**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 310**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שלישי, ט"ז באב תש"ע (27 ביולי 2010), שעה 10:00**

**סדר היום:**

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

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

כרמל שאמה

**מוזמנים**:

יצחק זוכמן – סמנכ"ל תשתיות ופיתוח, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

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

פיליפ פארן – מנהל אגף תשתיות עירוניות, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עו"ד חוה ראובני – סגנית בכירה ליועצת המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

ערן כהן – רפרנט תחבורה, אגף התקציבים, משרד האוצר

אורי שאשא – רפרנט תחבורה, אגף החשב הכללי, משרד האוצר

יובל פולוצקי – מנהל פרויקטים, משרד האוצר

עו"ד צלי שליו – לשכה משפטית, משרד האוצר

עו"ד ירון גולן – לשכה משפטית, משרד האוצר

אבירם כץ – יועץ חיצוני למשרד האוצר

רמי סופר – יועץ חיצוני למשרד האוצר

עו"ד יערה למברגר – ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

רפ"ק רון לוינגר – ראש חוליית תעבורה, המשרד לביטחון הפנים, משטרת ישראל

סא"ל יצחק עובד – ראש תחום חוזים והתקשרויות, אגף טכנולוגיה ולוגיסטיקה, צה"ל

סרן יונתן לוינשטיין – סגן יועמ"ש, אגף טכנולוגיה ולוגיסטיקה, פרקליטות צבאית, צה"ל

חזקיה ישראל – התאחדות התעשיינים

ניצן יוצר – מינהלת הנתיב המהיר, חברת נתיבי איילון

עו"ד אביבית סויסה – יועצת משפטית, שפיר הנדסה אזרחית וימית בע"מ

נמרוד הגלילי – מנכ"ל ארגון חברות להשכרת רכב וליסינג, איגוד לשכות המסחר

שוקי שדה – מנכ"ל ארגון חברות ההסעה בישראל

חיים מרציאנו – סמנכ"ל ארגון חברות ההסעה בישראל

יהודה בר-אור – יושב-ראש איגוד נהגי המוניות הארצי

עזרא אשכנזי – סגן יושב-ראש איגוד נהגי המוניות הארצי

קרני צדקיהו – יושב-ראש ארגון מוניות ירושלים

פרד מונצ'רס – סגן יושב-ראש ארגון המוניות ירושלים

אברהם פריד – יושב-ראש ארגון בעלי המוניות בישראל

אליעזר אלג'ם – יושב-ראש מועדון האופנועים הישראלי

עו"ד עמית ברגמן – יועץ, מועדון האופנועים הישראלי

בנימין ניסים – יושב-ראש מטה המאבק של רכב דו-גלגלי בישראל

**ייעוץ משפטי:**

עו"ד אתי בנדלר

עו"ד ניר ימין

**מנהלת הוועדה**:

לאה ורון

**קצרנית פרלמנטרית:**

טלי רם

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

היו"ר אופיר אקוניס:

שלום לכם, בוקר טוב. אנחנו בישיבה חמישית במספר, כפי שהאירה את עינינו מנהלת הוועדה, בנושא תקנות נתיבים מהירים (אופן החיוב בתשלום אגרה ואכיפת תשלומים), ואנחנו מדברים בנתיב המהיר בכניסה לתל-אביב מנתב"ג, בואכה תל-אביב עצמה, אם אינני טועה עד מחלף קיבוץ גלויות.

לפני שנתחיל את הדיון, מר זוכמן יעדכן אותנו בהתקדמות העבודות ובצפי לפתיחתו של הנתיב הזה, כי היו כמה ישיבות שקיימנו כאן – למעלה, בחדר הקבוע של הוועדה – וכששאלתי על התקדמות העבודות, אמרו לי כן מתקדמות, אבל בפועל כשנסעתי ליד ובמקביל ראיתי שלא התקדם כלום.

מאז הישיבות הראשונות רואים שיש התקדמות בעבודות – זה נכון - גם מתבצעות וגם יש התקדמות בפרויקט.

כדי שניכנס ללוח זמנים, תעדכן אותנו גם בלוח הזמנים של הפתיחה וגם מה קורה בפועל עכשיו.

יצחק זוכמן:

יצחק זוכמן, משרד התחבורה. ראשית, כפי שאכן רואים, העבודות מתקדמות ואפילו בקצב מהיר למדי. אפילו עבודות שלא רואים בשטח, שהן עבודות ניירת, מתקדמות גם כן.

אחד הנושאים הבעייתיים מול הזכיין היה נושא תוכנת האגרה הדינמית – גם זה התקדם וכמעט מוכן. כרגע, לוח הזמנים המתוכנן הוא שבדצמבר העבודות מסתיימות.

בעצם, הדבר שאז יפריע לנו להפעיל את הנתיב לתל-אביב זה נושא התקנות.

היו"ר אופיר אקוניס:

מבחינת צפי העבודות, בדצמבר הנתיב מוכן לפעולה.

יצחק זוכמן:

נכון. חוזית.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה בעצם אומר לנו שללא התקנות אי-אפשר לנסוע, כלומר הוא לא יכול להתקיים כנתיב מהיר.

יצחק זוכמן:

נוכל לפתוח את הנתיב המהיר אבל אז תהיה התדיינות כספית מול הזכיין.

היו"ר אופיר אקוניס:

הוא יפעל כנתיב רגיל?

יצחק זוכמן:

אמרתי, אז תהיה התדיינות כספית מול הזכיין. העבודות יהיו מוכנות, מה שצריך יהיה מוכן. זה פרויקט שבעצם הזכיין עושה אותו על חשבונו, אפילו עם תמלוגים למדינה, אבל מצד שני של המטבע, הוא מצפה לתמורה. אם לא נפעיל אותו - הוא לא יגבה כסף; הוא לא יגבה כסף – נצטרך לתת לו- - -

היו"ר אופיר אקוניס:

והמשמעות של זה לגבי קווי האוטובוס שאמורים להכניס ולהוציא נוסעים מתל-אביב, החנייה וכדומה – אני מנסה להבין את המשמעות של העובדה שהתקנות לא יהיו.

לאה ורון:

אני מנסה להבין את המצב שרק כשהעבודות תהיינה מוכנות, תחל ההתדיינות הכספית עם הזכיין, זה מה שאתה אומר לוועדה?

יצחק זוכמן:

יש חוזה עם הזכיין, בהנחה שיש תקנות. ואם יש תקנות, הכול בסדר והכול עובד לפי החוזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון. כמו במנהרות הכרמל, שסיימנו אתמול. האם מר זוכמן לא עודכן בדבר הנפלא שקרה פה אתמול?

יצחק זוכמן:

מעודכן.

היו"ר אופיר אקוניס:

פעמיים במהלך השנה הזאת – אני אומר לך – זה פרויקט אדיר, דרך אגב, של מנהרות הכרמל והדבר אושר בצורה טובה. אגב, אני חושב שההצעה היתה אולי אפילו טיפה יותר ברורה מההצעה הזאת, מהנושא הזה. מנהרות הכרמל זה דבר שבעזרת השם יופעל בסוף אוקטובר וזה יהיה אחד מהניסים התשתיתיים והתחבורתיים – באמת, זה לא פחות מנס, לחפור את ההר הזה מלמטה, מהכניסה הדרומית לחיפה ועד לצ'ק פוסט, זה באמת אחד מהפרויקטים הכי מדהימים שנוצרו בישראל, לפחות בשנים האחרונות. קצת שונה מהפרויקט הזה, דרך אגב. זה מסלול מהיר, מסלול אגרה נפרד, פחות דרמטי.

יצחק זוכמן:

מנהרות הכרמל, לפי החוזה, צריכות להיפתח לתנועה באפריל 2011. אנחנו כרגע מקווים שספטמבר-אוקטובר - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, לא, תן לי לעדכן אותך. אני אעדכן את הממשלה. אתמול ישבו פה לא הרבה אנשים, הרבה פחות מאשר יושבים כעת, סיימנו את זה במהירות יחסית. אם אינני טועה, התאריך שננקב – אתה יודע, יש לי בעיה קטנה, אני זוכר תאריכים מצוין.

למשל, אני אספר לך שלצערי, הרכבת הקלה לא תפעל ב-8 בספטמבר 2010, היא נדחתה לאפריל 2011.

יצחק זוכמן:

נכון.

אתי בנדלר:

והיא תידחה שוב.

היו"ר אופיר אקוניס:

לעומת זאת, מנהרות הכרמל – שהיו אמורות להיפתח, כפי שאתה אמרת, באפריל 2011, הוקדמו ל-26 באוקטובר 2010. אלה התאריכים כרגע.

יצחק זוכמן:

יודע את התאריכים. הלוואי ונעמוד בזה, והכול יהיה בסדר.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון. אם אינני טועה, מנהרות הכרמל סיימנו.

יצחק זוכמן:

דרך אגב, לא הייתי אתמול כי אנחנו במשא ומתן של ארבעה ימים עם MTS – הזכיין של הרכבת הקלה בתל-אביב - כמו שהוועדה הזאת המליצה.

היו"ר אופיר אקוניס:

בגוש דן. ראינו היום תמונות מרהיבות שלכם במרתון הדיונים.

אברהם פריד:

אולי אתה באמת יודע גם מתי תיפתח המטרונית בחיפה?

היו"ר אופיר אקוניס:

לא יודע. נשמע, זו הזדמנות. מתי? מר זוכמן, נשאלת על-ידי מר פריד.

אברהם פריד:

כבר נאמרו כמה תאריכים.

יצחק זוכמן:

אין עוד תאריך פורמלי. המטרונית זה תהליך שונה מהתהליכים שאנחנו מדברים עליהם כרגע. הוא לא פרויקט BOT, הוא פרויקט תקציבי. הוא מבוצע בשני ערוצים בו-זמנית. בערוץ אחד מבוצעת תשתית על-ידי חברת יפה-נוף, וערוץ אחר הוא מכרז לגבי כלי הרכב, שמתנהל במקביל.

אנחנו מקווים שכשהתשתית תהיה מוכנה, נסיים גם את המכרז באשר לסוג הרכב שייסע, ויהיה חוזה גם עם המפעיל, אבל זה סיפור אחר, לא שייך לפה.

היו"ר אופיר אקוניס:

זו אופרה אחרת.

יצחק זוכמן:

כאן יש חוזה עם הזכיין, הפרויקט הוא פרויקט BOT, והזכיין אמור לקבל את התמורה שלו דרך האגרה שהוא אמור לגבות מהאנשים שייסעו בנתיב.

מכיוון שאם לא יהיו תקנות, אי-אפשר יהיה לגבות אגרה, נצטרך לסכם עם הזכיין אופן תשלום אחר. עד רגע זה אף אחד לא החל איתו מגעים בנושא בתחום הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. אבל אני מבין שלממשלה יש איזשהן מחשבות חדשות לגבי הסעיף הקודם שאישרנו, או הצעות לתיקון. מדובר על סעיף 18, אם אינני טועה, וזה כל מה שקשור לפטור מתשלום אגרה.

התגלעו חילוקי דעות בין הממשלה לוועדה בעניין הזה, ואני רוצה לשמוע את העמדה המעודכנת עכשיו של הממשלה – בכלל כדי לקבל החלטה אם אנחנו מגיעים לעמק השווה או שאנחנו נעצור בעצם את הדיון בנושא הזה ואין טעם להתקדם אם יש חילוקי דעות כל כך עמוקים.

אגב, מר זוכמן, בעניין הזה אתה סיימת כי האוצר הביע את העמדות בנושא סעיף 18, ולכן אולי כדאי שהוא יציג גם את ההשגות שלו לגבי דברים שהוחלטו.

ההחלטות לגבי סעיף 18 התקבלו במארס, בסוף הכנס הקודם – אם אינני טועה. נכון?

אתי בנדלר:

כן. אולי כדאי שתקרא גם איך סיימת את הישיבה, אדוני.

היו"ר אופיר אקוניס:

ממש קלעתי לדעת גדולים.

לאה ורון:

ב-22 במארס, הישיבה האחרונה בנושא התקנות.

היו"ר אופיר אקוניס:

ואני אומר שאת זה לא קראתי מאז שזה נאמר. ב-22 במארס אני אומר בסוף הישיבה: "אם כך, אין טעם להמשיך בדיון על התקנות. אנחנו לא מתכוונים לחזור בנו מן ההחלטה של ועדת הכלכלה, שסוברנית לחלוטין להחליט על שינויים בהצעות הממשלתיות, גם בהצעות חוק וגם בתקנות. לכן, אני מציע לנעול את הישיבה", ואני רואה שהגברת ראובני צריכה לחזור עם תשובה לגבי המוניות, ונראה מה יעשה האוצר לגבי הרכב הדו-גלגלי. יפה. אז אנחנו נשמע עכשיו, בבקשה, אולי אתה רוצה לרכז את כל העמדות.

ערן כהן:

ערן כהן, רפרנט תחבורה באגף התקציבים, משרד האוצר. אני אדבר בכמה מלים על העמדות לגבי הרכב הדו-גלגלי.

העמדה שלנו כפי שהיתה מלכתחילה וגם בהתאם לנוסח החוק, שניתן לפטור כלי רכב מתשלום אגרה, או כלי רכב ציבוריים כגון אוטובוסים, או כל רכב אחר שיש לו יתרון לשימוש בנתיב, והוא מאפשר שימוש נכון ומושכל יותר בנתיב.

לאה ורון:

שזה אומר מה, סליחה?

ערן כהן:

זה אומר למשל כלי רכב ציבוריים או כלי רכב שמסיעים מספר רב של נוסעים, Car Pool, כמו שהכנסנו לתקנון. זאת אומרת, אם אנחנו מבקשים לעודד מספר אנשים להיכנס לכלי רכב אחד וכתוצאה מזה לקבל פטור מהאגרה, אנחנו מועילים בכל המובנים של הפחתת הגודש בכבישים.

לאה ורון:

כמה נוסעים זה אומר מבחינתכם ב- Car Pool?

ערן כהן:

בשעות הגודש – ארבעה נוסעים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אחד פלוס שלושה.

ערן כהן:

אחד פלוס שלושה.

לאה ורון:

זה גם היום בתקנות?

היו"ר אופיר אקוניס:

כן, זה בנת"צים. מתבסס על נסיעה בנת"צים.

חוה ראובני:

זה חלק מהנת"צים.

לאה ורון:

זה רק בחלק מהנת"צים.

היו"ר אופיר אקוניס:

ברוב הנת"צים זה תופס. השלט - רוב הציבור לדעתי לא מודע, לא קוראים את השלטים. למשל, יש נת"צים שבהם זה רק בין 06:00 בבוקר ל- 08:00 בבוקר, ורוב הציבור רואה את הנת"צ כנת"צ קבוע.

חוה ראובני:

הוא לא נוסע בו. חשבתי שהבעיה הפוכה - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

לא. לא נוסעים. את צודקת, הבעיה מתחלקת. זה נכון, הערה נבונה – כרגיל אצל גברת ראובני, יש תמיד הערות ....

ערן כהן:

כלי רכב דו-גלגלי לא עונה על המאפיינים האלה, ועל כן אנחנו לא סבורים שהוא צריך לקבל פטור מתשלום אגרה. לא סברנו מלכתחילה, ואנחנו עדיין עומדים על העמדה הזאת.

כרמל שאמה:

מי לא צריך?

היו"ר אופיר אקוניס:

רכב דו-גלגלי.

אתי בנדלר:

אופנועים.

היו"ר אופיר אקוניס:

זו עמדת האוצר – עמדת הממשלה, לצורך העניין.

ערן כהן:

זו עמדת הממשלה, לצורך העניין. לא סברנו מלכתחילה שהוא צריך לקבל, אנחנו גם לא סוברים עכשיו.

כרמל שאמה:

למה?

ערן כהן:

מהסיבה שהוא לא מועיל לשימוש נאות יותר בנתיב, הוא לא מפחית גודש.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני עוצר אותך כדי לדון 60 שניות או 120 שניות בסוגיה הזאת. מי שהעלה את הרעיון בוועדה היה מר ברגמן, זה גם כתוב בפרוטוקול, והוא הביא דוגמאות מחוץ-לארץ. אתה יכול לחזור על הדוגמאות ששם זה כן קיים? אם אינני טועה, אמרת שזה בארצות-הברית בלוס אנג'לס, ובספרד.

עמית ברגמן:

בארצות-הברית זה חוק פדרלי - חוק פדרלי שהמדינות לא יכולות לשנות אותו ולא יכולות לגבות תשלום מרכב דו-גלגלי שנוסע בנת"צ. לא יכולות, אסור להן לשנות את זה כי החוק הפדרלי החליט את זה.

הוא לא החליט את זה מסיבות של גודש. הוא החליט את זה מסיבות של בטיחות, אבל להגיד שרכב דו-גלגלי לא עוזר לגודש – זה כבר מוגזם.

לפי הפרמטרים שלך, ערן, אם אתה אומר שאתה רוצה לייעל את השימוש בכביש באמצעות הנת"צ, לעודד שימוש ברכב הדו-גלגלי יפחית גודש כי בן אדם שיעבור ממכונית, או ל- Back Seat של רכב אחר או לדו-גלגלי, תופס פחות נפח ולא תופס נפח בפקק. לכן, זה פר אקסלנס עומד במטרה שלך. בדיוק.

היו"ר אופיר אקוניס:

אגב, לגבי הנכים אין לכם מחלוקת. אני רוצה להבין כי אנחנו במחלוקת. אנחנו לא בהסכמות, אנחנו במחלוקת כרגע, ויכול להיות שאנחנו נצא גם מכאן שוב בלי הסכמות, אז בואו נבין אותן ונסיק מסקנות לפני שאנחנו ממשיכים לסעיפים הבאים, כי פה נעצרנו. פה היה סלע המחלוקת – לגבי סעיף 18, שהוא פְּטוֹר.

היתה גם בעיה עם המוניות, אני לא זוכר אם פתרנו אותה. ביקשתי מהגברת ראובני לבדוק.

חוה ראובני:

בדקתי.

היו"ר אופיר אקוניס:

תיכף אני אתן לך. בבקשה, תמשיך באותה נקודה.

עמית ברגמן:

נושא-נושא, אם אפשר. כנראה הובנתי שלא כהלכה. יש תוספות.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא תיקנת אותי.

עמית ברגמן:

לא תיקנתי, זה נכון, אבל יש תוספת אחת שקשורה לעיר לונדון. מה שעדכנתי בפעם הקודמת זה שיצא שם ניסוי ולפני חודש הניסוי הזה הוארך משום שלפי תוצאות הנסיעה של דו-גלגלי בכל הנתיבים הציבוריים בתוך העיר לונדון יש כמובן ירידה בגודש, אין עלייה בנושא בעיות בטיחות, והנושא הזה בלונדון הוארך לפני חודש לתקופה נוספת.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו מדברים על אופנועים כבדים, אם אינני טועה.

ערן כהן:

לא הובנתי כהלכה ואני רוצה להבהיר. מה שאמרתי הוא שהמעבר של אופנועים מהנתיבים האחרים לנתיב המהיר לא יפחית גודש. זה מה שאמרתי, לא שהשימוש ברכב דו-גלגלי הוא לא מפחית גודש, זה רק שנהיה על אותו מישור.

הדבר השני זה הבעיות הבטיחותיות שאנחנו סוברים שיש בשימוש בנתיב מהיר על-ידי אופנועים אם יינתן להם שימוש בחינם.

ועל כן, אנחנו לא מוצאים לנכון לתת פטור מאגרה לאופנועים או לרכב דו-גלגלי משימוש בנתיב.

עם זאת, כמו שקיים בכביש חוצה ישראל, שרכב דו-גלגלי משלם אגרה מופחתת, אנחנו מוכנים ללכת למקום שבו רכב דו-גלגלי ישלם אגרה מופחתת בשיעור של 50%.

היו"ר אופיר אקוניס:

כל רכב? מכל נפח מנוע? כי גם על זה היה ויכוח.

ערן כהן:

לא. על נפח המנוע הנמוך הסיבות הן אחרות – סיבות שזה כביש מהיר ולא יוכלו לנסוע בו.

היו"ר אופיר אקוניס:

גברת ראובני, הוא לא יכול בלאו הכי- 125 סמ"ק?

ערן כהן:

רכב של 50 סמ"ק או 125 סמ"ק, לפי סעיף 17, אבל זה מסיבות אחרות.

קריאות:

- - -

היו"ר אופיר אקוניס:

שלא יכול בכל מקרה.

עמית ברגמן:

יכול, אין מגבלה.

אתי בנדלר:

הוועדה החליטה למחוק את האיסור כניסה לאופנוע שנפח מנועו אינו עולה על 125 סמ"ק.

חוה ראובני:

עם זאת, הממשלה הודיעה שהיא שומרת את הזכות לתמרר באופן ספציפי ברזולוציה יותר מדויקת, לעשות שימוש בסמכות התִמרור. גם זה נאמר.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון. מה ההצעה שלכם לתמרור?

אתי בנדלר:

לא לאפשר.

היו"ר אופיר אקוניס:

שאי-אפשר. לא לאפשר.

חוה ראובני:

לאו דווקא באופן גורף. לקבל החלטה מקצועית.

ערן כהן:

אני מבקש להשלים.

היו"ר אופיר אקוניס:

זאת הצעתכם.

ערן כהן:

כן, זאת הצעתנו.

היו"ר אופיר אקוניס:

וזה הדגם של כביש 6?

ערן כהן:

זה סדר גודל ההנחה שמקבל רכב דו-גלגלי בכביש 6, כן.

כרמל שאמה:

מאז שנקבעו הדברים האלה לכביש 6, האוצר החליט להעלות את ביטוח החובה לאופנועים בצורה כזאת דרסטית, שאל"ף, אני לא יודע כמה אופנועים יישארו על הכביש כדי לעבור בנתיב ולהפריע לכם שם, ובי"ת, כשנותנים מקל צריך גם לתת קצת גזר.

ערן כהן:

אנחנו לא חושבים שיש קשר בין שני הדברים, ולכן ככל שיש בעיות עם ביטוח האופנועים, אולי צריך לטפל בהן אבל אין קשר בין השימוש בנתיב המהיר – שהוא נתיב שנועד לעודד תחבורה ציבורית להגיע לתל-אביב, מעבר של נוסעים מכלי רכב לתחבורה ציבורית, חנייה בחניון וכניסה לתל-אביב ב"שאטלים" – לביטוח רכב.

אנחנו לא חושבים שיש קשר ולכן אנחנו לא קושרים דבר בדבר ומבקשים שגם הוועדה לא תקשור דבר בדבר. אם יש את נושא הביטוח, צריך לטפל בו אולי, אבל זה נושא אחר.

כרמל שאמה:

אף אחד לא קשר באופן ישיר, אבל ישבנו פה באותו חדר.

ערן כהן:

אדוני קשר עכשיו.

כרמל שאמה:

לא, לא, אני אסביר.

ערן כהן:

אדוני קשר עכשיו. מה זאת אומרת לא קשר?

כרמל שאמה:

אני אבהיר את דבריי. אנחנו ישבנו באותו חדר – חברי ועדת הכספים וחברי ועדת הכלכלה – וקיבלנו החלטה פה אחד, פנינו אליכם לאוצר לפני החלטה סופית בעניין הביטוח חובה, ואתם פשוט, לא רוצה להגיד איך התייחסתם.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה נכון.

כרמל שאמה:

יש גם משפט שאומר יחס גורר יחס, ולכן אנחנו מתחשבים פחות בנימוקים שלכם ופחות בבקשות שלכם.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה נכון.

ערן כהן:

אז אתה לא יכול להגיד שאתה לא קושר.

כרמל שאמה:

אם אתה נהנה להגיד שאני קושר, אז אני גם קושר.

היו"ר אופיר אקוניס:

קודם כול, הוא יכול להגיד מה שהוא רוצה, נתחיל מזה. בי"ת, זה נכון.

כרמל שאמה:

ההחלטות של הכנסת זה רצף של החלטות.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון.

כרמל שאמה:

ואנחנו רואים פגיעה שלא תוקנה, ואנחנו פועלים כפי שאנחנו חושבים.

היו"ר אופיר אקוניס:

שמענו את עמדת הממשלה. בבקשה.

אליעזר אלג'ם:

אלג'ם אליעזר, יושב-ראש מועדון האופנועים הישראלי. אני קודם כול חושב שעם כל הכבוד לנציג משרד האוצר, מי שהיה צריך לתת פה את התשובות זה שר התחבורה או משרד התחבורה בקשר לשימוש של רכב דו-גלגלי, ואני הייתי מציע לשר האוצר ולמשרד האוצר ונציגו להפסיק להסתכל עלינו דרך החור בגרוש ולחשוב גם על היבטים תחבורתיים ובטיחותיים.

ההשוואה בין כביש 6 לנת"צ מהיר היא לא נכונה כי כביש 6 הוא כביש אגרה ואין בו שום קשר לנתיב תחבורה ציבורית. ברגע שאתה מתיר לחלק מהמכוניות, לחלק מהמשתמשים במכוניות פרטיות כן להשתמש בנת"צ הזה, זה כבר לא כביש אגרה רגיל.

אנחנו באים ומבקשים רק בהיבט הבטיחותי ואנחנו לא זקוקים לחסדים של משרד האוצר בפטור הזה של האגרה - גם אם זה 50% וגם אם זה פטור מלא.

אנחנו חושבים שזו הדרך הנכונה. אנחנו מדברים פה רק על בטיחות ואנחנו לא מדברים על הנחות.

היו"ר אופיר אקוניס:

הממשלה מציעה לך.

אליעזר אלג'ם:

אני מצטער שחבר הכנסת כרמל שאמה קשר את זה לביטוח כי שם באמת המאבק הוא שונה לגמרי.

הערה נוספת לנציגי משרד התחבורה – הגיע הזמן שאתם תעברו לשיטת ההספקים כי אתם קבעתם שכבר לא מדברים על נפחים אלא על הספקים, ובאותה מסגרת ביטלתם לחלוטין את ההגדרה של 50 סמ"ק ברגע שעברו ל- 125, 14.2 או 5, ואין הגבלה לשום כלי רכב, בניגוד לעמדתנו שהצגנו למשרד התחבורה, לאסור על כלי רכב עם 50 סמ"ק להשתמש בדרך מהירה, לא קיבלתם את עמדתנו ונכון להיום, 50 סמ"ק יכול לנסוע בדרך מהירה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. בבקשה, ערן.

ערן כהן:

על אף שהאדון אומר שהוא לא זקוק לחסדים או למשהו ממשרד האוצר, כל הנחה שתינתן לרכב דו-גלגלי בנתיב המהיר – כל הנחה, בין אם זה פטור שזה הנחה של 100% ובין אם הנחה של 50% - תמומן מתקציב המדינה. ההסכם עם הזכיין לא מאפשר לתת פטורים ביד חופשית. כל מי שמקבל הנחה או פטור– תקציב המדינה משלם את זה, משלים את המחיר הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה אתה מציע לגבי נכים? גם הכנסנו אותם. אתם מקבלים את עמדתנו.

חוה ראובני:

אמרנו שברוח ההוראה בפקודת התעבורה שנכים עם כיסא גלגלים באותם נת"צים – נכים עם תווים מסוימים, שיש כמה אלפים בודדים, תגי כיסא גלגלים – להם יוּתר לנסוע.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. את חייבת לנו תשובה לגבי המוניות. אנחנו רוצים גם להתקדם כי הבנו את העניין של הדו-גלגלי, הבנו את עמדת הממשלה. מר זוכמן, בבקשה.

יצחק זוכמן:

אני מצטער, נתיב מהיר איננו נת"צ והוא שונה במהות. אכן, ייעודו הראשון הוא להוות מת"צ ופתרון לתחבורה ציבורית, והשני הוא להשתמש בחניון ושאנשים ייסעו ב"שאטל" וייכנסו לתל-אביב. שני הדברים האלה, ברגע שהם ישפרו את התחבורה הציבורית, יורידו את הגודש.

אחרי שיש נתיב ויש בו קיבולת נוספת, החלטנו למכור את הקיבולת הנוספת לנושא הרכב הפרטי. כניסת אופנועים פנימה – יש איתה בעייתיות מסוימת, מה עוד שהעלות שלה צריכה להיגבות מתקציב המדינה ולכן עמדת האוצר – לא שאנחנו לחלוטין מסכימים איתה, אבל נראית לנו סבירה.

היו"ר אופיר אקוניס:

קודם כול, כדאי שהממשלה תסכים בתוכה, אבל מה העלות, אולי ננסה להבין. שניכם עכשיו אמרתם שהעלות תבוא מתקציב המדינה.

יצחק זוכמן:

נכון.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז מה ההערכה שלכם לגבי כמה אופנועים כבר ייכנסו שם?

ניצן יוצר:

ניצן יוצר, נתיבי איילון. סליחה, לא רק מתקציב המדינה. זו נקודה שחשוב להבין. כדי שיהיה מקום לאופנועים, שהם על-פי השיטה הזאת ייסעו חינם, אנחנו צריכים להעלות את האגרה. כלומר, לצד העובדה שהמדינה משלמת מתקציבה, מי שבאמת משלם – וכנראה את עיקר הכסף – זה הנהגים האחרים.

היו"ר אופיר אקוניס:

למה?

ניצן יוצר:

בנתיב יש כך וכך מקום, נניח 1,600 כלי רכב. אם רוצים לאפשר ל-100 אופנועים להיכנס, ובחינם, צריך שייכנסו 100 מכוניות פחות.

אליעזר אלג'ם:

איזה חישוב זה?

ניצן יוצר:

הדרך היחידה שלנו לגרום לכך שייכנסו 100 מכוניות פחות, להקטין את מספר המכוניות, זה להעלות את האגרה, זאת אומרת שמי שמשלם אגרה יותר גבוהה כיוון שהאופנועים נוסעים חינם זה הנהגים האחרים.

היו"ר אופיר אקוניס:

הבנתי. תודה. מה העלות התקציבית, כבר חישבתם את זה? מכיוון שהאוצר דיבר על עלות תקציבית, ומר זוכמן חיזק את האוצר, נשמע מה ההערכה שלכם, כמה ייכנסו שם ומה תהיה העלות התקציבית. הרי יש הערכה.

ערן כהן:

יש הערכה.

היו"ר אופיר אקוניס:

כמה זה? מה תהיה המשקולת התקציבית לשיטתכם?

ערן כהן:

לגבי העלות התקציבית של מתן פטור – והאמת היא שבגלל שכל ההתדיינויות עם הזכיין בנוגע למתן פטור, או התוצאות שלו, עוד לא התחילו וגם לא יתחילו עד שלא - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

חייבת להיות לכם הערכה. אתה אומר שתהיה עלות תקציבית, אז מהי?

ערן כהן:

יש לנו הערכה.

היו"ר אופיר אקוניס:

גם שאלנו מה תהיה העלות התקציבית של הסבסוד לממיר הדיגיטלי, אמרו 40 מיליון שקלים. הבנו.

ערן כהן:

יש לנו הערכה וזה מספר מיליוני שקלים בשנה.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה מספר מאוד פרוזאי. אני מבקש ממך לשלוח לי מספר מדויק.

ערן כהן:

אני מוכן לשלוח לוועדה מספר מדויק, אני רק אסביר את הסיבה שאני לא נוקב במספר מדויק, על אף שיש לנו מספרים מדויקים.

היו"ר אופיר אקוניס:

בגלל מה? בגלל התמחרות עם הזכיין?

ערן כהן:

כן. כן. כרגע אני לא יכול להגיד בריש גלי כמה כי כמובן אנחנו לא רוצים לשלם כל סכום ולא נהיה מוכנים, וניכנס לגבי הפגיעה הספציפית בקיבולת של הנתיב וביכולת של הזכיין לגבות אגרה.

יובל פולוצקי:

יובל, משרד האוצר. אני רוצה לשאול את מר ברגמן אם מי מהנתיבים שבדקת כולל גם כן נתיב אחד בדומה לנתיב שלנו.

עמית ברגמן:

לא כולם.

יובל פולוצקי:

נתיב בודד.

קריאות:

- - -

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. שמענו את עמדת נתיבי איילון. אתה מייצג את נתיבי איילון?

ניצן יוצר:

אני מייצג את נתיבי איילון, אבל אני מכיר את - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

אתם ערוכים לצוואר הבקבוק שעלול להיגרם בקיבוץ גלויות? זה מטריד אותי יותר מכל דבר אחר. לדעתי, אני לא בטוח שהנתיב המהיר הזה יועיל במשהו. היום היה פקק באמת מטורף – אני אומר לך – כשנסעתי בדרכי החופשית לירושלים ראיתי את הנכנסים לתל-אביב מלפני נתב"ג עד קיבוץ גלויות, אם אינני טועה אפילו עד לה גרדיה, אז צוואר הבקבוק קיים איפשהו. מה יעזור הנתיב המהיר אם הוא בסופו של דבר משתלב? אתם העליתם את זה, אם אינני טועה, אז את זה פתרתם כבר בנתיבי איילון? אני באמת שואל אותך.

ניצן יוצר:

זה טיפה מורכב.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז אין פתרון.

ניצן יוצר:

מה לעשות, זה הנדסת תנועה. נשמח לשרטט לך ולהראות למה המצב לא יחמיר.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא יחמיר זה יפה. השאלה האם הוא ייטיב.

ניצן יוצר:

אל"ף, אנחנו לא יכולים לחולל ניסים, אנחנו יכולים לעשות רק מה שאפשר לעשות. מצבם של המשתמשים בנתיב המהיר - שזה רבע מכלי הרכב וחצי מהאנשים - ישתפר לאין ערוך. האחרים, מצבם לא יורע. זה מה שאנחנו יכולים להגיד.

אני יכול היום להבטיח שיש לנו מחר עולם שבו יהיה לכולם יותר טוב – משתמשי הנתיב המהיר, שזה חצי מהנוסעים, מצבם יהיה הרבה יותר טוב. אחרים, מצבם לא יהיה יותר רע.

הדוגמאות שהבאת, במחילה, הן לא רלוונטיות.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל נציג האוצר ביקש.

יובל פולוצקי:

שאלתי, אני מחכה לתשובה.

ניצן יוצר:

נת"צים בארצות-הברית, כמו בארץ, יש להם הרבה מאוד קיבולת פנויה ולכן אין בעיה שייכנסו לשם אופנועים בחינם. בנתיבים המהירים, גם בארצות-הברית, אופנועים לא פטורים מתשלום.

עמית ברגמן:

אני אדבר רגע על לונדון כי לונדון זה מאוד מקביל בעניין הזה.

קריאה:

אנחנו מדברים על נתיבים מהירים.

היו"ר אופיר אקוניס:

נתיבים מהירים. לא נת"צים.

יצחק זוכמן:

אין השוואה בין נתיב מהיר לנת"צ. זה שתי חיות אחרות.

עמית ברגמן:

אני אסביר בנושא בטיחות של דו-גלגלי. כפי שידוע לכולם, המשטרה מתירה לרכב דו-גלגלי לנסוע בעת פקק בשוליים. היא מתירה את זה משום שמסוכן לרכב דו-גלגלי, בחשיפה שהוא נמצא בה, ברמת המיגון שהוא נמצא בה, להשתחל בתוך המכוניות ולהשתלב עם התנועה הרגילה, משום שכל נגיעה של פגוש- שאפילו לא מקמטת את הפגוש – שולחת את הרוכב לבית-חולים.

לכן המשטרה אומרת – כל עוד אתם עושים את זה בזהירות ובמתינות, אנחנו מתירים לכם לנסוע בשוליים. למצער, גם בשוליים יש תאונות ולעתים תאונות קטלניות, וזה בגלל שנהגים חותכים לשוליים בצורה מפתיעה משום שהם לא מצפים לרכב הדו-גלגלי שם.

הנת"צ הוא סיבה. למה אני משווה בין הנתיבים המהירים לנת"צ? משום שהנת"צ הוא מקום שבכל העולם מתחילים לצפות שם לרכב דו-גלגלי.

ניצן יוצר:

כי יש קיבולת פנויה.

עמית ברגמן:

זה לא קשור לקיבולת הפנויה. זה קשור כרגע לבטיחות. גם בגלל שברגע שרכב דו-גלגלי, אתה יודע איפה לצפות לו והוא נמצא באזור ששדה הראייה שלו יותר פתוח וקל יותר לראות אותו, זה משפר את הבטיחות, והתוצאות האלה מוכחות היום בנת"צים בלונדון. לכן, המצב שם רק מוארך.

הסיבה שרכב דו-גלגלי נוסע בחינם – אם תסביר למה אין בעיה של גודש, למה רכב דו-גלגלי נוסע בחינם בכל ארצות-הברית בנתיבים מהירים, תסביר בבקשה למה, אם זה לא בגלל בטיחות.

ניצן יוצר:

זה לא נכון עובדתית מה שאתה אומר.

עמית ברגמן:

זה נכון.

ניצן יוצר:

לא נכון. אין נתיבים מהירים בארצות-הברית שבהם אופנועים נוסעים חינם. אין.

עמית ברגמן:

אז אני אומר לך - "טייטל" 23 בחוק האמריקני, מספר 176 של חוק התעבורה האמריקני, החוק הפדרלי, אומר בדיוק את זה. High-Occupancy Vehicle , ה- HOV מותר לשימוש רכב דו-גלגלי, מקום שניתנה רשות למדינה לגבות תשלום ממכוניות אחרות, אסור להם לגבות תשלום מרכב דו-גלגלי.

ניצן יוצר:

זה לא HOV. זה HOT, אתה פשוט לא מכיר את החומר. נתיב מהיר זה HOT.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. מיצינו את העניין. גברת ראובני, את חייבת לנו תשובה. אני רוצה להתקדם.

חוה ראובני:

לגבי המוניות, זה נושא שעלה במפתיע בדיון הקודם.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא במפתיע. יש לכם נציגות קבועה בכל דיון על תחבורה.

חוה ראובני:

זה היה הדיון הרביעי, ורק בדיון הרביעי לראשונה הועלתה השאלה, לא לפני.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר, בשביל זה מקיימים את הדיונים.

חוה ראובני:

בדקתי. בדקתי גם מה קורה בכביש 6. בכביש 6 יש אפשרות להוסיף למונה איזשהו חישוב של תוספת.

היו"ר אופיר אקוניס:

11 שקלים, אם אינני טועה.

חוה ראובני:

סכום שהוא איזשהו ממוצע, זה לא משקף בדיוק את האגרה שרכב אחר היה משלם, ואז העלות ככל עלות נסיעה שמשולמת דרך המונה על-ידי הנוסע, היא לא נופלת על בעל המונית אלא היא נופלת על הנוסע.

אנחנו חושבים שהדין פה צריך להיות אותו דבר. הנוסע – יש לו את הבחירה אם לנסוע בנתיב המהיר, יבחר לנסוע בנתיב המהיר יצטרך לשלם את האגרה.

תצטרך להיעשות עבודה כלכלית איך לחשב את זה כי מן הסתם לא יהיה אפשרי להכניס לתוך המונה את האגרה הדינמית, כאשר אפילו בכביש 6 האגרה הרבה יותר פשוטה לפי מקטעים – אם נסעת X מקטעים תשלם את האגרה – אלא עשו איזשהו ממוצע.

זו תצטרך להיות עבודה כלכלית שתיעשה, אבל אנחנו חושבים שההיגיון לפיו הדבר יוטל על הנוסע- היה והוא בחר לנסוע בנתיב המהיר – האמירה הזאת היא...

היו"ר אופיר אקוניס:

אז אם כך, יש עוד עבודה כלכלית. אני מציע – אם זה כך – שנצא מכאן, נסיים כרגע את הישיבה. אתם תקיימו התייעצות עם משרד האוצר, תעשו ריכוז של כל העבודות הכלכליות שאתם צריכים להעביר לכנסת, גם לגבי העלות.

חוה ראובני:

זה לא קשור לתקנות.

היו"ר אופיר אקוניס:

תעשו הכול ביחד.

חוה ראובני:

לא, זה לא קשור כי זה בצו הפיקוח. זה צו הפיקוח על מחירי הנסיעה במונית.

היו"ר אופיר אקוניס:

תרכזו את כל ההשגות שלכם בנייר מסודר וחתום על-ידי שר האוצר, כששר האוצר מתייחס לתקציב. שהממשלה תרכז את כל העמדות שלה בנוגע לעניין הזה ותעבירו לנו את זה. למה אנחנו צריכים להמשיך? מר פריד, בבקשה.

אברהם פריד:

בהמשך למה שכבודו אומר, אני רוצה לעשות הבחנה בין הנתיב המהיר לבין כביש 6, ואמת אמרתְ- יש פעימה בנושא הזה שמוטלת על הנוסע כביכול. זה כביכול בלבד מכיוון שלרוב, הנהג סופג את זה.

יחד עם זאת, כל הנושא של הכללת המוניות בכלל בנושא הזה, זה בסתירה לעידוד התחבורה הציבורית בכלל. אתם מצד אחד מנסים לעודד תחבורה ציבורית בכל מחיר, בכל מצב, ואז אתם עושים הבחנה. אותם נהגי מוניות שמיועדים להסיע ציבורית, לעודד את התחבורה – אתם מטילים אגרות, אגרה כזאת, אגרה אחרת. תפטרו אותם מזה. תפטרו אותם מזה. אתם תעזרו יותר לעידוד התחבורה הציבורית בעניין הזה.

חוה ראובני:

אדוני, בראייתנו, מוניות ספיישל הן יותר דומות לרכב הפרטי מאשר לתחבורה ציבורית.

קריאה:

איך זה?

חוה ראובני:

כיוון שזה רכב קטן. זה כמו בן אדם ששכר רכב.

מוניות ספיישל דומות יותר לרכב הפרטי. מוניות שירות שזה הקו שלהן, ייסעו חינם.

היו"ר אופיר אקוניס:

על זה דיברנו.

קריאה:

איזה רכב פרטי? זה חלופה לתחבורה ציבורית.

עזרא אשכנזי:

כמה אנשים נוסעים באוטובוס לשדה התעופה?

היו"ר אופיר אקוניס:

זה כמו Car Pool בעצם, הוא לוקח כמה נוסעים, לא?

חוה ראובני:

יהיו בה שלושה נוסעים – היא תיסע בחינם.

קריאה:

אבל אם יהיה נוסע אחד?

היו"ר אופיר אקוניס:

המדינה אומרת שאם אתם תהיו נהג פלוס שלושה, תהיו כמו Car Pool, ואז זה חינם.

אברהם פריד:

מה, אני נוסע לטייל איתו? אני נוסע לעבודה ואני מעודד אותו לעזוב את ה"פרייבט". תפטרו אותנו מזה.

עזרא אשכנזי:

כמה נוסעים באוטובוס? מישהו נוסע באוטובוס בכלל? מי שנוסע, צריך מונית.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה.

אתי בנדלר:

אבל אם יפטרו מוניות ספיישל שמסיעות רק נוסע אחד מתשלום האגרה, זאת אפליה כלפי הנוסע ברכבו. אני לא מבינה בכלל מה הבסיס המשפטי לטענה הזאת.

היו"ר אופיר אקוניס:

הטענה היא שהמונית היא חלק ממערך התחבורה הציבורית. זאת הטענה.

חוה ראובני:

מונית ספיישל היא לא תחבורה ציבורית. היא יותר דומה לרכב שכור.

קריאות:

למה?

היו"ר אופיר אקוניס:

לא. לפי איזו תפיסה? זה לא רכב שכור, באמת. מונית שווה-ערך לרכב שכור?

אתי בנדלר:

מעצם ההגדרה, ברגע שלוקחים מונית ספיישל לנוסע אחד זה לא ציבורי.

היו"ר אופיר אקוניס:

איך מוגדרת מונית בחקיקה? אנחנו מנסים להבין איפה נכנסת מונית. מונית לנת"צים זה בסדר בתוך תל-אביב?

קריאה:

גם שם התחילו לדחוק אותנו הצידה.

כרמל שאמה:

לתת להם אותו הסדר שקיים בכביש 6.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, הם לא רוצים.

כרמל שאמה:

בכביש 6 נתנו להם על-פי חוק.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון, אבל הם לא מסכימים.

אברהם פריד:

גם שם התחילו לדחוף אותנו הצידה מהנת"צים, והם לא מודים בזה.

כרמל שאמה:

אתם לא מסכימים להסדר של כביש 6?

היו"ר אופיר אקוניס:

לא. הם רוצים פטור מלא.

אברהם פריד:

מונית שצריכה להסיע נוסעים – הנהג לא הולך לטייל. אם הוא לבד – בבקשה, אבל אם הוא עם נוסע – הוא הלך לעבודה.

יהודה בר-אור:

סליחה, איך את מגדירה את זה?

חוה ראובני:

מונית מוגדרת כ"רכב מנועי ציבורי המיועד להסיע עד עשרה אנשים..."

קריאות:

מנועי ציבורי.

חוה ראובני:

לא אמרתי תחבורה.

יהודה בר אור:

תודה רבה. אם זה לא ציבורי....

חוה ראובני:

רגע, אבל מה הגדרת רכב ציבורי?

קריאות:

- - -

היו"ר אופיר אקוניס:

יש פה חילוקי דעות על ההגדרה.

קרני צדקיהו:

אני רכב ציבורי לכל דבר. אני לא בא לשחק, אני הולך לעבוד.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה נכון. הוא לא נוסע לטייל. מר פריד הגדיר את זה יפה – הוא לא נוסע איתו לטייל, הוא נוסע כחלק מהעבודה, והעבודה הזאת היא חלק מהשירות לציבור.

קריאה:

גם אני נוסעת עם האוטו לעבודה. כל מי שנוסע לעבודה יקבל הטבה?

קריאה:

את נוסעת עם האוטו הפרטי שלך, תשלמי. אנחנו נוסעים מאה פעם לשדה.

יערה למברגר:

עכשיו כל מי שנוסע לעבודה יקבל הטבה?

יצחק זוכמן:

מטרת הנסיעה איננה משנה, ואם יש ברכב שלושה נוסעים ומעלה – גם בשעת שיא הוא פטור; ובשעת שפל, גם אם יש שני נוסעים, שזה נוסע ונהג, גם פטור. לכן, אנחנו חושבים שזה נותן מענה.

חוה ראובני:

נהג ושני נוסעים.

יצחק זוכמן:

נהג ושניים, סליחה. עדיין, אנחנו חושבים שאם יש נוסע בודד במונית, הוא לא צריך לקבל את הפריבילגיה הזאת.

קריאה:

אין בעיה, בנוסע בודד אין בעיה.

יהודה בר אור:

אנחנו מוכנים להצעה. אם הנהג נוסע לבד – שישלם. אם הוא נוסע עם נוסע - - -

קריאות:

- - -

היו"ר אופיר אקוניס:

מר פריד.

אברהם פריד:

אני רוצה לסכם את זה. מקובל.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה מקובל?

קריאה:

נהג עם נוסע.

היו"ר אופיר אקוניס:

הם לא הציעו את זה.

חוה ראובני:

בשעת שפל, בכל רכב שהוא, נהג ושני נוסעים - נוסעים חינם; בשעות שיא, נהג ושלושה נוסעים- נוסעים חינם. זה יחול גם על מוניות.

מונית עם פחות מזה צריכה לשלם כרכב קטן מעוט-תפוסה – ואני מצטערת, עם כל הכבוד – רכב ציבורי מבחינה זאת שהוא זכאי לגבות כסף תמורת הנסיעה, זו המשמעות של המונח רכב ציבורי לפי ההגדרות שלו בפקודה, אבל עדיין המאפיינים שלו הם מאפיינים של נסיעה מנקודה לנקודה לצורך של אדם מסוים. זה לא תחבורה ציבורית כי זה לא פתוח לציבור.

קריאה:

סליחה, הוא משלם כסף.

עזרא אשכנזי:

אני יכול להסביר את זה בצורה יותר מקצועית.

היו"ר אופיר אקוניס:

תסביר את זה, אנחנו חייבים לסיים, אני רוצה התייעצות.

קריאות:

- - -

היו"ר אופיר אקוניס:

רק רגע, הבנו את עמדת הפקידוּת. אני חושב שבעניין הזה צריכה להיות הכרעה של השרים, זה הכול. אני אדבר איתם, ביחד. אני רוצה שייתנו לי עמדות, מה בדיוק העמדה על כל נקודה. לא בעל-פה. בכתב. אני רוצה לדעת גם על הדו-גלגלי, גם על המוניות. הכול.

כרמל שאמה:

דרך אגב, בהקשר של התפוסה זו גם אפליה לרעה של הדו-גלגלי, כי אין לו אפשרות לנסוע עם עוד שניים בשעות השיא.

היו"ר אופיר אקוניס:

טוב, זה ברור. אבל לא הסכמנו, לא קיבלנו את עמדת הממשלה שאנחנו מוציאים אותם. אתם כמובן לא מקבלים את עמדת הממשלה על הנחה.

עמית ברגמן:

ברור שלא, ואנחנו טוענים שאנחנו מפחיתים את הגודש.

קריאה:

- - -

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, לא. לדיון פוליטי אני מזמין אותך למליאה, או לקלפיות, אבל לזה תחכה שלוש שנים. בבקשה, תסכמו.

יהודה בר אור:

עם כל זה שאת כל הזמן מנסה לדחוק את רגלי המוניות מזה שהם רכב מסיע ציבורי משלים לאוטובוסים ולכול, הגיע הרגע שאנחנו נסכם את זה גם פה בוועדה, שלא כל פעם תשחקו, שפעם אנחנו מחויבים ופעם אנחנו לא מחויבים כרכב ציבורי. איפה שטוב לכם, אתם מדרגים אותנו אחרת.

אנחנו מסיעים בן אדם לנקודה מסוימת. אם הנוסע מבקש לנסוע בכביש המהיר – כנוסע או לא נוסע, הוא רשאי להגיע ליעד שלו כי זה השירות שאני צריך לתת לו. כנותן שירות אני צריך להביא אותו ליעד שלו מהר.

על-פי מה שאמרו פה כל האנשים, נתיב מהיר לתחבורה ציבורית מוריד את הגודש. הנתיבים האלה נבנו לתחבורה ציבורית ולאחר מכן למכוניות פרטיות.

אי לכך, המונית שהיא רכב ציבורי, היא מסיעה בן אדם ולכן לאדם הזה מגיעה הזכות לא לשלם. מה זה להגדיל?

חוה ראובני:

למה שהוא ישלם פחות אם הוא נוסע ברכב הפרטי שלו?

יהודה בר אור:

למה אני צריך כל הזמן להגדיל את הנסיעה שלי, שאנשים יברחו ממני ויגידו – אצלך יקר יותר מאשר נסיעה באוטובוס, גם ככה יש לנו יותר מדי נתיבים.

לכן אני אומר – אם נוסע נוסע בכביש הזה בכסף, הוא יהיה פטור.

היו"ר אופיר אקוניס:

גברת ראובני, נדמה לי שמתגלעות חילוקי דעות עם המוניות במגוון נושאים. אולי כדאי שתקיימו פגישה עם מנכ"ל משרד התחבורה ותגייסו איזושהי מדיניות כללית לגבי הכול.

חוה ראובני:

ההחלטה היא עניינית, תלוית-הקשר. בהקשר הזה, כאשר הנוסע רוצה לנסוע וליהנות מהפחתת גודש ושימוש נתיב מהיר - -

עזרא אשכנזי:

למה נוסע? אני רוצה ליהנות.

חוה ראובני:

- - שישלם, בדיוק כמו שנהג הרכב הפרטי ישלם.

קרני צדקיהו:

גברת ראובני, החוק קובע – נהג מונית ייקח את הנוסע בדרך הכי קצרה, ועל זה אתם מעמידים נהגי מוניות למשפט, משום שהוא לא לוקח אותו בדרך הקצרה.

קריאה:

והמהירה.

קרני צדקיהו:

והמהירה ביותר. את סותרת את עצמך פה.

קריאות:

- - -

יהודה בר אור:

- - - איתנו לאורך כל השנים. הגיע הזמן שנשים לזה סוף.

לאה ורון:

רבותי, אל תצעקו.

קרני צדקיהו:

לא צועקים אבל היא סותרת את עצמה.

לאה ורון:

אתה כן צועק, ועוד על גברת ראובני.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה צעקת. על גברת ראובני לא צועקים.

קרני צדקיהו:

היא סותרת את עצמה.

לאה ורון:

יכול להיות, אבל אפשר לדבר בנחת.

קרני צדקיהו:

נהג המונית ייקח את הנוסע בדרך הכי קצרה.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש חילוקי דעות איתה, אבל אני חייב להגיד לך שאם כל הפקידוּת הציבורית היתה – אני אומר לך את זה, כיוון שכבר אמרתי את זה פעמים רבות – כמו הגברת ראובני, אני אומר לך שהיה מצבנו יותר טוב.

יהודה בר אור:

היא עושה את העבודה שלה נפלא.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון, אין ויכוח.

יהודה בר אור:

אבל אני צריך לעשות את העבודה שלי.

היו"ר אופיר אקוניס:

גם על זה אין ויכוח.

יהודה בר אור:

- - - מה שמגיע לנו ולא מה שטוב לתחבורה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. אני ראיתי פרסום באחד העיתונים, שאתם טוענים שאתם מביאים את התקנות הללו - אם הכנסת לא תאשר אותן - לחוק ההסדרים, זאת הכוונה שלכם?

אתי בנדלר:

זה מופיע בהחלטת הממשלה.

לאה ורון:

זה מופיע בנוסח להחלטה.

היו"ר אופיר אקוניס:

הדבר הזה יהיה צריך להיות מפוצל, ואנחנו גם נגייס את יושב-ראש הכנסת.

לאה ורון:

זה לא באחד העיתונים. זה מופיע בטיוטת נוסח של המחליטים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אדרבה ואדרבה.

ערן כהן:

התפקיד שלנו, כמו שאנחנו תופסים אותו, של משרדי התחבורה והאוצר, זה לממש ולאפשר לנתיב המהיר הזה – שזה פרויקט חשוב בתחום קידום ניהול התנועה בישראל – לפעול במועד שבו הוא יוכל לפעול, ואנחנו עשינו כל מאמץ ונעשה כל מאמץ לאפשר לנתיב הזה לפעול מבחינה חוקית במועד שבו הוא יהיה מוכן.

היו"ר אופיר אקוניס:

כולם רוצים שהנתיב הזה יהיה מוכן, אבל יש דיון ציבורי.

ערן כהן:

נכון, אבל מתגלות - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

הדיון הציבורי מתקיים כאן, הוא לא מתקיים בתוך הממשלה. בשביל זה קיימת כנסת, היא מעלה את הדיון הציבורי. אני מציע לך לא להביא את זה לחוק ההסדרים, להוציא את זה ולפצל את זה לפה מחדש.

ערן כהן:

בגלל זה נדרש תיקון חקיקה ולא עושים את זה בממשלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר. אנחנו נעשה את זה.

ערן כהן:

כרגע זה עומד במעמד של החלטת ממשלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

הרי תהיה ישיבה אצל יושב-ראש הכנסת לגבי כל הפיצולים, ואנחנו נדאג שזה יפוצל. וזה יקבל דיון נפרד, זה לא יכול להיות בחוק ההסדרים בשורה של הרמות ידיים בתוך המליאה. אתם יכולים, מבחינתכם כל דבר בא לחוק ההסדרים.

כרמל שאמה:

על מה חוק ההסדרים?

היו"ר אופיר אקוניס:

הם רוצים להביא את זה. לא ידעת על זה?

אתי בנדלר:

יש החלטת ממשלה שככל שהתקנות האלה לא יאושרו, כפי שהממשלה הציעה - -

היו"ר אופיר אקוניס:

ואז, באבחת חרב.

אתי בנדלר:

- - זה ייעשה במסגרת תיקון החוק, בחוק ההסדרים.

כרמל שאמה:

אבל גם את זה צריך לאשר פה בוועדה, לא?

לאה ורון:

או בוועדת הכספים. השאלה היא לאן יועבר הסעיף מתוך חוק ההסדרים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו נדרוש את זה. רבותי, אני מבקש מהממשלה, אני מבקש ממך לבקש מהשרים עמדה – משני השרים ביחד; לא יודע, אם כמובן העמדה היא מאוחדת – להעביר לנו במהירות את העמדה כדי שנוכל להתקדם.

אי-אפשר לקדם את הדבר, יש חילוקי דעות עדיין בין הכנסת לבין הממשלה בעניין הזה, ולכן אין מה לקדם כאן.

ערן כהן:

אין חילוקי דעות בתוך הממשלה. העמדה של הממשלה ברורה והיא כפי שמונחת על שולחן הוועדה. אין חילוקי דעות בממשלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, לא. היו.

ערן כהן:

עמדת הממשלה ברורה והיא כפי שמונח.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז תעבירו אותה בבקשה בכתב. מאה אחוז. אני מבקש שהשרים יביעו אותה, וכאשר נשמע את השרים אנחנו נקיים דיון מחדש.

יערה למברגר:

השרים גם הצביעו על מחליטים. זאת עבודה של כל הממשלה כולה.

יצחק זוכמן:

שר התחבורה הודיע שמה שהוועדה תסכם, יהיה מקובל.

היו"ר אופיר אקוניס:

מצוין. טוב מאוד. אבל הדבר לא מקובל על שר האוצר.

אני מאוד מודה לכם, הישיבה הזאת נעולה.

**(הישיבה ננעלה בשעה 10:50).**