**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 302**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שני, ח' באב תש"ע (19 ביולי 2010), שעה 09:15**

**סדר היום:**

הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' ...) (אכיפת חובת התשלום בנסיעה באוטובוס), התש"ע-2010 – בקשה לדיון מחדש ודיון מחדש בעניין הכללת מע"מ בתעריף המוגדל.

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

**מוזמנים**:

שלמה כץ – ממונה פיקוח ארצי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

דפנה עין-דור – מנהלת אגף כלכלה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

אודי אדירי – רכז תחבורה, אגף התקציבים, משרד האוצר

עו"ד מאיה לסר – לשכה משפטית, משרד האוצר

רן בן דוד – כלכלן, מחלקה כלכלית, אגד

איציק כהן – ראש תחום חשבות וכלכלה, דן

עו"ד אורלי גל – יועצת משפטית, חברת הרכבת הקלה בגוש דן – MTS

איליה וולקוב – סמנכ"ל תפעול, חברת הרכבת הקלה בגוש דן – MTS

זוהר גרשטיין – סגן מנהל תפעול OMC, חברת הרכבת הקלה בגוש דן - MTS

**ייעוץ משפטי:**

עו"ד אתי בנדלר

עו"ד ניר ימין

**מנהלת הוועדה**:

לאה ורון

**קצרנית פרלמנטרית:**

טלי רם

**הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' ...) (אכיפת חובת התשלום בנסיעה באוטובוס), התש"ע-2010– בקשה לדיון מחדש ודיון מחדש בעניין הכללת מע"מ בתעריף המוגדל**

היו"ר אופיר אקוניס:

בוקר טוב. הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (אכיפת תשלום בנסיעה באוטובוס) – בקשה לדיון מחדש ודיון מחדש בעניין הכללת מע"מ בתעריף המוגדל.

למיטב זיכרוני, הממשלה ביקשה שהקנס יהיה 180 שקלים, זה היה המחיר שנקבתם.

לאה ורון:

שאלה אם זה עם מע"מ או בלי מע"מ.

היו"ר אופיר אקוניס:

אפשר להעלות שאלות האם גובה הקנס הזה הוא נמוך או גבוה אבל זה מה שהממשלה הציעה, אם אינני טועה הוועדה אישרה, אבל היתה לנו אי-הבנה קטנה - היועצת המשפטית, האם את רוצה להציג- ואנחנו אומרים שאנחנו ב- 180 שקלים כולל מע"מ.

אתי בנדלר:

השאלה הזאת עלתה במהלך הדיון. אני מניחה שאף אחד מהנוכחים לא התכונן לשאלה הזאת מראש. היועץ, עורך-דין ניר ימין, הביע את עמדתו שהסכום הזה אמור לכלול מע"מ.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון.

אתי בנדלר:

אודי אדירי מאגף התקציבים, היושב כאן, סבר שצריכים להוסיף מע"מ, וככל הנראה לפי מה שאדוני אמר, הוא התכוון לקבל את עמדתו של היועץ המשפטי לוועדה באותה עת.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון.

אתי בנדלר:

אך מהפרוטוקול עולה, כאילו התקבלה עמדתו של מר אדירי. לכן, בשל אי-הבהירות בנושא הזה, ביקשתי שהוועדה תשוב ותדון בנושא.

אני רוצה להפנות את תשומת הלב, שהסכום של 180 שקלים קבוע גם בפקודת מסילות הברזל. המדינה, כפי שהציגה את הצעת החוק, אמרה שהיא רוצה לקבוע הסדר אחיד לגבי שני אמצעי התחבורה האלה. גם שם בפקודת מסילות הברזל כתוב 180 שקלים, לא כתוב בפקודה אם זה כולל מע"מ או לא כולל מע"מ.

היו"ר אופיר אקוניס:

בפקודת מסילות הברזל זה על אי-הצגת כרטיס.

אתי בנדלר:

בדיוק באותן נסיבות.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל היום זה כבר לא דומה. בלאו הכי אי-אפשר להיכנס למתחם הרציפים אם אין לך כרטיס אלקטרוני. בעבר זה היה.

אודי אדירי:

תתפלא. ברכבת הקלה זה יהיה דומה.

היו"ר אופיר אקוניס:

ברכבת הקלה זה יהיה דומה, אבל ברכבת הכבדה – בעבר היה מבקר, היום אני חושב שכבר אין מבקרים, או שאני טועה. האם יש פה מישהו מרכבת ישראל?

אודי אדירי:

יש גם מבקרים.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש מבקרים עדיין? כי הכרטיס הוא אלקטרוני. בעבר באמת היה יותר פשוט למי שלא רצה לשלם, לעלות ולנסוע. זה היה הקנס שהושת עליו, 180 שקלים?

אודי אדירי:

כן.

אתי בנדלר:

אגב, לא מכנים את זה קנס אלא תעריף מוגדל, באופן מעשי.

מכל מקום, אל"ף, בשל אחידות ההסדר, ראוי שבכל המקרים, 180 שקלים יהיו כוללים מע"מ. אני רוצה גם להפנות את תשומת הלב לבעיה שחשבתי עליה לאחר מכן, מר אדירי, והיא שהסכום הזה אמור להתעדכן אחת לשנה, בהתאם לשיעור עליית המדד, והמפקח על התעבורה צריך לפרסם הודעה על הסכום המעודכן כשהוא מעוגל לשקל הקרוב.

אם הסכום של מע"מ לא יהיה כלול בתוך ה- 180 שקלים, עלולה בסופו של דבר להיווצר סיטואציה שבשל התוספת של המע"מ, הסכום לא יהיה מעוגל לשקל הקרוב.

זוהי עוד בעיה שלדעתי, בשלה ראוי שהסכום אכן יכלול מע"מ.

היו"ר אופיר אקוניס:

מר אדירי, בבקשה. אתה מצוטט בישיבה הקודמת כמציע שזה לא יהיה כולל מע"מ.

אתי בנדלר:

קודם כול, אתה צריך להגיד שאתה מאשר את הדיון מחדש כי זה לא כתוב.

היו"ר אופיר אקוניס:

כן, ברור. ודאי.

אודי אדירי:

קודם כול, התיאור של היועצת המשפטית לוועדה כמובן מדויק. אני רוצה להתייחס לשתי נקודות. ראשית, לגבי השוואה לפקודת מסילות הברזל.

באמת בדיון כאן, כשדיברנו על 180 שקלים, ונשאלתי ואמרתי שאני מציע שזה לא יהיה כולל מע"מ, זה לא היה בהתייחס לפקודת מסילות הברזל. צריך עם זאת לציין שבפקודת מסילות הברזל הקנס הוא 180 שקלים לפי מדד נובמבר 2001, כשהמשמעות היא 216 שקלים.

אם רוצים באמת שהקנסות יהיו אחידים, המשמעות של פקודת מסילות הברזל במונחים של הפקודה שאנחנו עוסקים בה כאן, היא 216 שקלים. זה פעם אחת אם רוצים באמת שזה יהיה אחיד.

הדבר השני שהטריד אותי לאחר הדיון, אני רוצה להעלות אותו בפני הוועדה, אם יכולים לשקול אותו שוב – אחד הדברים שהוועדה ביקשה מאיתנו להכניס כאן בנוסח הוא שהמפקח על התעבורה יקבע את הסכום לפי הנסיבות, שאחת מהן היא בהתחשב בדמי אותה נסיעה.

הנקודה הזאת מעט מטרידה, אני אסביר מדוע. בעיית האכיפה המשמעותית שאנחנו מסתכלים עליה הולכת להיות במערכות ה- BRT, אותן מערכות עירוניות שבהן תהיה גישה פתוחה וירידה חופשית של נוסעים.

אתי בנדלר:

קיצור של מה זה BRT? אתם מרבים להשתמש במושג הזה.

אודי אדירי:

Bus Rapid Transit. מבחינתנו מה שחשוב, שזה אוטובוסים עם שלוש דלתות או ארבע דלתות רחבות, שהנוסעים יכולים לעלות ולרדת בחופשיות בלי להטריד את הנהג ובלי שהוא מטריד אותם, ובעיית האכיפה היא מאוד קשה.

במערכות האלה דמי הנסיעה יהיו נמוכים, אלה מערכות עירוניות, ומהתוספת שהוספנו כאן יכול להשתמע כאילו המפקח על התעבורה עכשיו אמור על קווים כאלה לקבוע דמי נסיעה מוגדלים, מאוד-מאוד קטנים, ויכול להיות שאנחנו מחטיאים פה את המטרה של החוק כי בסוף, בנסיעות בין-עירוניות אין לנו בעיה. בדרך מתל-אביב לירושלים, הנוסע עובר אצל הנהג.

אלה שתי הנקודות שהייתי מבקש להתייחס אליהן, או אם רוצים להצמיד למסילה, אולי נצמיד את הסכום כמו במסילת ברזל. אולי אפשר להוריד את ההתייחסות "בהתחשב בדמי אותה נסיעה", פשוט כי הקריטריון הזה פחות עוזר לנו במקרה הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

הערות נוספות, בבקשה.

איליה וולקוב:

איליה וולקוב, MTS. היות ורוצים אותו מנגנון גם לגבי רכבות, גם לגבי אוטובוסים, צריך להתייחס לטכנולוגיות השונות.

למעשה, הטכנולוגיה של רכבות קלות היא דומה לטכנולוגיה של אוטובוסים ארוכים, כלומר הנהג בעצם לא שולט בכניסות וביציאות, ולמעשה זה די מועד לפורענות.

הרכבת הקלה בירושלים, היא תהיה פתוחה לגמרי. הרכבת הקלה בתל-אביב, היא תהיה סגורה בקטע האמצעי, ואנחנו כזכיין רוצים שזה יהיה סגור לגמרי, כלומר עם ולידטורים בכל התחנות, אבל זאת שאלה פתוחה.

כלומר, למעשה, האפשרות לנצל את זה ולא לשלם היא אפשרות הרבה יותר גבוהה מאשר כשמדובר באוטובוסים פשוטים, וצריך להתייחס גם לעלות הכרטיס. הרי כשמדובר בנסיעות קצרות באוטובוסים בתוך העיר, עלות הכרטיס היא יחסית נמוכה. כשמדובר בנסיעות ארוכות – נניח נסיעות של רכבת ישראל – העלות היא הרבה יותר גבוהה, והקנס חייב להתייחס לזה.

כלומר, אם רוצים מנגנון אחיד, ה- 180 שקלים זה כבר ככה נמוך. לכן, לפחות את המע"מ היה כדאי להוסיף על זה, ועל-ידי כך לפחות לשמור איזשהו סכום יותר גבוה.

היו"ר אופיר אקוניס:

האם את רוצה להתייחס להערה לגבי הקנס שמגיע ל- 216 שקלים ברכבת הכבדה, בהתחשב בעובדה שמ- 2001 זה התחיל ב- 180 ומגיע היום ל- 216 שקלים? אבל אפשר שזה יהיה 180 שקלים, ותתחילו לספור מעכשיו.

אתי בנדלר:

יש לי בעיה. קודם כול, הבקשה לדיון מחדש – אם אדוני מאשר אותה – היא הוגשה רק לנושא המע"מ ולא לנושא הסכום, כך שאני לא יודעת איך אנחנו יכולים היום לפתוח את נושא הסכום.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו לא פותחים. אנחנו נכריע רק בנושא המע"מ, ואני הכרעתי כבר. אני תיכף אודיע.

אתי בנדלר:

זה דבר אחד. דבר שני, אני מוכרחה לומר שאני מניחה שכשהממשלה הכינה את הצעת החוק – אולי בגלל שזה היה בחופזה במסגרת חוק ההסדרים, מה ששוב מעיד על איכות העבודה שנעשית במסגרת חוק ההסדרים – אבל כשהיא קבעה את הסכום של 180 שקלים, והצהירה שזה כמו בפקודת מסילות הברזל, היא ודאי בדקה וחשבה שזה הסכום הראוי לצורך נסיעה באוטובוס.

זה לא הליקוי היחידי.

אודי אדירי:

אפשר לחלק ציונים אחד לשני, לא ניסיתי לעשות את זה.

אתי בנדלר:

לא, לא. אני מדברת על חוק ההסדרים. דעתי על חוק ההסדרים ידועה, ולכן בכל הזדמנות שתהיה לי לומר את זה, אני אגיד את זה.

לאה ורון:

לצורך תשלום מוגדל לנסיעה באוטובוס. לא לצורך הנסיעה באוטובוס.

אתי בנדלר:

כן. לכן, כל אימת שיש לי הזדמנות לומר מילה טובה על החוק הזה, אני אומרת.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו לא בזירה להתווכח על חוק ההסדרים. היועצת המשפטית, אנחנו לא בוויכוח על חוק ההסדרים. זה ויכוח אחר והוא באמת גדול, הוא הרבה יותר עמוק מאשר הדיון על הגדלת מע"מ.

לאה ורון:

זה חלק מחוק ההסדרים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני יודע שזה חלק מחוק ההסדרים. אגב, לזכותו של משרד האוצר ייאמר – ואני מוכרח להגיד לך- שגם היו הרבה דברים טובים בחוק ההסדרים הקודם שקידמנו פה לטובה, כולל הגברת התחרות בסלולר ודברים אחרים. היו גם דברים רעים שבהם אנחנו לא מצאנו לנכון ללכת עם חוק ההסדרים כפי שהוא, ואנחנו ראינו שלא הגיעו לידי מימוש.

זו לדעתי אחת הנקודות הפחות מז'וריות בתחום חוק ההסדרים – אם יורשה לי – היו דברים יותר גדולים.

אתי בנדלר:

כן. אני מניחה, למשל, הנקודה הזאת שלא התבררה עד תום, שהעלה עכשיו מר אדירי בשאלה מהן אמות-המידה שעל המפקח להביא בחשבון לצורך קביעת דמי הנסיעה המוגדלים במקרה של אי-תשלום.

הדברים לא זכו לדיון ממצה ולמחשבה מספקת, בהתחשב בדמי הנסיעה, האם ראוי שדמי הנסיעה המוגדלים בשל אי-תשלום נסיעה שהעלות שלה היא חמישה שקלים, ראוי שיובאו בחשבון או לא יובאו בחשבון, לעומת דמי נסיעה של 50 שקלים – אני לא יודעת, ייתכן שכן או לא, אבל אני לא יודעת אם אפשר עכשיו לפתוח את זה, בהתחשב בהגדרה של הנושא לדיון מחדש.

אודי אדירי:

בסדר.

אתי בנדלר:

יש לי למשל הערה. אני לא יודעת – וזה נתון לפרשנות הסעיף כי השאלה לא התחדדה שוב – למשל, מתי רשאי נציג בעל רישיון במדים לדרוש שיציגו בפניו את הכרטיס, האם רק במהלך הנסיעה באוטובוס או שהוא יכול לרדת אחרי נוסע ולעצור אותו גם במדרכה.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה לא ברור מהחקיקה?

אתי בנדלר:

לא, לא ברור בנוסח. אני מניחה שהוועדה התכוונה שזה יהיה במהלך הנסיעה באוטובוס, אבל הדברים לא חודדו בנוסח.

אודי אדירי:

אם הדיון ממילא מוגבל לסוגיית המע"מ, אז תכריעו. מה שהוועדה תכריע.

אתי בנדלר:

נכון. אבל ייתכן שיהיה מקום להביא תיקונים לחוק, בהחלט ראוי לשקול.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה בנפרד. עזבו את זה כרגע, אנחנו חייבים לעבור לישיבה הבאה כבר של 09:30, שהיתה לפני חמש דקות. אתה ביקשת להעיר.

איציק כהן:

שמי איציק כהן, אני ראש תחום חשבות וכלכלה בחברת "דן" שמפעילה תחבורה ציבורית בתל-אביב, והתעריף העירוני שלה הוא מאוד נמוך.

אני יוצא מתוך הנחה שכולנו מעוניינים לעשות דברים טובים ולא להישאר ברמה הטכנית בלבד – כן כולל מע"מ, לא כולל מע"מ.

היו"ר אופיר אקוניס:

כן, נכון.

איציק כהן:

התופעה של נסיעות ללא תשלום בתחבורה הציבורית הולכת וגדלה, ועכשיו עם הפעלת מערכות לנסיעה המונית, כשניתן יהיה להיכנס לאוטובוסים מכמה דלתות, האפשרות להתחמק תהיה הרבה יותר גדולה.

לכן, אני חושב שזה ממש לוקה בחסר שאומרים שהמפקח על התעבורה יקבע את התשלום המוגדל כפונקציה של תעריף הנסיעה.

אגב, לתשומת לבכם, היום גם יש תעריף מוגדל, שהוא כפל דמי הנסיעה, וזו כמובן בדיחה. כלומר מבחינתנו, היה צריך להסדיר כך שהמפקח על התעבורה היה צריך לקבוע לפחות פי 10 או פי 20 מדמי הנסיעה.

היו"ר אופיר אקוניס:

הכול נכון מה שאתה אומר, ואני מסכים איתך וכבר התבטאתי בעניין הזה פעמים רבות, שמי שנותן שירות זכאי לקבל כסף על השירות שהוא נותן, אין על כך שום ויכוח, ואני חושב שהדברים שהעלית הם נכונים ונבונים, רק שמקומם לרגע זה, לדיון הזה כפי שהוגדר בסדר-יומה של הכנסת, הוא לא כאן.

איציק כהן:

איך מקדמים את זה?

היו"ר אופיר אקוניס:

מקדמים את זה בהידברות מול משרד התחבורה ומול משרד האוצר, ומי שמייצג אתכם או המשרד שאחראי עליכם הוא משרד התחבורה ולא משרד האוצר.

איציק כהן:

או.קיי.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתם צריכים להציג בפניו את הבעיה הזאת, והוא יעלה את הדברים גם אצל המפקח על התעבורה.

לאה ורון:

הוא יידרש להציע תיקון.

היו"ר אופיר אקוניס:

בוודאי יצטרך להביא לכאן את הצעתו לתיקוני חקיקה או לתיקוני תקנות.

אני מאשר לרגע זה את ההצעה להכליל את ה- 180 שקלים כולל מע"מ.

לאה ורון:

אושרה הבקשה לדיון מחדש.

היו"ר אופיר אקוניס:

אושרה הבקשה לדיון מחדש בתחילת הישיבה, וכמובן אנחנו מסיימים אותה ברוח הזאת, שזה יהיה 180 שקלים כולל מע"מ.

לגבי ההערה הנבונה של נציג דן – ואחרים אגב, וגם של הרכבת הקלה – זה יטופל בנפרד. בעוד דקה נתחיל את הישיבה הבאה על הרכבת הקלה, פקודת התעבורה לרכבת מקומית.

תודה רבה, הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 09:40.