרנו שמשנים את המנגנון, עכשיו- מנגנון וולונטרי, ולכן לא מוטלת החובה. היא צריכה לבוא לבקש, לתאם, אנחנו נותנים מענק כנגד העניין הזה בתקופה הראשונה, ומי שבאמת ירצה, יוקם אצלו שלט. הוסרה החובה, אנחנו עוברים למנגנון וולונטרי.

אתי בנדלר:

זאת אומרת, עקרונית, יכול להיות שהחובה זו לא תקוים בכלל, בשום מקום.

שלמה כץ:

נכון.

אתי בנדלר:

זאת אומרת, בעצם, מה שאתם אומרים, רשות מקומית רשאית לפנות למפקח על התעבורה בבקשה להעניק לה מענק לצורך הקמת שילוט אלקטרוני בתחומה, ואז להמשיך את - -

שלמה כץ:

Once היא פנתה, אז חלה עליה כבר החובה להקמה, לתחזוקה, לשמור על - -

אתי בנדלר:

והמענק ייכנס לחוק?

מיכה פרלמן:

לא. המענק הוא לא -- הוא גם ככה מוגבל בזמן, הוא וולנטרי.

אתי בנדלר:

זאת אומרת יכול להיות שהיא פנתה מתוך ידיעה שהיא תקבל מענק ומרגע שהיא פנתה היא כבר מחויבת ואת המענק היא לא תקבל?

מיכה פרלמן:

לא. היא מחויבת לתאם את זה עם משרד התחבורה. היא לא יכולה לתאם את זה בלי שהיא מסוכמת – על מענק או לא על מענק. תלוי באיזה שלב היא עושה את זה.

אתי בנדלר:

חובת התיאום לא אומרת שום דבר. היא יכולה להיות חלק מהחובה המוטלת לפי החוק, אבל היא לא יכולה למצות את החובה על פי החוק משום שהחוק צריך לתת מענה. לכשהיא פנתה, רשות מקומית, למפקח על התעבורה, נניח שנעשה תיאום, אפילו – חלה עליה מכאן חובה להציב את השילוט או לא?

שלמה כץ:

כן.

אתי בנדלר:

אז הדברים צריכים להיאמר.

מיכה פרלמן:

לא. רק ככל שהם יגיעו לסיכום.

אתי בנדלר:

אז זה מותנה בסיכום?

קריאה:

בתיאום.

יריב לוין:

אז אני לא בעד המילה "תיאום". אני חושב שהמסגרת צריכה להישאר כמו שהיא. כלומר, החוק מדבר על התהליך שבו הרשות חייבת, וכן הלאה. הסעיף שצריך לבוא בו שינוי צריך להיות בסעיף קטן (ג) בעמוד הבא.

אתי בנדלר:

שעוד לא קראנו אותו.

יריב לוין:

נכון, ששם כתוב – המפקח על התעבורה יקבע תכנית להצבת שילוט. כאן, בסעיף שמדבר על קביעת התכנית, כאן צריך להיכנס האלמנט שהתכנית תחול על רשות בהסכמה, או משהו במובן הזה - -

אתי בנדלר:

קודם כל – פסקה (1) לא מותנית בתכנית של המפקח על התעבורה. פסקה (1) היא חובה מוחלטת. השאלה אם רוצים להותיר את החובה הזו בחוק, או שגם היה תהיה מותנית בתיאום ובהסכמה בין הרשות המקומית ובין המפקח על התעבורה.

יריב לוין:

אני עושה הפרדה בין שני דברים: החוק לא קובע חובה על רשות מחר בבוקר להציב שלטים.

אתי בנדלר:

החוק קובע.

יריב לוין:

לא, אני אומר – מבחינת מה שאנחנו רוצים להגיע אליו. אני רוצה שנדבר כולנו על אותן עקרונות ואז נוכל להגיע לניסוח. החוק אומר שלהם יש חובה לגבש את התכנית הזו בהיקף מסוים - -

לאה ורון:

להם – זה משרד התחבורה.

יריב לוין:

כן, משרד התחבורה, בהיקף מסוים, והחוק קובע שכל שלט לצורך העניין שנכנס לתוך התכנית הזו, חלים עליו כללים, אל"ף-בי"ת-גימ"ל לגבי איך הוא מוצב, מה הוא כולל, מי אחראי למה, והוא גם קובע ששלט לא ייכנס, אלא בהסכמת הרשות המקומית. זה המתווה. זו המסגרת. בדיוק זה הניסוח שרציתי מאד שיהיה לנו, אבל אותו אפשר לסגור - - חלוקת המימון סוכמה בדיוק: את השלט מביאים משרד התחבורה, התחזוקה השוטפת – של העיריה - -

אתי בנדלר:

נצטרך להתייחס לזה.

יריב לוין:

אבל אני לא בטוח שזה יבוא כחלק מהחוק, אלא כמסמך נלווה, או משהו – נראה איך בדיוק נעשה את זה.

אתי בנדלר:

אני חושבת שראוי להכניס את זה לחקיקה כי אם אני מבינה נכון, אני עדיין לא יודעת איך לעשות את זה, ברגע שאני אתחיל לנסח את הדברים בוודאי יתעוררו אצלי שאלות- זה התהליך שבדרך כלל קורה אצלי. אבל משפנתה הרשות המקומית למפקח על התעבורה, והגיעו להסכמה- זאת אומרת, נקודת המוצא כאן היא לא תיאום אלא הסכמה – הגיעו להסכמה, חלה עליה מכאן ואילך חובה להציב שלטים בהתאם לתכנית שקבע המפקח על התעבורה. זאת אומרת, אין מיקוח על מיקום השלטים, על מספר השלטים, וכדומה. ההסכמה אומרת רק: אני פניתי, אתם נותנים מענק, X, ומכאן ואילך – אני מכתיב לך.

יריב לוין:

לא. ההסכמה היא יותר רחבה. ההסכמה אומרת כמה ואיפה. במפורש. מה שלא נתון לויכוח הוא שמשעה שישנה הסכמה, לצורך העניין – שברחוב X בתחנה Y יוצג שלט, חלוקת העבודה, במירכאות, כולל המימון של ההתקנה, ההצבה, התחזוקה- הכל, על זה אין ויכוח.

ישראל חסון:

למה אתה לא גומר את כל שלב התיאום בשלב הגשת התכנית על ידי משרד התחבורה?

יריב לוין:

כי אני אומר לך מה הבעיה : משרד התחבורה יש לו תכנית שמבוססת על פרמטרים, הם רואים איזשהו עולם אוטופי שבו הם היו מציבים שלט איפה שהם רוצים, והם בונים איזושהי תכנית פריסה. הם מגיעים לרשות מקומית X, ואומר ראש הרשות – אני לא מסכים, כי אני לא מוכן לשלם את חלקי, בגלל כל מיני דברים. ואז עלתה השאלה: האם אנחנו כופים עליו, והתברר שהדבר הזה בעייתי מאד ולמעשה בלתי ניתן לביצוע, או שאנחנו מתמרצים אותו על ידי כל מיני מענקים וכל מיני דברים שלזה הם הסכימו ונתנו את היד לעניין הזה. אבל אז עולה השאלה מה יקרה עם ברשות מקומית, למרות שהצעת לו את המענק הוא לא יעשה. אז במקום שהשלט זה יילך לאיבוד, אנחנו אומרים – נשים אותו במקום אחר, היכן שישנה רשות אחרת שאומרת – 100 אחוז, אני מוכנה לעשות יותר אפילו ממה שאתם חושבים - -

שלי יחימוביץ:

שלא תישאר במצב של תת ביצוע, שמה שסיכמנו עליו בחוק לא ייושם.

יריב לוין:

זה המנגנון היחיד שיכול לעבוד.

ישראל חסון:

אני חוזר אליך ברמה הפרקטית. אז אתה בא למשרד התחבורה ואתה אומר להם את הדבר הבא- כשאתה מגיש תכנית, תעשה תכנית ל-400 תחנות בשנה, ו-50% יגידו לך לא, 50% יגידו לך כן, באיזשהו חתך מסוים. אם אתה משאיר את זה רק להסכמה ולהידברות ביניהם, לפי דעתי רק רשויות שרוצות בזה - אתה תיצור מציאות כזו שזה יהיה בפלחים מאד מסוימים בציבוריות הישראלית, וזה יהיה באזורים מאד מסוימים, אני כבר אגיד לך איפה סביר שיהיה יותר, ואיפה סביר שיהיה פחות.

שלי יחימוביץ:

אגב, זה בסדר שבמקומות שאתה מדבר עליהם יהיה יותר כיוון שאלה מקומות צפופי התחבורה הקשים ביותר. אם אתה מדבר על גוש המרכז – יש לנו עניין שזה יהיה במרכז.

ישראל חסון:

אם אני מבין נכון את רוח הדברים שלכם, אתם רוצים לתת את השירות הזה לכלל האוכלוסייה, ואת רוצה שאדם שעומד בצומת לנסוע מחיפה לנצרת או מחיפה לצפת, שיידע תוך כמה זמן מגיע לו האוטובוס, שזה חשוב לא פחות מזה שרוצה לנסוע מז'בוטינסקי לבן יהודה. אם אתה מסרבל את התהליך של האישור ואתה לא משאיר את זה – אתה אומר, מה שנקרא, ברמת התכנון, שזו התחנה האחרונה. אז אתה יוצר פה תהליך שהוא ארוך מאד.

שלי יחימוביץ:

לא. גם אין דרך אחרת. אנחנו כבר שברנו את הראש עם כל הדרכים האפשריות. כל ההשגות שלך מובנות. אנחנו מנסים למצוא פתרון.

ישראל חסון:

אז אני אומר לך – הפתרון הוא בזה שאת תטילי על משרד התחבורה לעשות תכנון יתר לשנה, ואז - -

שלי יחימוביץ:

* - להתמודד עם אי הסכמה של רשות מקומית.

ישראל חסון:

התכנון הזה קיים.

שלמה כץ:

התכנון הזה קיים, הבעיה היא לא שם.

שלי יחימוביץ:

הבעיה שלנו היא עם רשות שאומרת – לא רוצה. פרקטית – זה לא יילך.

יריב לוין:

ההערכה שלנו היא כזו – אין ספק שבהתחלה אתה תמצא את זה במקומות מאד מסוימים, שרא רשות שם יהיה minded לעניין ויגיד – אני רוצה לעשות את זה.

שלי יחימוביץ:

אתה יודע מה? אתה תמצא את זה לפני בחירות.

יריב לוין:

בדיוק. אנחנו משוכנעים שהתהליך הזה, ברגע שזה יהיה בבבת ים, בחולון, ראש העיר – לא תהיה לו ברירה, הוא יצטרך גם לעשות, כי התושבים ילחצו עליו, ואני אומר לך שה - - יהיה ב- 2012, לפני הבחירות לרשויות. כולם יעמדו אצלם בתור לריב, שיקצו להם שילוט.

שלי יחימוביץ:

זה פרקטיקה, אנחנו מנסים להפוך את זה לישים.

יריב לוין:

כי כשאתה תעמוד בבת ים ותראה שלט, אז תושב חולון יבוא לראש העיר שלו ויגיד – למה שם יש ופה אין. ואז, כל הדינאמיקה תתהפך. אנחנו צריכים לייצר את ההתנעה הראשונית הזו.

שלי יחימוביץ:

הבקשה שלנו היא -- אנחנו מסכימים בינינו לחלוטין לגבי מי מממן איזה חלק. הבקשה שלנו היא שזה יפורט.

אתי בנדלר:

אספקת השילוט עצמו – משרד התחבורה. אספקת חשמל באופן רציף לשילוט האלקטרוני?

שלמה כץ:

העיריה.

אתי בנדלר:

הרשות המקומית. הקמת תשתית החשמל להצבת השילוט האלקטרוני - -

יריב לוין:

עיריה. או כל תשתית אחרת.

שלמה כץ:

כולל התחזוקה אחר כך. כל החוטים באדמה - -, והתחזוקה שלהם אחר כך. זה העיריה. כל השילוט והמידע על השלט עצמו - משרד התחבורה וגם התחזוקה, אחר כך.

אתי בנדלר:

התקנת השילוט בתחנות – תחבורה ותחזוקת השלט?

שלמה כץ:

גם תחבורה. כל אחד מתחזק את מה שהוא הקים.

יריב לוין:

כן. הם מתחזקים את התשתית, והתחבורה- את השלט עצמו.

מ"מ היו"ר ישראל חסון:

אירית שביב - -

אתי בנדלר:

היא כבר נכנסת לנושא אחר ואני רוצה קודם להבין את העקרונות של הסעיף הזה.

יערה למברגר:

בהמשך לעניין המימון – אין לי כל התנגדות, כמו שהיועצת המשפטית לוועדה ציינה, שמשרד התחבורה נושא בחלק והרשות המקומית בחלק. מה שאני חושבת שיהיה לא נכון זה להיכנס בחוק לעניין המענקים. זה עלה פה בדיון, ואני חושבת שנושא מענקים הוא נושא אחר, הוא מעלה פה - -

יריב לוין:

כשנדון לקריאה שניה ושלישית נתפור בסוף את החבילה הסופית של איך אנחנו מגדירים ומה יוגדר, באיזה אופן.

מיכה פרלמן:

רציתי לשאול איך אתם רואים עכשיו – להגדיר את נושא התכנית וכל המשתמע ממנה, בחוק, עכשיו.

יריב לוין:

נשאיר את זה ככה, בינתיים.

מיכה פרלמן:

לגבי סעיף (ג)- זה לא מה שתואם.

אתי בנדלר:

את סעיף קטן (ג) עוד לא קראתי, ברשותך.

מיכה פרלמן:

אז אתם מציעים להשאיר את הנוסח הקיים או את הנוסח שאני קראתי?

יריב לוין:

אני מציע שנשאיר כרגע את הנוסח הקיים, מלבד התיקון הזה שדיברנו עליו, שיבטא את תהליך השרשרת הזה שאנחנו מבצעים, בפועל.

אתי בנדלר:

דהיינו – 1 ו – 2 יאוחדו לאיזושהי פסקה אחת, כי ההצבה תהיה באותן תחנות שנכללות בתכנית שגיבש המפקח על התעבורה.

מ"מ היו"ר ישראל חסון:

אדוני מהאוצר, ענו לך, אני מבין שאתה מסכים למה שענו.

חווה ראובני:

צריך לשנות את זה גם ל "רשות תמרור מקומית".

מיכה פרלמן:

כשנגיע לסעיף (ג) יש לי כמה הערות לסעיף (ג).

כפיר כהן:

אני מבקש להתייחס בראשית דבריי לפתיחה של חבר הכנסת לוין איזה שהם דיונים שלקחו בהם חלק נציגי משרד התחבורה ונציגי האוצר לגבי איזה שהן הסכמות. אני מצר על כך שהשלטון המקומי לא היה מעורב בדיונים האלה. אני חשוב שההישג היה רב יותר אילו השלטון המקומי היה שותף לדיונים ולהסכמות מאשר היה מקבל איזה הנחתות. זה היה מקל על הדיון ואני חושב שגם היו יכולים להגיע לאיזה שהם הישגים או הסכמות. הרי בספו של יום השלטון המקומי , הרשויות המקומיות - -

מ"מ היו"ר ישראל חסון:

ניסיון החיים שלי מלמד שאת העבר אנחנו לא יכולים לשנות, אנחנו יכולים להשפיע על העתיד.

כפיר כהן:

אנחנו ממונים על רווחת וטובת חיי התושבים. אני חושב שיש איזה שהוא סירוס של ההצעה הזו שהיא הצעה מבורכת, בכלל, כשזה ניתן כאיזושהי רשות. הרי בסופו של יום - - לא תקבל את השיפוי הנכון לצורך העניין הזה – תגיד לא, כמו שאמרה חברת הכנסת שלי יחימוביץ, בצדק רב. לגבי מענק פיקס, כזה או אחר, איך זה יחושב, אמר חבר הכנסת לוין שזה ייכנס לקראת קריאה שניה. למה להגיע לשם?

יריב לוין:

אני אומר לך למה – כי לנו היתה ציפיה, אני אומר לך את האמת – שכאשר באים לרשות מקומית ואומרים לה: את הולכת לקבל חבילה שלמה של הטבות, אם אפשר לקרוא לזה, לשירות ישיר את האזרחים שלך והתושבים שלך, כולל שלט, כולל הזנה שלו, וכל מה שצריך, וכל מה שאת מתבקשת לעשות זה לתת את התרומה הקטנה שלך בהכנת התשתית לעניין הזה – ציפינו שתגידו יופי, כל הכבוד ושתשמחו. לא. במקום זה נתקלנו בגישה של - מה פתאום לחייב אותנו, ולעשות תשתית לתחנה יעלה לנו עשרות אלפי שקלים ואנחנו לא מוכנים להשקיע שקל, לא רוצים שום דבר. זו היתה העמדה שהובעה פה באופן הברור ביותר. אנחנו הלכנו ועשינו חושבים, והגענו בצער רב למסקנה שאם זהו הגישה שלכם יהיה לנו יותר פשוט מלשכנע אתכם, להגיע למסקנה שבעצם תייתר את הצורך בהגיע אתכם לסיכום על ידי כך שלא נכפה עליכם שום דבר. מי שירצה – יבוא, מי שלא ירצה – אי אפשר לכפות עליו שום דבר. אתה שואל אותי אם זה הדבר הנכון? לא, אני לא חושב שזה לא הדבר הנכון. לא היתה לנו ברירה בגלל העמדה שאתם הצגתם, לא בגלל שום עניין אחר. ואז בא משרד האוצר ועשה צעד – אני אומר לך, בדרך כלל אנחנו פה תוקפים את האוצר ותוקפים את הפקידים. אני אומר לך באמת לזכותם, מתוך רצון אמיתי והכרה בחשיבות של העניין הזה, אמרו: אתם יודעים מה? כדי שנצליח להתניע את זה, אפילו נכניס את היד עוד יותר עמוק לכיס, וחוץ מכל מה שנתנו, נעזור גם לרשויות שירצו להשתלב בעניין הזה. אני חושב שמה שאתם יכולים להגיד זה רק – תודה רבה. עכשיו, להתערב, אם נעשה את זה בקריאה שניה או בקריאה שלישית? אני הייתי שמח אם הייתם באים לקריאה שניה, אולי חוזרים אחורה צעד ובאים ואומרים: לא, אנחנו בכל זאת חושבים שיש מקום שזה לא יילך על בסיס וולונטרי, אלא שכל רשות תחוייב את המעט שהיא צריכה לתת כאן כדי שנעשה פריסה נכונה, אמיתית, עניינית של השילוט, על פי צרכים אמיתיים. על זה אנחנו בטח נברך. אבל כל עוד זה לא ככה, בא האוצר ואומר: אנחנו מוכנים לתת לכם מענק. עכשיו אתם אומרים: לא, אם הם מוכנים לתת מענק, אנחנו רוצים שהוא יהיה עכשיו בקריאה השניה.

כפיר כהן:

זה לא מה שאמרתי. אני בסך הכל אני מבקש, ויש בזה מעט היגיון, שהדברים האלה יהיו בתיאום ולא כהנחתה.

יריב לוין:

מה תיאום? באים ואומרים לך: אתה רוצה? תיקח. לא רוצה –אל תיקח.

כפיר כהן:

אבל למה ככה? אתה אמרת בעצמך שזה לא משרת - -

יריב לוין:

אבל ניסינו להגיע אתכם לתיאום. אתם הבעתם עמדה חד משמעית - -

כפיר כהן:

כי כשאנחנו אמרנו עשרות אלפי שקלים ואדוני אמר 800 שקלים להקמה של תחנה כזו, אז כנראה שיש איזשהו פער שצריך לתת עליו את הדעת.

יריב לוין:

אז אנחנו נגמור את החוק בעוד 10 שנים.

כפיר כהן:

הרי כבר ישבתם, דנתם. הייתם מזמינים עוד נציג, היה אומר את דעתו, זה הכל.

יריב לוין:

אבל דעתכם נשמעה. אתם לא מוכנים לשלם – לא 1,800 ולא 10,000. זו היתה עמדה שהובעה פה.

כפיר כהן:

לא נכון. אפשר לשבת, כשמתדיינים. לא בפורום הזה.

מ"מ היו"ר ישראל חסון:

אני מוכרח להודות שסיימת את הטענה הזו של "לא תואם". יש עוד משהו?

היו"ר אופיר אקוניס:

אז אני מבין, אם יורשה לי, שחשבנו שיש הסכמות, ומגלים - -

יריב לוין:

לא. הוויכוח הזה הוא לא - -אנחנו פטרנו אותם מכל העניין . רוצים? –יבואו. לא רוצים? לא יבואו.

כפיר כהן:

אתה מסרס את כל העניין.

יריב לוין:

בנקודה הזו הם באו ואמרו – לא רוצים. אמרנו – לא רוצים? לא צריך, לא נחייב אתכם. בנקודה הזו סיימנו את העניין. עכשיו הם רוצים להתדיין אתנו על מה הם יקבלו אם הם יסכימו.

כפיר כהן:

אתה רוצה לקדם חוק, אני פה כדי לסייע לך, לא כדי לסכל אותו.

יריב לוין:

אז אמרתי לך – תבואו עם עמדה. אני מבטיח לך פה, לפרוטוקול, שאני אשמח לתאם אתך, בהנחה שתודיע לי שיש לכם עמדה קונסטרוקטיבית שאומרת שני דברים: 1. אנחנו מסכימים, בתנאים כאלה ואחרים שנדון עליהם, שזה יהיה חובה ולא רשות 2. אנחנו מוכנים לשלם עלויות מסוימות מתוך הסיפור הזה, בוא נתווכח על מה.

אתי בנדלר:

בעצם, מה שמתגבש כאן זה – שסעיף קטן (א) ישתנה לחלוטין, והעקרונות שייקבעו בו, בעצם - -

היו"ר אופיר אקוניס:

אז על איזה נוסח אנחנו נצביע?

אתי בנדלר:

אנחנו לא מצביעים על נוסח, מצביעים על עקרונות. ברמה העקרונית, העקרונות שגובשו שכל ההתקנות של השילוט האלקטרוני בתחום רשויות מקומיות יהיו בהתאם לתכנית שיגבש המפקח על התעבורה, לאחר שרשות מקומית והמפקח על התעבורה הגיעו להסכמה בדבר הצבת שילוט אלקטרוני בתחום רשות מקומית. חלוקת ההוצאות תהיה כפי שהקראתי קודם ונרשם בדיוק- השילוט עצמו והתחזוקה של השילוט עצמו והתפעול שלו יהיו על ידי משרד התחבורה. הקמת התשתית לשילוט תהיה על חשבון הרשות המקומית. זה, פחות או יותר, מה שייקבע בסעיף קטן (א).

לגבי סעיף קטן (ב), לגבי מתקן תחבורתי – אז החובה תחול על בעל רישיון למתקן תחבורתי אבל אני עדיין לא יודעת אם בעל רישיון למתקן תחבורתי גם הוא אמור להגיע להסכמה עם המפקח על התעבורה, או שכאן תחול עליו חובה מוחלטת.

שלמה כץ:

לא. פה תחול חובה מוחלטת.

אתי בנדלר:

אז החובה תחול על בעל רישיון למתקן תחבורתי. משאין בעל רישיון – לא תחול חובה. יתנו רישיון, יתנו את זה, יודיעו לו - - ואז מה לגבי העלויות?

שלמה כץ:

זה חלק מעלויות המתקן. זה פחות בעייתי - -

אתי בנדלר:

במקרה זה, במתקן שיותקן בתחום מתקן תחבורתי, בשילוט שיותקן בתחום מתקן תחבורתי – אתם תספקו את השילוט עצמו? האם חלוקת ההוצאות תהיה באותה דרך?

שלמה כץ:

כן.

אתי בנדלר:

אם כך, אלה העקרונות, אני מקווה שאל אתקל בבעיות קשות בעת הניסוח.

לאה ורון:

אבל היתה בקשה של חברת הכנסת יחימוביץ שחלוקת העלויות – לא תצוין בשלב הזה, בחוק, אלא רק לאחר הקריאה הראשונה.

שלי יחימוביץ:

אם אפשר עכשיו – אז למה לא?

שלמה כץ:

אני מבין שהיועצת המשפטית של הוועדה התכוונה לחלוקת האחריות. Once יש אחריות אז ברור גם מי נושא - -

היו"ר אופיר אקוניס:

אז אנחנו מצביעים על העקרונות – העקרונות אושרו.

אתי בנדלר:

לעניין סעיף קטן (ג)- זה החלק הבעייתי יותר:

|  |
| --- |
| "(ג) המפקח על התעבורה יקבע תוכנית להצבת שילוט אלקטרוני בתחנות במסגרתה יוצב שילוט אלקטרוני ב-200 תחנות לפחות מדי שנה עד לסוף שנת 2016 ויפרסם אותה באתר האינטרנט של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים; חלקה רשות מקומית על התוכנית שפורסמה, רשאית היא להעיר עליה בתוך 30 יום והמפקח על התעבורה ייתן את החלטתו בתוך 30 יום מיום שקיבל את ההערה". |
| ברור שהסעיף הזה כבר לא יכול לעמוד, בהתחשב בעקרונות שגובשו עד כה. השאלה רק האם תחול חובה על המפקח על התעבורה לפרסם באתר האינטרנט איזושהי תכנית רצויה, או שאין לה משמעות כלשהי בהתחשב בהסכמות. אני חושבת שזה מיותר. |

היו"ר אופיר אקוניס:

אתם מסכימים למחוק את זה?

יריב לוין:

כן, כן. מסכימים.

תמר קינן:

אבל חשוב שהציבור יידע מה התכנית של המפקח על התעבורה.

אתי בנדלר:

אולי ראוי – משהגיעה רשות מקומית והמפקח על התעבורה להסכמה על תכנית להצבת שילוט בתחום רשות מקומית, המפקח על התעבורה יפרסם את התכנית.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר. זה העיקרון.

אתי בנדלר:

אני מבינה שהחוק ישתוק לגמרי לגבי התהליך מבחינת לוח הזמנים, בשלב זה – זאת אומרת, תוך כמה זמן רשות מקומית תציב שילוט – כי הכל בהתאם להסכמות, אני מבינה. הכל יהיה כפוף להסכמות.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם המציעים מסכימים.

אתי בנדלר:

|  |  |
| --- | --- |
|  | "(ד) בקביעת תוכנית הצבת השילוט כאמור בסעיף קטן (ג), יתחשב המפקח על התעבורה בין היתר באלה:...." השאלה היא, שוב – אם אין לי תכנית שהוא מפרסם, אז כל זה אולי מיותר? |

הוא לא צריך לקבוע תכנית ולפרסם תכנית, אז אין לי בעצם מה - - אלה בעצם היו הנחיות למפקח על התעבורה, אבל הוא - - -עכשיו לשום דבר.

יריב לוין:

אני מקווה שלא אתבדה אבל אני אופטימי שבכך שבנקודה מסוימת הגלגל יתהפך, הביקוש יהיה גדול וההיצע יהיה יותר נמוך, ואז הדברים האלה יהפכו מאד רלבנטיים, כי כשתהיה דרישה ל – 400 שלט - -

אתי בנדלר:

אם הוא לא מפרסם תכנית, איך אני אומרת ש- -

יריב לוין:

לכן אני חושב שאת העיקרון שהוא יפרסם את התכנית מבחינת מה הוא רוצה – הרי התהליך, אני רואה אותו בצורה הזו: יבוא משרד התחבורה, יפרסם תכנית של 200 שלט לשנה, יבוא לאותן רשויות מקומיות שהשלטים בתחומן, ויגיד- רבותיי, תודיעי לי תוך 30 יום מי מכם רוצה בתנאים האלה להצטרף. מי שיצטרף – 100 אחוז. מי שלא, אז ילכו ל – plan B ולאלטרנטיבות. לכן אני בעד להשאיר את זה, כי בשלב מסוים, אני מניח, התוצאה תהיה שאנשים ירצו לדעת למה אני קיבלתי והוא לא. אני חושב שיש היגיון לשמר את המסגרת הזו. המסגרת היא נכונה.

יערה למברגר:

אז ההצעה היא לפרסם תכנית אידיאלית עתידית?

יריב לוין:

כן. אני אגיד לך איך אני רואה את התהליך – נניח שהחוק אושר, מחר בבוקר מתחילים לעבוד. עכשיו בא משרד התחבורה ואומר- 100%. לו הדברים היו תלויים בי הייתי מציב 200 שלטים ראשונים במקומות א', ב', ג', ו – ד'. אלה 200 התחנות שנמצאות אצלי בראש סדר העדיפויות. הוא מפרסם את זה. אומר- רבותיי, תוך 30 יום, כל רשות מקומית שמסכימה להצבת השלטים האלה אצלה, על פי התנאים האלה, תודיע לי. מי שיגיד מסכים אני – נמצא בפנים.

אתי בנדלר:

אז הוא יפרסם תכנית עקרונית להצבת שילוט. אני לא חושבת שהוא צריך לדבר על 200 שלטים - - -

קריאה:

לפחות 200 בשנה –

אתי בנדלר:

אני חושבת שהוא צריך לפרסם תכנית עקרונית, והוא רשאי להודיע, הוא צריך לפנות, לדעתי, לכל רשות מקומית הכלולה בתכנית הזו ולהודיע לה על כך שהיא רשאית לפנות אליו.

קריאות:

- - -

תמר קינן:

אבל להערכתי חשוב גם ברגע שהגיעו להסכמה עם רשות מקומית – גם את זה לפרסם באתר האינטרנט, שהציבור יידע גם מה משרד התחבורה הציע וגם אחר כך מה סוכם.

לאה ורון:

הסעיף הזה חל על המפקח והוא בשלב הראשון מפרסם תכנית ל – 200 תחנות?

אתי בנדלר:

לא ל – 200 תחנות -- - 200 מדי שנה.

יריב לוין:

בואי נניח שיבואו אליו 20 ראשי רשויות ויגידו – אני רוצה את העיר שלי לשים. אז יגידו- למה נתת אצלו ככה ואצל ההוא אחרת, וכן הלאה. יש בזה היגיון.

אתי בנדלר:

אז אם כך: "המפקח על התעבורה יפרסם...." – צריך לכתוב גם עד מתי: "...לא יאוחר מ..." – "תכנית ארצית עקרונית להצבת שילוט בתחנות ויודיע על כך לרשויות המקומיות הנכללות באותה תכנית. רשות מקומית המעוניינת להציב שלטים בתחומה תפנה למפקח על התעבורה ותנסה להגיע אתו להסכמה בדבר יישום התכנית בתחומה". הגיעו להסכמה –יחולו ההוראות שדיברנו עליהן בהמשך.

יריב לוין:

בדיוק. זה המתווה.

מיכה פרלמן:

אני קצת חושש מאוטופיה במקרה כזה שיהיו הרבה מאד ותהיה איזושהי מגבלה תקציבית. אנמי לא יודע אם תהיה. אז אני רוצה לאפשר לעצמי איזושהי יכולת להגיד שהשיקולים של משרד התחבורה גם מותנים בתקציב, את אומרת, זה צריך להיות מובן מאליו. הרי מפיצים איזושהי תכנית אוטופית. בסוף - -

חווה ראובני:

אולי כדאי לכלול בה סדרי עדיפויות.

יריב לוין:

אפשר, אם רוצים, להוסיף סעיף.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו מצביעים על העיקרון של (ג) ומשאירים את (ד).

יריב לוין:

אפשר, אם רוצים, להוסיף ב- (ד) סעיף קטן שיהיה מספר התחנות המיועדות לאותה שנה, כך שאם אתה תהיה ב- 300 זה שונה מ- 500.

היו"ר אופיר אקוניס:

לסעיף (ד) אתה רוצה להוסיף עוד נקודה? בשביל מה לך, חבל.

אתי בנדלר:

בסעיף קטן (ג) – התכנית תהיה תכנית שנתית? הוא יפרסם אחת לשנה תכנית?

יריב לוין:

כן, כדי שהוא יוכל גם - -

אתי בנדלר:

עד מתי המפקח על התעבורה יפרסם מדי שנה תכנית לגבי אותה שנה, לגבי השנה הבאה?

שלמה כץ:

שאלה של ביקוש.

אתי בנדלר:

לא. אתה מגבש את זה בלי שום קשר.

יריב לוין:

בואו ניתן לו עד סוף ינואר. עד 1 בפברואר.

אתי בנדלר:

עד סוף ינואר של כל שנה- תכנית עקרונית מוצעת לגבי אותה שנה.

יריב לוין:

כי אז הוא יודע מה אושר לו בתקציב המדינה.

שלמה כץ:

אני רוצה לתת לו כל שנה את המשחק לראות מה הוא ביצע, ולעשות את ההתאמות, גם יש שינויים – עיר חדשה - -

יריב לוין:

הוא חייב שתהיה לו גמישות, פה.

אתי בנדלר:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| "(ד) בקביעת תוכנית הצבת השילוט כאמור בסעיף קטן (ג), יתחשב המפקח על התעבורה בין היתר באלה: | | | |
| (1) מיקום התחנה בסמיכות לתחנות של אמצעי תחבורה ציבורית נוספים; | | |
| (2) מיקום התחנה בסמיכות לאתרים המשמשים ציבור נרחב לרבות מרכזי תעסוקה, קניות, חינוך, בילוי ובריאות; | | |
| (3) מיקום התחנה בכביש, נתיב או חלק מהם בהם ניתנת עדיפות לתחבורה ציבורית; | | |
| (4) התדירות המצרפית של קווי השירות אותם משמשת התחנה; | | |
|  | (5) גודלה של הרשות המקומית בה ממוקמת התחנה, מרכזיותה האזורית והיותה כלולה במטרופולין כהגדרתו בסעיף 77א." |

מיכה פרלמן:

או אולי צריך להוסיף את – (6) – ובהתאם למסגרת התקציב העומד לרשותה, או בהתאם לסדרי העדיפויות – משהו בסגנון, שייתן בסוף את היכולת למפקח על התעבורה במשרד התחבורה לבוא ולהגיד שזה כן צריך להתכנס לאיזושהי מסגרת.

חווה ראובני:

זה לא צריך להיות - -. צריך, אולי, לתת לו סמכות.

יריב לוין:

אגב, זו לא רשימה סגורה. זה בין היתר, זה לא רק.

מיכה פרלמן:

אבל התיאום לא רשום עם משרד האוצר.

חווה ראובני:

זה יהיה חלק מהתיאום של הרשות המקומית עם המפקח על המחוז, מה התקציב שעומד - -

היו"ר אופיר אקוניס:

הערות נוספות? אין. אני מצביע על עקרונות של סעיף 3 ושל סעיף קטן (ד). העקרונות שהציעה היועצת המשפטית לסעיף (ג) ולסעיף (ד) כמו שהוא כתוב. מי בעד? תודה, הסעיפים אושרו.

אתי בנדלר:

|  |  |
| --- | --- |
| " | (ה) המפקח על התעבורה יקבע את צורתם, מידותיהם ואפיונים נוספים של השלטים האלקטרוניים, ויפרסם על כך הודעה ברשומות ובאתר האינטרנט של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים. |

היו"ר אופיר אקוניס:

אין הערות. מי בעד? אושר.

אתי בנדלר:

|  |  |
| --- | --- |
|  | "(ו) משרד התחבורה והבטיחות בדרכים יספק לרשויות המקומיות ולמפעילי מיתקנים תחבורתיים, ללא תשלום, את השילוט האלקטרוני שיוצב לפי סעיף זה" |

אין צורך כי אני אתייחס לזה במפורש.

חווה ראובני:

אני מבקשת לחזור ולהזכיר – זה לא רשות מקומית אלא רשות תמרור מקומית.

אתי בנדלר:

רשות תמרור מקומית – היא תהיה האחראית להצבה?לא הרשות המקומית?

חווה ראובני:

במגזר העירוני, רשות התמרור המקומית והרשות – הן היינו הך. במילים "רשות תמרור מקומית" פתרנו את הבעיה של התחנות בדרכים הבינעירוניות, שם מע"ץ היא רשות התמרור המקומית. במספר כבישים ייעודיים - - - תחנות, שיהיה לנו כתובת, שזה לא יהיה המועצה האזורית גליל עליון, שהיא האחראית.

מיכה פרלמן:

בהמשך לבקשתי לגבי סעיף (ד), אם אני זוכר נכון, בסעיף (א), כשדיברנו על העקרונות, אמרנו שיש חובת פניה לרשות מקומית למשרד התחבורה. אני לא בטוח שהזכרנו בפירוש חובת תיאום. זאת אומרת, ברגע שהיא מבקשת, והיא אומרת שהיא לוקחת על עצמה את חלוקת הסיכונים, או בעצם – חלוקת האחריות, וחלוקת התקציב, אז לא ברור שיש למשרד התחבורה איזושהי סמכות מעבר לזה להגיד לה לא.

יריב לוין:

לא. רק אם היא פונה על פי התכנית.

מיכה פרלמן:

אבל אני אומר – אני רוצה שיתאפשר למפקח על התעבורה שיקול דעת תקציבי, אני רוצה שתהיה חובת תיאום כזו או אחרת שתיתן לו את היכולת לבוא ולהגיד – אנחנו רוצים, אולי זה יידחה לשנה הבאה או – אנחנו לא יכולים לעשות את זה עכשיו.

יריב לוין:

אבל הוא, מלכתחילה, מפרסם את התכנית.

אתי בנדלר:

אם הבנתי נכון – ואולי אני אשנה בכלל את כל הסדר של הסעיפים: המפקח מפרסם תכנית עקרונית. הוא מפרסם את זה באתר האינטרנט ובמקביל – פונה לכל רשויות התמרור המקומיות שהתכנית מתייחסת אליהן. רשות תמרור מקומית המעוניינת בכך פונה למפקח על התעבורה, וככל שמגיעים להסכמה, ובהתאם לאותה הסכמה, חלה חובת התקנת השילוט. אוקי?

היו"ר אופיר אקוניס:

אוקי. הערות נוספות? אנחנו מצביעים – מי בעד? תודה, הסעיף אושר.

אתי בנדלר:

חבר הכנסת חסון שמילא את מקומך ביקש לתת רשות דיבור לעורכת הדין עירית שביב ואני ביקשתי להשעות את ההערות שלה.

עירית שביב:

אני פשוט רציתי לבקש שיוסף סעיף שהשילוט והמפה – השירות ומרכז המידע והשילוט האלקטרוני, יהיו נגישים לאנשים עם מוגבלות, כי בעצם יש איזושהי סיבה היסטורית שפרק הנגישות בפרק חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות לא חל על התחבורה הציבורית, והדרישות בתקנות התחבורה הציבורית הן מאד מינימאליות.

היו"ר אופיר אקוניס:

כלומר, איך זה יבוא לידי ביטוי? מה ההצעה שלך?

עירית שביב:

אני שלחתי את ההצעה שלי לוועדה וליועצת המשפטית, שבעצם – הם יהיו נגישים בהתאם לפרק ה(1) בחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות.

אתי בנדלר:

הנוסח שהוצע על ידי נציבות שוויון לזכויות אנשים עם מוגבלות אומר כך: מוצע להוסיף סעיף שיאמר- נגישות לאנשים עם מוגבלות – השילוט והמפה כאמור בסעיף - - השירות הניתן במרכז המידע הארצי כאמור בסעיף הרלבנטי והשילוט האלקטרוני כאמור בסעיף - - יהיו נגישים לאנשים עם מוגבלות בהתאם לפרק ה (1) לחוק שוויון לאנשים עם מוגבלות.

שלי יחימוביץ:

אני לא מבינה משהו – יש את החוק הרלבנטי לגבי אנשים עם מוגבלויות. האם בכל חקיקה שלנו אנחנו צריכים לכתוב שהחקיקה שלנו כפופה לחוק? הרי זה ברור לחלוטין.

אתי בנדלר:

לא. חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות יש בו פרקים שונים, פרקים רבים. פרק ה' שבו דן במפורש בשירותי תחבורה ציבורית. פרק ה (1) חל גם במקום ציבורי, בשירות ציבורי, שבין היתר, "שירות ציבורי" כולל גם תחנות אוטובוסים, שירות אוטובוס, רכבות, תובלה אווירית וכל כיוצא בזה, ובנוסף יש הוראות שונות מאד רחבות, מאד מוקפדות, והעיקר הוא סעיף 19(ט) לאותו חוק האומר – לעניין מקומות ציבוריים קיימים או מקומות ציבוריים שאינם בניינים שהוקמו לאחר המועד הקובע, יקבע שר המשפטים הוראות בדבר התאמות הנגישות הנדרשות, בין בדרך כלל ובין לסוגי מקומות, כדי לאפשר לאדם עם מוגבלות נגישות במקום באופן סביר, בהתחשב בתקן הישראלי, וגו' - ויש כאן הנגשה של זה והנגשה של דברים אחרים.

שלי יחימוביץ:

כמובן שאנחנו בעד הנגשה לאנשים בעלי מוגבלויות, כן?

אתי בנדלר:

זה חוק ספציפי שבעצם מקיף את כל הענפים האפשריים, למיטב ידיעתי, שיש צורך להנגיש אותם לאנשים עם מוגבלות. אני מוכרחה לומר שאולי יש, אני לא נתקלתי בהוראות חוק ספציפיות מעבר לחוק הזה ולתקנות לפיו שמתייחסות לנושא, מאז שהחוק הזה נחקק.

שמעון מויאל:

אני מבקש לתמוך בעמדה של היועצת המשפטית. יש - - את נושא השילוט במסגרת תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות.

עירית שביב:

מה שזה אומר – שאנשים עם מוגבלות לא יוכלו ליהנות מהחוק - -

קריאות:

- - -

אתי בנדלר:

למה לא יותקנו תקנות מכוח החוק הספציפי? זו השאלה.

שמעון מויאל:

יש כותרת שנקראת "שילוט" עם הפניה לתקנים ספציפייים לנגישות. זה חל על זה.

עירית שביב:

השילוט הזה חל על שילוט אלקטרוני, רק במתקן מרכזי.

אתי בנדלר:

אז תתקנו את התקנות שמה, מדוע לעשות את זה כאן? זו השאלה.

עירית שביב:

אנחנו פועלים לתיקון התקנות. זה ייקח כמה שנים טובות, וכאן אנחנו - - בחוק הזה - -

יריב לוין:

אין היגיון לייצר בכל חקיקה כזו הסבר ספציפי.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני סומך על היושב ראש כאשר התקנות יגיעו, שהוא יעביר אותם יותר מהר ממה שאני מעביר. לכן אני מקבל את עמדה של היועצת המשפטית, וגם המציעים מקבלים. אנחנו ממשיכים.

אתי בנדלר:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | "מסירת המידע – ללא תשלום | 71ה. | מרכז המידע הארצי או בעל ההיתר להפעלתו, בעל רישיון להפעלת קו שירות באוטובוס או קו שירות למוניות, רשות מקומית, או בעל רישיון למתקן תחבורתי לא יגבו תשלום בעד מסירת מידע או הצגתו לציבור לפי סעיפים 71ב עד 71ד". |

מיכה פרלמן:

אפשר פה לחדד שאז דיברנו על זה שסוגיית הטלפונים, שזה לא מתחייב שזו תהיה שיחת חינם.

יריב לוין:

לא אומרים את זה פה.

אתי בנדלר:

לא מדובר פה על בעל רישיון לשירותי טלפון נייד או נייח.

היו"ר אופיר אקוניס:

מי בעד? תודה, אושר.

אתי בנדלר:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | "אי חידוש רישיון להפעלת קו שירות | 71ו. | לא מילא בעל רישיון להפעלת קו שירות, או מפעיל מיתקן תחבורתי, לפי העניין, את חובותיו לפי סעיפים 71ב עד 71ה, לא יחדש המפקח על התעבורה את רישיונו, אלא אם כן נוכח כי בעל הרישיון או מפעיל המיתקן עשו כל שביכולתם כדי למלא אחר הוראות הסעיפים האמורים." |

היו"ר אופיר אקוניס:

הערות?

גיתית שיינין:

אני מסיטי פס. אין לנו, כמובן שום התנגדות, אנחנו מברכים על היוזמה הזו, אנחנו גם פועלים לשיתוף פעולה בנושא הזה. רק ספציפית לעניין הזה אני רוצה להעיר ליידוע שיש לנו איזה שהם בנושא הזיכיון – מסגרת שלמה קבועה של סנקציות. כאשר באים ומוסיפים איזה שהן סנקציות – כאן מדובר על אי חידוש רישיון, כאשר חוזה הזיכיון בעצם בא ונותן מלכתחילה זיכיון ל- 30 שנה, וזה די סותר באיזשהו מקום את הרעיון הזה, אז אולי אפשר היה - -

היו"ר אופיר אקוניס:

אני לא רואה פה מה הבעיה.

קריאה:

תעמדו בתנאים ולא תהיה בעיה.

אתי בנדלר:

אני רוצה להעיר כאן שזה מנוסח בלשון מנדטורית - -

היו"ר אופיר אקוניס:

לחברת סיטי פס יהיה אינטרס לתת - -

גיתית שיינין:

זה ברור לחלוטין.

אתי בנדלר:

אינ מדברת כרגע על כל מפעיל של תחבורה ציבורית או בעל רישיון להפעלת מתקן תחבורתי – אין שיקול דעת למפקח על התעבורה לחדש רישיון. הוא חייב לבטל את הרישיון אלא אם כן הוא נוכח שבעל הרישיון עשה כל שביכולתו כדי למלא אחר ההוראות. זאת אומרת, יש כאן הוראה שמחייבת אי חידוש רישיון למפעילים. זו סנקנציה מאד חריפה וצריכים להיות ערים לזה. ללא שיקול דעת, למעשה.

שלמה כץ:

* - במקומות שהוא עשה, כמו שכתוב בחוק.

אתי בנדלר:

כל שביכולתו.

שלמה כץ:

ובענין הזה אני לא חושב ששונה הזיכיון של סיטי פס מהזיכיון שיש למפעיל תחבורה ציבורית שזכה במכרז.

גיתית שניינין:

רק שיש כאן, מבחינת הרציונאלים הכלכליים שעומדים בבסיס הרישיון, כאשר אתה מדבר על חברה שבאה וקיבלה זיכיון שמלכתחילה זו המטרה של השקעת הכספים שהושקעו בו, גם מצד המדינה וגם - -

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה, רבותיי. הסעיף אושר.

סעיף אחרון.

אתי בנדלר:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| "תיקון פקודת מסילות הברזל | 2. | בפקודת מסילות הברזל, [נוסח חדש], התשל"ב–1972[[2]](#footnote-2), אחרי סעיף 53 יבוא: | | | |
| מי יהיה אחראי להצבת השילוט בתחנות? לגבי רכבת –מי שמפעיל מסילת ברזל לפי דין; לגבי רכבת מקומית – בעל הזיכיון/הרשות המקומית? |  | "חובת מסירת מידע ביחס לשירות הסעה ברכבת וברכבת מקומית | 53א. | הוראות סעיפים 71ב עד 71ה לפקודת התעבורה יחולו על מי שמפעיל מסילת ברזל לפי דין ועל בעל זיכיון להפעלת רכבת מקומית, בשינויים המחויבים." | |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  | | | |

זה סעיף מאד רחב, מאד לאקוני, מאחר שההוראות בפקודת מסילות הברזל מאד לא מגובשות, הייתי אומרת, במקרה הטוב, לא מעודכנות. באופן כללי מדובר כאן על כך שכל ההוראות האלה יחולו גם על הרכבת הארצית וגם על רכבת מקומית, רכבת קלה. לא כל כך ברורות הוראות ההתאמה הנדרשות לצורך העניין הזה. זאת אומרת, הסעיף הזה הוא בהחלט חסר. הוא יותר ברמה של עיקרון.

ירון זפט:

רכבת ישראל תומכת בהצעת החוק. אם היה רושם שהרכבת מתנגדת להצעת החוק, אנחנו רוצים להפיג אותו. עדיין, מכיוון שלרכבת ולאוטובוסים יש מאפיינים שונים, בראש ובראשונה כיוון שהרכבת נוסעת על מסילה ולא על כביש, יש התאמות, כמו שאמרה היועצת המשפטית, שחייבים, לדעתנו, להטמיע אותם כבר בשלב הזה של החקיקה, ולא להשאיר אותן לכותרת "בשינויים המחויבים". אנחנו מוכנים לעבור על ההוראות ולעשות את ההתאמות, להציע את ההתאמות שלדעתנו מתחייבות. אנחנו יכולים גם להעביר את זה בצורה מסודרת, אולי - -

היו"ר אופיר אקוניס:

בין השניה לשלישית נהיה בהידברות.

יערה למברגר:

עשינו, בהקשרים אחרים שהיינו צריכים לעשות – התאמות, שהשר רשאי לקבוע בתקנות שינויים והתאמות שנדרשות, בעצם – החלת ההוראות האלה, אז אפשר לעשות הסמכה –

שמעון מויאל:

אנחנו תומכים.

יערה למברגר:

דבר נוסף שאני רוצה לחדד – אני חושבת שההגדרה על מי זה יחול, את זה אנחנו יכולים לפתור בנוסח אבל רק אם הוועדה תסכים, כמובן. למשל – בעל רישיון להפעלת רכבת – אני חושבת, מהזיכרון, שזה לפי סעיף 46א לפקודת מסילות הברזל, אני מקווה שאני לא טועה בסעיף, וגם – מי שמפעיל מסילת ברזל לפי דין, אני חושבת שאנחנו מגדירים את זה בצורה - - יש לנו הגדרה - - אני חושבת שברור מבחינה עקרונית על מי מדובר שזה יהיה.

אתי בנדלר:

היו"ר אופיר אקוניס:

אתי בנדלר:

אני מבקשת, אם כך, ככל שהוועדה תסכים, להסמיך אותי לקבוע את המונחים הנכונים גם בעניין הזה. - - -תכינו סעיף התאמות ותגישו לוועדה. כרגע – טוב שזה יהיה בתקנות, אבל ייתכן שלקראת השניה והשלישית נבצע את ההתאמות.

היו"ר אופיר אקוניס:

מי בעד? תודה. תחילה.

אתי בנדלר:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| "תחילה | 3. | תחילתו של חוק זה ביום \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.  (\*מועד התחילה והוראות המעבר ייקבעו בעת הכנת הצעת החוק לקריאה שניה ושלישית)." |

אני מציעה להשאיר את זה עם ההערה שמופיעה כאן שמועד התחילה והוראות המעבר ייקבעו בעת הכנת הצעת החוק לקריאה שניה ושלישית.

היו"ר אופיר אקוניס:

מי בעד? תודה.

לאה ורון:

הנציג של האוצר צריך להעביר את העלות התקציבית שכרוכה בהצעת החוק בהתאם לתקנון הכנסת. אני מניחה שאין לך, ברגע זה.

מיכה פרלמן:

כשנסגור את התיאום נוכל.

לאה ורון:

לשם העלאת החוק לקריאה הראשונה צריך לצרף את העלות. אפשר לתת לך שלושה ימים לשם כך? תודה, תוך שלושה ימים.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה, הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 13:30**

1. דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 23, עמ' 485. [↑](#footnote-ref-1)
2. דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 23, עמ' 485. [↑](#footnote-ref-2)