**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שלישי**

**פרוטוקול מס' 355**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שני, י' כסלו התשע"א (17 בנובמבר 2010), שעה 09:30**

**סדר היום:** הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 98)(מידע על שירותי תחבורה ציבורית), התש"ע-2010, של חה"כ שלי יחימוביץ', חה"כ יריב לוין, חה"כ נחמן שי (פ/1784(

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

מנחם אליעזר מוזס – מ"מ היו"ר

יצחק וקנין

דב חנין

שלי יחימוביץ

יריב לוין

נחמן שי

**מוזמנים**:

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

יהודה אלבז, מנהל אגף תחבורה ציבורית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

שלמה כץ, ממונה פיקוח ארצי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

מיכה פרלמן, רפרנט תחבורה באגף התקציבים, משרד האוצר

עו"ד מיכל צברי דוד, לשכה משפטית, משרד הפנים

חיים אמיגה, עוזר יועמ"ש, המשרד לביטחון פנים

פיני קבלו, מרכז השלטון המקומי

גיא גולדברג, כלכלן, רשות ההגבלים העסקיים

עו"ד אופיר פיקהולץ, רשות ההגבלים העסקיים

עו"ד קובי גולדברג, רשות ההגבלים העסקיים

עו"ד עירית שביב-שני, רכזת שאילתות, נציבות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות

איתן פיקסמן, דובר דן

מצי קזיס, ראש חטיבת התנועה, חברת דן

שמעון מויאל, עו"ד בלשכה המשפטית, רכבת ישראל

גיתית שיינין, יועצת משפטית, חברת סיטיפס

ישראל מובשוביץ, מנהל אגף השיווק, חברת החשמל

שי גולוב, מנהל פרויקט, תחבורה היום ומחר

אמיר אסרף, מנהל אגף תקציבים, מע"צ – החברה הלאומית לדרכים

יוסי בכור, ממונה אחזקת נוף וגינון – מרחב מרכז, מע"צ – החברה הלאומית לדרכים

דורון סער, מנהל אתר "אוטובוסים" – מאגר מידע לתחבורה ציבורית

אלה אלון, הקליניקה לזכויות עובדים, הפקולטה למשפטים, אונ' ת"א

**ייעוץ משפטי:** אתי בנדלר

איתי עצמון

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: הדס צנוירט

**הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 98)(מידע על שירותי תחבורה ציבורית), התש"ע-2010, של חה"כ שלי יחימוביץ', חה"כ יריב לוין, חה"כ נחמן שי (פ/1784(**

היו"ר אופיר אקוניס:

בוקר טוב, אני מתכבד לפתוח את הישיבה. על סדר היום הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 98)(מידע על שירותי תחבורה ציבורית), התש"ע-2010, של חברי הכנסת שלי יחימוביץ', יריב לוין ונחמן שי, שלא נמצא פה, אבל הוא שותף להצעת החוק הזו.

אנחנו בהכנה לקריאה שנייה ושלישית, לאחר שהחוק הזה עבר בקריאה הראשונה במליאה ב-21 ביולי 2010. אני מבין, חברי הכנסת המציעים, שיש התקדמות דרמטית מול משרדי הממשלה לעניין המידע על שירותי תחבורה ציבורית במרכז מידע ארצי לכל התחבורה הציבורית. אשתף אתכם, אני נדהם – אתמול יצאתי לארוחת צהריים ליד כיכר ספרא – במסעדת פועלים, אגב – והתוואי של הרכבת הקלה בירושלים, זה נראה, מר אלבז, אני מאוד זהיר, שבאפריל 2011, כפי שכבר דיברנו בחדר הזה פעמים רבות, אני זוכר שזה היה צריך להיות בספטמבר האחרון, אבל זה עשוי לפעול, חברת הכנסת יחימוביץ. היו שם תחנות, המסילה, זה נראה כאילו זה יקרה באפריל 2011.

דב חנין:

המשיח יגיע רכוב על קרון.

שלי יחימוביץ:

ואז יהיה שילוט דיגיטלי, שיראה לאיזה אוטובוס צריך לעלות כדי להגיע- -

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מבין, מר אלבז, שכרגע האוטובוסים נוסעים בנתיב הזה, אבל הם לא ייסעו בו יותר?

יהודה אלבז:

לא.

היו"ר אופיר אקוניס:

הם יועברו לרחוב אחד. שם תיסע רק הרכבת הקלה. אבל התחנות, שראיתי שהשלד שלהן כבר הונח, שם יהיה שילוט אלקטרוני.

יהודה אלבז:

נכון. זה עושה רושם שאפשר להפעיל את זה באפריל, ואנחנו מקווים מאוד שזה יקרה.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש מצב שזה לא יקרה?

יהודה אלבז:

אנחנו מקווים שזה יקרה. זה לא תלוי בנו.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מציע שזה יקרה, וגם יהיה שילוט אלקטרוני.

את רוצה להציג את ההתקדמות שלכם עם משרדי הממשלה?

שלי יחימוביץ:

אדוני היושב-ראש, במהלך החודשים האלה חבר הכנסת יריב לוין, שהיה ראש החץ בחקיקה הזאת, היה במגעים עם משרד התחבורה. קיבלנו מסמך הסכמות עם משרד התחבורה, שהוא לשביעות רצוננו, ואני רוצה להודות למשרדי התחבורה והאוצר. בלי שיתוף פעולה של שני המשרדים האלה אי-אפשר היה לקדם את החוק. אני מפצירה בכל הנוכחים, אני יודעת שלכולנו יש נאומים פרוגרמטיים על מצבה של התחבורה הציבורית בישראל. נורא חשוב לנו לסיים את ההכנה לקריאה שנייה ושלישית בישיבה הזו. אין שום סיבה שלא – יש הסכמות. אז בואו נחסוך מכולנו לטובת הציבור את הדיונים הכלליים, ופשוט נתקדם בהקראת הסעיפים, זה יהיה לרווחת כולם.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מאוד מקווה. זה לא כל כך קצר, אבל נעשה מאמץ. זה חוק פרטי, מי קורא אותו?

אתי בנדלר:

בדרך כלל חברי הכנסת. אני מוכנה להעמיד את שירותיי לצורך העניין.

הוספת סעיפים 71ב עד 71ז 1. בפקודת התעבורה (להלן – הפקודה), אחרי סעיף 71א1 יבוא: "מרכז מידע ארצי לתחבורה ציבורית 71ב. (א) המפקח על התעבורה יקים מרכז מידע ארצי לתחבורה ציבורית (בפקודה זו – מרכז מידע ארצי), לשם מתן מידע לציבור על שירותי תחבורה ציבורית באמצעות הטלפון והאינטרנט, ובכלל זה מידע על שילוב בין קווי שירות.

(ב) מרכז המידע הארצי ירכז נתונים שנמסרו בהתאם להוראות סעיף קטן (ג), על כל קווי השירות לאוטובוס ועל שילוב בין קווי השירות וכן עדכון שוטף של אלה: (1) משך הנסיעה המשוער בין תחנה לתחנה; (2) המועד המשוער להגעת אוטובוס לתחנה; (3) כל שינוי שלא תוכנן מראש בנתונים האמורים בפסקאות (1) ו-(2).

(ג) בעל רישיון להפעלת קו שירות לאוטובוס ימסור למפקח על התעבורה, לצורך הפעלת מרכז המידע הארצי, נתונים מלאים ומעודכנים על כל קו שירות שהוא מפעיל, כמפורט להלן: מהלך קו השירות, מקום התחנות המשמשות אותו, לוח הזמנים המתוכנן למתן השירות לרבות מועד תחילתו, סיומו ותדירות הקו, משך הנסיעה המתוכנן בין התחנות, מחיר הנסיעה ונגישות האוטובוסים הפועלים בקו השירות לאנשים עם מוגבלות; בעל הרישיון ידאג שהמידע שמסר כאמור יעודכן באופן שוטף.

(ד) המפקח על התעבורה רשאי לדרוש מבעל רישיון להפעלת קו שירות לאוטובוס למסור לו פרטים נוספים על האמור בסעיף קטן (ג), על קו שירות שהוא מפעיל; בכפוף להוראות כל דין, יחליט המפקח על התעבורה אם לכלול פרטים כאמור, כולם או חלקם, במרכז המידע הארצי.

(ה) המפקח על התעבורה ייתן הוראות לעניין העברת מידע מבעלי רישיונות כאמור בסעיפים קטנים (ג) ו-(ד) למרכז המידע הארצי, ובכלל זה לעניין דרכי הפיקוח על מהימנות המידע ועדכניותו, המערכות הטכנולוגיות שישמשו בעל רישיון כאמור להעברת המידע ואופן העברת המידע לצורך קליטתו במרכז המידע הארצי; נתן השר היתר בהתאם להוראות סעיף קטן (ו), ייתן המפקח על התעבורה הוראות גם לעניין הפעלת מרכז המידע הארצי ומסירת המידע לציבור.

(ו) השר רשאי ליתן היתר להפעלת מרכז המידע הארצי; בהיתר ייקבעו, בין היתר, תנאים לעניין –

(1) אמות מידה למתן השירות לציבור על ידי מרכז המידע הארצי ודרכי הפיקוח על מהימנות המידע שיימסר לציבור; (2) חובתו של מפעיל מרכז המידע הארצי לקבל מידע על קווי השירות מכל בעלי הרישיונות, לצורך הפעלת המרכז; (3) חובתו של מפעיל מרכז המידע הארצי לתחזק באופן שוטף את המערכות הטכנולוגיות המשמשות להפעלת המרכז, לרבות תיקון תקלות; (4) חובות דיווח למפקח על התעבורה, שיחולו על מפעיל מרכז המידע הארצי; (5) קיומם של ערבויות ותנאים להבטחת המשכיות השירות על ידי מפעיל מרכז המידע הארצי.

עד כאן הסעיף הראשון. אני רוצה להעיר הערה כללית: הנוסח שהכנו לקריאה הראשונה שונה בצורה די משמעותית מהנוסח שעמד לדיון בפני הוועדה, ושהיה בפני המוזמנים השונים, וזו ההזדמנות הראשונה של המוזמנים לאחר שהנוסח הזה פורסם ברשומות, להעיר לנוסח, לכן אני מבקשת לשמוע אותם, ולי כבר יש הערת הבהרה בסעיף קטן (א), כשאנחנו מדברים באמצעות הטלפון והאינטרנט, אני חושבת שראוי שאבהיר, שמדובר גם באמצעות הטלפון לרבות במסרון, שזה לא רק שיחות קוליות.

שלי יחימוביץ:

בהחלט.

היו"ר אופיר אקוניס:

הערות נוספות? גם אם לא היה שינוי, בכל מקרה אנחנו נותנים הערות אחרי כל סעיף. בבקשה.

אלה אלון:

אני רוצה להתייחס למקור של הנתונים שיפורסמו במרכז המידע הארצי. לפי מה שנמסר לנו ממשרד התחבורה, הנתונים שמפורסמים באתר הניסיוני שפועל כיום הם נתונים שמבוססים על מערכת הרישוי של משרד התחבורה. למעשה, כל הנתונים שבהצעת החוק אמורים להעביר חברות התחבורה הציבורית צריכים להיות תואמים לנתונים שברשיונות של הפעלת הקו.

השאלה היא, אם המידע שיופיע במרכז המידע הארצי יהיה המידע לפי הרשיונות של הפעלת הקו פלוס עדכונים שוטפים של המפעילות, או הנתונים שיופיעו במרכז המידע הארצי זה רק הנתונים של החברות המפעילות, שזה מה שעולה מההצעה היום. לפי מה שהבנו, המצב בפועל הוא שהנתונים מבוססים על הרשיונות, ואנחנו חושבים שזה גם נכון, כי ברגע שמרכז המידע הארצי של משרד התחבורה יציג נתונים שהם נתונים של משרד התחבורה, והוא מציג אותם באתר, מבחינת הציבור, הוא מניח שזה תואם את הרשיונות, ואז יכול להיווצר איזשהו פער, אם הנתונים שהועברו על-ידי החברות לא תואמים את הרשיונות. לכן ההצעה שלנו היא שהסעיף יתוקן כך, שבמרכז המידע הארצי יופיעו נתונים לפי הרשיונות פלוס עדכונים שוטפים של החברות לגבי אי-התאמות או לגבי שינויים שלא תוכננו מראש.

שלי יחימוביץ:

יש כאן אלמנט של פיקוח נוסף על אלמנט המידע בעצם. הכוונה שייווצר מאגר של אי-עמידה בתנאי הזיכיון.

יהודה אלבז:

זו הבקשה.

שלי יחימוביץ:

זו בקשה לגיטימית, ואני מבינה אותה, אבל אני לא יודעת אם היא כלולה במטרות החוק, ואם אפשר להוסיף אותה בשלב הזה.

יערה למברגר:

האם אנחנו יוצאים מנקודת הנחה שיש פער בין הרשיון לבין פעולת החברות?

שלי יחימוביץ:

ברור שיהיה פער.

יהודה אלבז:

הבעיה הבסיסית פה היא שחובת המידע, בעצם כל פרטי המידע, חלקם הם מעבר לרשיון. מתי מגיע אוטובוס לתחנה הבאה – זה לא חלק מהרשיון. כלומר על העיקרון בפועל אנחנו מבססים את הנתונים על נתוני הרשיון, כי אלה הנתונים הנכונים והטובים. יכול להיות שיהיה פער, שהמפעיל לא יפעל בדיוק כמו הרשיון, ולכן פה החוק קובע שיקול דעת למפקח על התעבורה, זה נתון בדיוק לפרסם.

שלי יחימוביץ:

יהודה, אפשר להכניס שינוי כזה?

יהודה אלבז:

טכנית, אפשר. אני לא בטוח שזה משנה משהו, שזה מייצר איזשהו מידע נוסף.

שלי יחימוביץ:

זה לא מייצר מידע נוסף. זה מייצר מנגנון פיקוח בדיעבד, לראות הפרות בדיעבד. זה לגיטימי, אבל זה לא במטרות החוק.

יהודה אלבז:

זה עלול לפגוע במידע, כי זה עלול להביא את המפעילים בשיקול נוסף, האם להעביר כל מידע או לא להפליל את עצמם.

שלי יחימוביץ:

נכון.

היו"ר אופיר אקוניס:

מיכה, בבקשה.

מיכה פרלמן:

סעיף (ב) כאילו מצייר את המרכז כמי שמרכז נתונים שרק נמסרו על-ידי המפעילים. הרעיון, לדעתי, ואני חושב שזה המקור לבלבול, שמרכז המידע נותן נתונים, לא רק מה שהוא לקח מהמפעילים, הרי כל הרישוי ומאגרי הרישוי יושבים במשרד התחבורה. זו תהיה איוולת שהוא לא יוכל להשתמש בזה כדי לפרסם את זה. יתרה מזאת, ככל שאנחנו נפתח מערכות לבקרה בזמן אמת, זה לא בדיוק נלקח- -

יריב לוין:

נשאיר את זה.

מיכה פרלמן:

יש הערה קטנה שיכולה לעזור: מרכז המידע הארצי ירכז בין היתר נתונים שנמסרו בהתאם להוראות סעיף קטן (ג) – כך אנחנו נותנים קצת יותר חופש, ולא כובלים את ידו של המפקח ושל מרכז המידע.

יערה למברגר:

שזה יהיה "בין היתר".

יריב לוין:

טוב.

היו"ר אופיר אקוניס:

טוב.

מיכה פרלמן:

ואז צריך להוסיף לקראת הסיפא: "וכן עדכון שוטף של אלה", כלומר גם פה לא לחייב אותו רק לנתונים האלה, כי אני מניח שיהיו עוד דברים, ואז לומר שמידע לרבות המידע הנ"ל.

שלי יחימוביץ:

טוב, לא מזיק.

אתי בנדלר:

את הסיפא שהוצע אני לא מבינה. את החלק הראשון אני מבינה – שמרכז המידע ירכז בין היתר נתונים שנמסרו. אבל איזה עדכון שוטף הוא רוצה שירכז מרכז המידע? הרי העדכון השוטף זה המידע און ליין שמועבר על-ידי המפעילים על מה שקורה בשטח. מה מעבר לכך?

מיכה פרלמן:

מרכז המידע יכול להיות כלי תכנוני ראשון במעלה לאזרחים לתכנן, איך הם יגיעו ממקום למקום. אם יש פקק או אירוע מסוים שמשפיע יותר על כלי רכב, גם זה נתון שהוא עדכון שוטף, שהיינו רוצים שיהיה במרכז מידע כזה.

יריב לוין:

אפשר לכתוב: וכן עדכון שוטף, ובפרט של אלה.

אתי בנדלר:

עדכון שוטף של נתונים.

שלי יחימוביץ:

זה שאלת ניסוח, זה לא שאלה מהותית.

היו"ר אופיר אקוניס:

בבקשה.

קובי גולדברג:

לא קיבלנו עדכונים ממשרדי התחבורה והאוצר, לכן אני נאלץ להגיד את זה רק עכשיו - לגבי מרכז נתונים של חברות שאמורות להתחרות, הייתי מסייג את הנתונים האלה באופן שיהיה נתונים שנדרשים לתפעול המערכת, לשירות הצרכן או משהו כזה.

שלי יחימוביץ:

אתה חושב שבמרכז המידע יהיו המאזנים הכספיים של החברות? זה לא יהיה. זה לא בחוק. זה מיותר.

דב חנין:

התשובה להערה שלך נמצאת בסעיף קטן (ג), שאומר שהנתונים יימסרו לצורך הפעלת מרכז המידע הארצי.

קובי גולדברג:

נתונים נוספים- -

שלי יחימוביץ:

נפרט כל מה שאין? אנחנו מפרטים מה שיש, לא מה שאין.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. בבקשה.

חוה ראובני:

לגבי המיקום של התוספת של "בין היתר", אני חשבתי שעדיף לומר: "נתונים שנמסרו בין היתר לפי סעיף קטן (ג)" – אנחנו רוצים להרחיב את המידע שנמסר ב-(ג).

אתי בנדלר:

ברצון.

היו"ר אופיר אקוניס:

בבקשה.

עירית שביב-שני:

מדוע המפקח על התעבורה לא יפרסם את כל המידע שיש לו, אלא רק יחליט מה לפרסם? אם יש לו מידע, מדוע שלא יפרסם את כולו?

אתי בנדלר:

כי מדובר בפרטים נוספים על האמור בסעיף קטן (ג). סעיף קטן (ג) מפרט את הפרטים שאמורים להימסר לציבור. הוא רשאי לדרוש מבעלי הרשיון פרטים נוספים שנראים לו חיוניים, אבל אז הוא צריך להחליט אם הוא ימסור אותם או לא, כי יכול להיות, למשל, שיש מידע בו סודות מסחריים או משהו, איני יודעת מה. לכן זה צריך להיות נתון עדיין למסננת.

עירית שביב-שני:

אז מדובר רק על הפרטים הנוספים.

אתי בנדלר:

ודאי, זה מה שכתוב כאן.

עירית שביב-שני:

איפה כתוב שמה שבסעיף קטן (ג) יפורסם במרכז המידע הארצי?

אתי בנדלר:

לצורך הפעלת מרכז המידע הארצי.

דב חנין:

השאלה, גברתי היועצת המשפטית, האם המילה "ירכז" שבסעיף קטן (ב), אפשר להבין ממנה שהוא גם יפרסם. אפשר לכתוב: ירכז ויפרסם.

אתי בנדלר:

אם יש צורך אבהיר בסעיף קטן (א). "לפרסם" זה לא נותן את התשובה, כי הוא צריך לתת את המידע הזה. צריך לכתוב איזה מידע אולי.

יערה למברגר:

בסעיף קטן (ה) בסיפא, עכשיו חשבתי שאולי כדאי להבהיר, שההוראות של המפקח יהיו ככל שלא נקבעו בעניין תנאים על-ידי השר בהיתר. סעיף קטן (ו) שמדבר על ההיתר ועל התנאים שהשר רשאי לקבוע בהיתר מתייחס לכל מיני תחומים, שיש להם חפיפה מסוימת עם הפעלת מרכז המידע הארצי ומסירת המידע לציבור, ואני לא רוצה שתהיה פה שאלה לגבי התנגשות בין ההוראות שהמפקח נותן לבין מה שהשר קבע בהיתר. אז או השר קובע בהיתר, ואז אפשר לתקן את ההיתר, או המפקח נותן מין הוראות כלליות, ככל שהן לא סותרות את זה.

אתי בנדלר:

המפקח על התעבורה רשאי לדרוש בכל מקרה מבעלי הרשיונות למסור לו פרטים נוספים. סעיף קטן (ו), שמדבר על מתן ההיתר, נועד בעצם לוודא, שאם השר יחליט לתת היתר לאחד מבעלי הרשיון, להפעיל את מרכז המידע, דהיינו אחד מבעלי הרשיון בעצם ירכז של גוף מתחרה, לכן צריך להגביל כאן ולתת לו שיקול דעת, לשר, איך יופעל ההיתר, דהיינו זה עדיין לא ימנע מהמפקח על התעבורה לדרוש מבעל רשיון למסור לו כל מידע שהוא רשאי לדרוש בהתאם להוראות סעיף קטן (ד). זה לא אומר שכל המידע הזה אוטומטית ניתן יהיה לעשות בו שימוש, ככל שזה יוגבל לפי סעיף קטן (ו).

יערה למברגר:

ההערה שלי היתה במישור אחר. אני דיברתי על הסיפא של סעיף קטן (ה), שאומר: נתן השר היתר בהתאם להוראות סעיף קטן (ו), ייתן המפקח על התעבורה הוראות גם לעניין הפעלת מרכז המידע הארצי ומסירת המידע לציבור. לגבי החלק הזה, שבו נותן אפשרות למפקח לתת הוראות בעניינים האלה, אם השר נתן היתר בתרחיש הזה, אני רוצה למנוע התנגשות בין תנאי ההיתר שנקבעים לפי (ו), שאני רואה חפיפה מסוימת, לבין ההוראות שהמפקח על התעבורה ייתן, ולכן אני מציעה להוסיף בסיפא שהמפקח על התעבורה יכול לתת הוראות לעניין הפעלת מרכז המידע הארצי ומסירת המידע לציבור, ככל שלא נקבעו הוראות בעניין זה, או ככל שהן לא סותרות הוראות שנקבעו בעניין זה בתנאי בהיתר. אני אבהיר, שב-(ו) ההיתר להפעלת מרכז המידע הארצי יכול להיות גם לכל גוף אחר, להבנתי, לא רק לאחד מבעלי הרשיון או אחד המפעילים, כלומר החוק משאיר את זה פתוח. כמובן שאחד התרחישים שחשבנו עליהם ורצינו להתייחס אליהם היה מצב שנותנים את זה לאחד מבעלי הרשיון, אבל בעיניי, זה יכול להיות- -

אתי בנדלר:

מה שאני חשבתי, שאם זה לא ניתן לאחד מבעלי הרשיון, אולי לא היה צורך בכלל להתייחס לזה, משום שכל גוף ממשלתי רשאי להעביר חלק מהסמכויות שלו ברמה של מיקור חוץ עם התקשרות חוזית, מכרז, לא מכרז וכיוצא בזה, ולכך לא צריכים להתייחס בחוק הזה. אנחנו התייחסנו לעניין הזה בשל האופי המיוחד של מתן היתר לאחד מהמפעילים.

יערה למברגר:

להבנתי, ברגע שאנחנו נותנים היתר, זה לא מיקור חוץ. אנחנו הולכים לעולם שיותר דומה לעולם של רישוי מאשר לעולם של מיקור חוץ.

אתי בנדלר:

נכון.

שלי יחימוביץ:

את רוצה שעכשיו נפתח דיון, מה זה מיקור חוץ? חלק זה כן מיקור חוץ, חלק זה לא. זה ממש לא הדיון.

דב חנין:

זה לא משהו שהחוק הזה מטפל בו.

שלי יחימוביץ:

את הדיון על מיקור חוץ נקיים בנפרד.

אתי בנדלר:

ברשותכם, ככל שמדובר במתן היתר, הוועדה דיברה על כך בעת הכנת הצעת החוק לקריאה ראשונה, ובהתאם לכך כתבתי גם בדברי ההסבר להצעת החוק, כפי שפורסם ברשומות: בעת הכנת הצעת החוק לקריאה השנייה ולקריאה השלישית תבחן ועדת הכלכלה של הכנסת את הצורך בהוראות נוספות לעניין מתן היתר להפעלת מרכז המידע הארצי לפי סעיף 71ב(ה) המוצע, ובכלל זה הוראות לעניין העברת ההיתר, ביטולו, התלייתו או הגבלתו, וכן את הצורך לעגן בחקיקה ראשית את ההסדרים שיחולו על מפעילי רכבת – זה נדבר לאחר מכן, ולכן ככל שמדובר במתן היתר, הם התבקשו במפורש לבדוק את זה ולהביע את עמדתם בעת ההכנה לקריאה השנייה ולקריאה השלישית. לכן חשוב לי בכל זאת לשמוע הערות, ככל שיש בנושא הזה.

אלה אלון:

האם ניתנה הדעת לגבי שפות שונות שבהן יופעל מרכז המידע, כדי שהוא יהיה נגיש לכל האוכלוסיות, ואם זה דורש עיגון בחקיקה?

שלי יחימוביץ:

אני חושבת שהחקיקה הקיימת על שפות תחול על החוק הזה, ואין צורך לציין את זה בנפרד.

אתי בנדלר:

הנושא הזה עלה במהלך הדיונים, אם איני טועה. נאמר שהחוק הזה הוא חוק שמדבר על השילוט ועל מרכז המידע. ההוראות לגבי הנגישות לאנשים עם מוגבלות, יש חוק ספציפי בקשר לעניין הזה- -

אלה אלון:

אני מדברת על השפה הערבית.

יריב לוין:

זה קיים בחקיקה. מה שחל בשפות בכל מקום, יחול גם פה.

אתי בנדלר:

אכן כך.

דב חנין:

מה ההסדר ברמה הכללית שיש היום בפקודת התעבורה לגבי שילוט בערבית?

אתי בנדלר:

פקודת התעבורה שותקת בקשר לעניין. אין הוראות. יש הנחיות, אם איני טועה, של היועץ המשפטי לממשלה מלפני שנים רבות, איני בטוחה.

דב חנין:

כיום השלטים הם גם בערבית.

אתי בנדלר:

אני מוכנה לבדוק את זה לישיבה אחרת. אם איני טועה, השילוט בערבית נעשה בהתאם להנחיות ליועץ המשפטי לממשלה, שניתנו לפני שנים רבות. האם נציגי משרד המשפטים יודעים על כך משהו?

יוסי בכור:

השילוט התחיל בשפה הערבית ב-1998 במע"צ על-ידי הוראה מאליקים רובינשטיין, היועץ המשפטי, ואני טיפלתי בכל התרגום. מאז עד היום כל השילוט בארץ, אני תרגמתי אותו.

דב חנין:

גברתי, רשמנו את דברי משרד התחבורה, שמקובל עליהם שאותה הנחיה חלה גם לעניין – כך אנחנו מבינים.

אתי בנדלר:

אני מניחה שמשרד התחבורה כפוף להנחיות היועץ המשפטי לממשלה.

דב חנין:

שלא יגידו לנו מחר שזה תחום אחר. אם מקובל עליהם, אז פתרנו את העניין.

מנחם אליעזר מוזס:

לא צריכים היום לעמוד ולצייר כמו פעם.

יערה למברגר:

לגבי הערת היועצת המשפטית, אולי כן כדאי להוסיף הוראה לגבי זה שההיתר לא יהיה ניתן להעברה, כי אם לא נכתוב את זה מפורשות, זה לא ישתמע, בשונה מהוראות לגבי ביטול, שלגביהן אפשר להשתמש בדין הכללי, שבעל הסמכות לתת הוא גם בעל הסמכות לבטל, אני חושבת שלגבי העברה, אם רוצים, אני חושבת שראוי לקבוע הוראה כלל של אי-העברת ההיתר, כדאי לקבוע זאת מפורשות. בדרך כלל קובעים הוראה כזאת עם חריג, כלומר שהיא פתוחה, למשל, ההיתר לא יהיה ניתן להעברה אלא אם אישר המפקח על התעבורה, או משהו בסגנון הזה.

איתי עצמון:

השר.

אתי בנדלר:

השר, בוודאי.

אם כך, הוועדה מתבקשת להצביע על סעיף 71ב כנוסחו כפי שהקראתי בשינויים הבאים: בסעיף קטן (א) ייאמר מפורשות, שזה חל גם על מתן מידע במסרון; בסעיף קטן (ב) יובהר שמרכז המידע הארצי ירכז את הנתונים בין היתר שנמסרו על-ידי המפעילים, ושהוא יכלול עדכון שוטף בין היתר של הנתונים המפורטים בפסקאות (1) עד (3); בסעיף קטן (ה) האמור בו יוגבל כך שזה יחול ככל שנקבעו הוראות לעניין זה בתנאי ההיתר, ותיוסף הוראה נוספת לגבי איסור העברת ההיתר, אלא אם כן השר אישר זאת.

חוה ראובני:

ככל שלא נקבעו הוראות בהיתר, בסעיף קטן (ה).

אתי בנדלר:

ככל שלא נקבעו הוראות לעניין זה בתנאי ההיתר.

עירית שביב-שני:

מה לגבי הפרסום במרכז המידע?

יהודה אלבז:

ההצעה להוסיף: לרכז ולפרסם.

אתי בנדלר:

אני לא חושבת שיש צורך, כי כתוב בפירוש: לשם מתן מידע לציבור.

יריב לוין:

זה מיותר.

מנחם אליעזר מוזס:

ניגש להצבעה. מי בעד?

**הצבעה**

בעד – פה אחד

הסעיף אושר.

מנחם אליעזר מוזס:

הסעיף אושר פה אחד.

אתי בנדלר:

"שילוט ומידע בתחנות אוטובוס ובתחנות מונית בקו שירות 71ג. (א) בעל רישיון להפעלת קו שירות לאוטובוס יציב בכל תחנה לאיסוף נוסעים המשמשת קו שירות שהוא מפעיל, מפה המפרטת את מהלך קו השירות, וכן שילוט שבו יוצגו פרטים אלה: (1) זמני מתן השירות בקו, למעט בימי חג ומועד; (2) תדירות הקו; (3) דרכי התקשרות עם בעל הרישיון ועם מרכז המידע הארצי.

(ב) בעל רישיון להפעלת קו שירות לאוטובוס יוודא, אחת לחודש לפחות, את תקינותם ועדכניותם של המפה והשילוט שהוצבו בהתאם להוראות סעיף קטן (א).

(ג) בעל רישיון להפעלת קו שירות למוניות כמשמעותו בסעיף 14ח" – מדובר בקווי שירות לא במוניות ספיישל, כמובן – "יציב בכל תחנת מוצא המשמשת קו שירות שהוא מפעיל, שילוט שבו יוצגו פרטים אלה: (1) מהלך הקו; (2) זמני מתן השירות בקו; (3) תדירות הקו".

מנחם אליעזר מוזס:

יש הערות?

חוה ראובני:

אנחנו מבקשים להוסיף לסעיף הזה אמירה שמחייבת את בעל התחנה, שהוא לא מפעיל קו השירות, לאפשר את הצבת השלטים האלה. אנחנו חוששים ממצב שבו בעל קו השירות יכין והכול, ובעל התחנה ימנע זאת ממנו – להטיל עליו חובה לאפשר את ההצבה ואת העדכון.

מנחם אליעזר מוזס:

בסמכות מי?

קריאה:

משרד התחבורה.

אתי בנדלר:

ההערה הזאת חשובה בעיניי, כי מסתבר שהתחנות הן או בבעלות או בהחזקה של גורמים אחרים, ומפעילי קו השירות או קו האוטובוס מבקשים לתקוע יתדות, להציב שילוט, מפה, נדרשים לעשות זאת בנכס שאינו שייך להם, ולכן צריכים להורות במפורש על כך שהבעלים או המחזיק של התחנות יאפשרו לעשות זאת. אני חושבת שיש למצוא מנגנון, שיאפשר לבעלים או למחזיק התחנה איזושהי אמירה בעניין, כי למשל, אם ניגש קבלן למכרז להקמת תחנות אוטובוס בתמורה לכך שהוא יהיה רשאי להציב שלטי פרסום, לצורך העניין, בתחנה, והוא מייעד אזור מסוים בתחנה לשלטי הפרסום, יבוא מפעיל הקו, ויבקש להציב שם את המפה שלו או את השילוט הנדרש. אני שמעתי ממש סמוך לתחילת הישיבה על ההערה הנכונה הזו, וחשבנו אולי להציע משהו כזה: היתה התחנה בבעלות או בהחזקה של אדם אחר או של רשות מקומית, יודיע בעל הרשיון לאותו אדם על כוונתו להציב את השילוט והמפה, וייתן לו זמן סביר, או לכתוב בפירוש איזה פרק זמן, להשמיע טענותיו לגבי אופן הצבת השילוט, כלומר לא לגבי עצם הצבת השילוט אלא רק לגבי האופן.

חוה ראובני:

בפני מי להשמיע טענותיו?

אתי בנדלר:

בפני המפעיל. זה סוג של תיאום, אבל אם אכתוב "תיאום"- -

יערה למברגר:

אפשר לקבוע חובה שלו לאפשר – לקבוע את החובה הכללית, אבל לתת משקל להתחשבות בשיקוליו לגבי אופן ההצבה.

שלי יחימוביץ:

זה פתח לגרירת רגליים.

שלמה כץ:

מי יכריע במקרה של מחלוקת?

שלי יחימוביץ:

בסופו של יום אנחנו רוצים לחייב, לא לאפשר.

יוסי בכור:

עדיף לרשום: לחייב.

נחמן שי:

האם חוקית אפשר לחייב?

אתי בנדלר:

מדובר על כך שנותנים לגוף פרטי לעשות שימוש בנכס של אחר. אז לכאורה אפשר לטעון כאן לפגיעה בקניין. אני חושבת שהטענה הזאת במקרה דנן תהיה טענה שניתן יהיה לדחות אותה מכל הטעמים שלא ניכנס כאן לניתוח חוקתי בהקשר הזה, אבל ברור שצריך להיות אפשרות לבעל הקניין הזה או למחזיק בו, אפשרות לטעון את טענותיו, ולומר: אל תתקין את זה כאן אלא אחרת; לא בגובה הזה אלא בגובה אחר, כי אני רוצה עיצוב מסוים של התחנות וכיוצא באלה. צריך לקבוע את המנגנון, כלומר קודם כל, האם לחייב את המפעילים למסור הודעה לבעלי התחנות או למחזיקים בהן מספר ימים מראש, קבוע, או להשאיר את זה פתוח, זמן סביר. "זמן סביר" זה יכול להיות בעייתי, אני מציעה לקבוע 30 יום לפני המועד.

דבר שני – מה רשאי לעשות הבעלים או המחזיק של התחנות האלה. האם הוא רשאי להורות לו הוראות לגבי אופן הצבת השילוט בתחנה?

שלי יחימוביץ:

אני הייתי מפחיתה ככל האפשר מהיכולות שלו.

אתי בנדלר:

אני הצעתי רק להשמיע את טענותיו. מה שהציע משרד המשפטים זה מעבר לזה.

שלי יחימוביץ:

זה לא בעלים.

אתי בנדלר:

או רשות מקומית. יכול להיות רשות מקומית, שרוצה לשים דגש על עיצוב אחיד של התחנות.

שלמה כץ:

יש הוראות של המפקח, הוראות הטכניות, איך ייראה השילוט - זה קבוע. הנחת העבודה, שאת זה צריך לשים. נשאלת השאלה, אם שמים את זה בצד שמאל, בצד ימין, ואיך עושים את זה כדי לא לפגוע. התיאום הטכני הזה, הוא פחות משמעותי מבחינתנו.

יריב לוין:

אפשר להסמיך את המפקח להכריע במצב הזה.

אתי בנדלר:

נאמרה פה הערה, שאני לא הייתי מודעת אליה, שהשילוט הסטטי יהיה בהתאם להנחיות של המפקח על התעבורה. זה לא נאמר כאן. זה נאמר רק לגבי השילוט האלקטרוני, הדינמי.

שלמה כץ:

אנחנו מעוניינים לייצר אחידות.

אתי בנדלר:

אז צריך לכתוב את זה.

יריב לוין:

אני מציע שזה יתוסף, ויתוסף שסמכות ההכרעה בנושא המיקום המדויק על גבי התחנה תהיה של המפקח על התעבורה.

יערה למברגר:

במקרה של מחלוקת.

אתי בנדלר:

במקרה של מחלוקת. הוא יודיע לו 30 ימים מראש, וייתן לו הזדמנות להשמיע טענותיו לגבי אופן הצבת השילוט. לא הוסכם- -

שלי יחימוביץ:

או לא הוגשו השגות.

יריב לוין:

אין הסכמה – זה הולך למפקח, שייתן הכרעה.

אתי בנדלר:

אם כך, קודם כל אנחנו מסמיכים את המפקח להורות לגבי צורת השילוט והמפה.

חוה ראובני:

יש ב-71ד(ד) לגבי השילוט האלקטרוני הוראה כזו.

אתי בנדלר:

אז צריכים להעתיק את אותה הוראה.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש עוד הערות לסעיף הזה? אין.

אתי בנדלר:

אני רוצה לוודא שברור שהתיאום הזה ייעשה רק לגבי ההצבה הראשונית, לא לגבי עדכון של המפה והשילוט.

היו"ר אופיר אקוניס:

כן. מי בעד?

**הצבעה**

בעד – פה אחד

הסעיף אושר.

היו"ר אופיר אקוניס:

הסעיף אושר.

לאה ורון:

חבר הכנסת יריב לוין מצביע במקום חבר הכנסת דני דנון גם בהצבעה הקודמת. חברת הכנסת שלי יחימוביץ מצביעה במקום- -

היו"ר אופיר אקוניס:

בבקשה.

אתי בנדלר:

שילוט אלקטרוני בתחנות אוטובוס 71ד. (א) המפקח על התעבורה יכין, לא יאוחר מ-31 בינואר בכל שנה, תכנית שנתית להצבת שילוט אלקטרוני בתחנת אוטובוס, שבו יוצג מידע מעודכן כאמור בסעיף 71ב(ב)(1) עד (3) (בסעיף זה – שילוט אלקטרוני); בהכנת תכנית כאמור, תינתן עדיפות להצבת שילוט, בהתחשב בין היתר באלה: (1) סמיכות התחנה לתחנות המשמשות אמצעי תחבורה ציבורית אחרים; (2) סמיכות התחנה למקומות המשמשים את הציבור הרחב, לרבות מקומות עבודה, מוסדות חינוך ובריאות, מקומות בילוי ומרכזי קניות; (3) מיקום התחנה בכביש, בנתיב או בחלק מהם, שניתנת בהם עדיפות לתחבורה ציבורית; (4) התדירות של כלל קווי השירות המגיעים לתחנה; (5) גודלה של הרשות המקומית שבה נמצאת התחנה, מרכזיותה האזורית של הרשות והיותה כלולה במטרופולין כהגדרתו בסעיף 77א.

זה לא מתייחס למה שכתוב על השילוט אלא איך ייקבע סדר העדיפות בהצבת שילוט אלקטרוני.

מנחם אליעזר מוזס:

עוד יהיה מקום על המדרכה ללכת, עם כל כך הרבה שילוטים? כאן בוועדה גם כלובים למחזור על המדרכות, גם תמרורים, מה יהיה כאן? ילכו על הכביש. אולי צריכים לחשוב, שהשילוט יעמוד באוויר, אני לא יודע באיזו צורה.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה יהיה בנפרד?

אמיר אסרף:

על עמוד בנפרד.

מנחם אליעזר מוזס:

למה לא על התחנה?

היו"ר אופיר אקוניס:

על המקום של הלוחות הלא אלקטרוניים היום, אי-אפשר לשים את זה?

שלי יחימוביץ:

כדי להציב שלט עם צג דיגיטלי צריך תשתית שונה לגמרי מהתשתית הקיימת כיום. צריך חשמל, למשל.

מנחם אליעזר מוזס:

אז נבטל את העמודים הקיימים.

שלמה כץ:

במקום שיש ב56 בלי סככה, העמוד הזה יכיל גם את ה-ב56 וגם את השילוט האלקטרוני.

שלי יחימוביץ:

זה נראה לי מיותר לכתוב את זה בחוק.

מנחם אליעזר מוזס:

פרקטית.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה שהארת את עינינו, וגם קיבלנו הסברים. בבקשה.

אתי בנדלר:

(ב) המפקח על התעבורה יודיע על התכנית שהכין כאמור בסעיף קטן (א) לרשויות התימרור המקומיות הכלולות בה, ויפרסם אותה באתר האינטרנט של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים; רשות תימרור מקומית הכלולה בתכנית רשאית להודיע למפקח על התעבורה על רצונה להציב שילוט אלקטרוני בתחומה בהתאם לתכנית; הודיעה רשות תימרור מקומית כאמור, יוצב שילוט אלקטרוני בתחומה בהתאם לתכנית ולהסכמה שהושגה בינה לבין המפקח על התעבורה, ובכפוף להוראות אלה: (1) משרד התחבורה והבטיחות בדרכים יספק לרשות התימרור המקומית את השילוט האלקטרוני, יציב אותו ויהיה אחראי לתחזוקתו, והכל במימונו; (2) רשות התימרור המקומית תקים את התשתיות הנדרשות להצבת השילוט האלקטרוני ותסדיר הספקת חשמל קבועה לשם הפעלתו, והכל במימונה.

(ג) על אף האמור בסעיף קטן (ב), לעניין הצבת שילוט אלקטרוני בתחנות שבתחומי מיתקן תחבורתי, יבוא בעל רישיון למיתקן תחבורתי במקום רשות תימרור מקומית.

מתקן תחבורתי זה תחנות מרכזיות- -

(ד) המפקח על התעבורה יקבע את צורתו, מידותיו ואפיונים נוספים של השילוט האלקטרוני, ויפרסם הודעה על כך ברשומות ובאתר האינטרנט של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים.

היו"ר אופיר אקוניס:

בבקשה.

אמיר אסרף:

אני אמיר אסרף, אני מוביל היום את הפרויקט של השילוט האלקטרוני במע"צ. אני יכול לומר לכם שביום ראשון בחרנו זכיין ל-100 תחנות שיוקמו פחות מחצי שנה, וזה יפעל, וזה סולרי.

אני מנסה להבין, מה קורה, למשל, בבר-אילן, שאני הולך להתקין שלטים, ויש שם מספר חברות - מי תהיה אותה רשות אחראית באותו מקום? זה מתקן תחבורתי, להבנתי. אני הרשות המקומית, אבל פה יבוא המפעיל במקום הרשות המקומית.

שלמה כץ:

זה לא מתקן תחבורתי.

יהודה אלבז:

מפעיל המתקן התחבורתי, לא מפעיל השירות, שזה אתה במקרה של בר-אילן.

היו"ר אופיר אקוניס:

בבקשה.

אתי בנדלר:

זה לא מה שכתוב. כתוב שלגבי מתקן תחבורתי, יבוא בעל רשיון למתקן תחבורתי במקום רשות תמרור מקומית, דהיינו ככל שיש בעל רשיון, הוא יבוא, אבל בישיבות הקודמות, מזכיר לי עו"ד עצמון, דובר על כך שעדיין אין בעלי רשיונות- -

שלמה כץ:

נכון, ולמרות זאת במתקנים, ואנחנו עושים את זה כרגע ברמה ההסכמית מולם, ובמתקנים החדשים שאנחנו מטפלים בהם יש המידעים האלה. בהסכם שלנו- -

אתי בנדלר:

אז אולי במקום "בעל הרשיון", נכתוב: "מפעיל המתקן התחבורתי".

יערה למברגר:

יש בזה משהו קצת צורם. על זה דיברנו בישיבות הקודמות.

אתי בנדלר:

אם משרד התחבורה לא מעניק רשיון, הפקודה קובעת שהם צריכים לתת רשיון, אבל הם לא נותנים רשיון; הם עושים איזשהו הסכם.

יערה למברגר:

אבל זה סעיף אחר באותו חוק. כמה סעיפים אחורה אומרים: רשיון תחבורתי – כמה סעיפים אחר כך אנחנו מתעלמים מהרשיון הזה.

שלמה כץ:

זה לא בסעיף הזה.

יערה למברגר:

זה באותה פקודה, כמה סעיפים אחורה. אני חושבת שזאת תוצאה קצת בעייתית, ולכן הגענו למסקנה הזאת. זה גם מתעורר בהקשרים אחרים, כמו למשל כיום בהקשר של ההנגשה, שאנחנו מתמודדים עם השאלה הזאת, הנגשת תחבורה ציבורית במתקנים מרכזיים, ואני מניחה שעד מתן הרשיונות, שאני מניחה שזאת תהיה תקופה קצרה, תקופת ביניים, יראו את מפעיל המתקן כאילו בעל הרשיון.

אתי בנדלר:

אני מציעה להוסיף בסוף סעיף קטן (ג): "או מפעיל המתקן, כל עוד לא ניתן רשיון".

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר. בבקשה.

ישראל מובשוביץ:

אנחנו מבקשים לחדד בסעיף של הסדרת אספקת החשמל, שיהיה מובן שאותה רשות צריכה להזמין מחברת החשמל את חיבורי החשמל הייעודיים לאותו נושא. הערנו את ההערה הזאת בדיון הקודם, וגם הגבנו על זה בכתב.

נחמן שי:

למה, יש ספקי חשמל אחרים?

ישראל מובשוביץ:

למען הסר ספק.

יהודה אלבז:

אני לא מציע. אני חושב שצריך לתת לרשות המקומית את החופש להחליט, איך היא עושה את זה, ולא לחייב אתה להתקשר עם חברת חשמל.

יריב לוין:

נכון מאוד.

ישראל מובשוביץ:

אנחנו מתנגדים בתוקף לנושא הזה. אני אומר לא בהומור ולא בהקשר של תחרות - ספק שירות חיוני שהוא בעל רשיון חלוקה בשטח מסוים במה שנקרא דרך ציבורית, קרי מדרכה או כביש, לא עוברת שום רשת חשמל של מישהו אחר. זה מטעמים בטיחותיים גרידא.

שלי יחימוביץ:

אם כך, מיותר לציין את זה בחוק.

יריב לוין:

אנחנו פה לא נסדיר את מערך הולכת החשמל בדרכים ציבוריות, עם כל הכבוד. אם המצב הוא שאי-אפשר בדרך ציבורית להוליך חשמל על-ידי גורם אחר, אז לא יוליכו, וזה לא רלוונטי לכאן.

שלי יחימוביץ:

למען הסר כל ספק, אני מתנגדת להעברת ההולכה ליזמים פרטיים, ורוצה שחברת החשמל תישאר בבעלות ממשלתית ומונופול ממשלתי, אבל זה לא רלוונטי לחוק הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

בבקשה.

פיני קבלו:

אני מתנצל על האיחור – הייתי בוועדת הפנים בנושא ראשי רשויות. רציתי לקבל הבהרה, האם המימון של השילוט במימון הרשויות המקומיות. אם אכן - אנחנו מתנגדים.

יריב לוין:

לא ייאמן. הפרויקט הוא פרויקט וולנטרי, לצערנו, בגלל העמדה שלכם, שבעיניי, היא עמדה שערורייתית מבחינה ציבורית, שאומרים לכם: אנחנו נותנים לכם מימון כמעט מלא של כל העלויות של הפרויקט הזה, ואת המעט שאתם צריכים לתת, לא רוצים לתת, אבל מכיוון שלא רצינו להתווכח אתכם, הגענו להסכמה שזה יהיה וולנטרי. לא רק זה, אלא משרד האוצר גם היה מוכן להקצות תקציב עידוד לצורך התשתיות לרשויות שירצו להצטרף לפרויקט בתחילת הדרך, ואני משוכנע שמה שיקרה בסוף הוא שרשויות יעמדו בתור, ויצטערו צער רב, כי הן יהיו מוכנות להשקיע הכול, רק לא יהיו שלטים לתת להן.

שלי יחימוביץ:

צריך לציין שגם יוקצה תקציב עידוד.

יריב לוין:

כן, שיכסה חלק משמעותי מהעלויות. אני מציע שתמשכו את ההתנגדות לפרוטוקול.

היו"ר אופיר אקוניס:

יכול גם לפרוטוקול להתנגד, אבל אנחנו ממשיכים. בבקשה.

מיכה פרלמן:

כל חלוקת האחריויות פה, אני רוצה לחדד, כי אני לא רואה שזה הוטמע עד הסוף בנוסח האחרון של החוק, אז אני רוצה לוודא כמה דברים: דבר ראשון, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, אנחנו אמרנו שזה תחת אחריותו. הוא לא צריך להיות דווקא הספק, ולכן אנחנו רוצים לחדד, שמשרד התחבורה והבטיחות בדרכים יהיה אחראי לאספקתו לרשות של השלטים, ויכול לעשות את זה בין על-ידי מפעיל, יכול לממן את זה לרשות- -

יערה למברגר:

"יהיה אחראי לספק"?

מיכה פרלמן:

כן. הוא כמשרד לא צריך לספק את הדברים האלה.

לעניין התחזוקה, בסיפא של אותו סעיף קטן (1), אנחנו דיברנו על שני סוגי אחזקה: דיברנו בזמנו על תחזוקה טכנולוגית, אמרנו שכל נושא הנתונים, כל נושא הבלאי הטבעי של השלט כלול במכרזים האלה, וזהו. בזמנו דיברנו, שמי שמקים את התשתית, היינו הרשויות, יהיו אחראיות על תחזוקת התשתית, ובעצם גם דיברנו על נושא של ונדליזם. אמרנו שזה תחת אחריות הרשות המקומית ולא מפעיל התחבורה הציבורית צריך לפתור בעיות כאלה.

אתי בנדלר:

תחזוקת השילוט היא במימון משרד התחבורה והבטיחות בדרכים.

יערה למברגר:

מה שמיכה אומר זה שתי הערות שונות: הערה אחת שלו הוא אומר על התחזוקה, נאמר רק ב-(1) לגבי השילוט, ולא נאמר שום דבר ב-(2) לגבי התשתית, ולגבי זה, אני מצטרפת להערתו.

החלק השני של ההערה שלו זה נושא אחר, והוא מדבר על ונדליזם בשילוט.

מיכה פרלמן:

אנחנו גם נתנו את הדוגמאות האלה, שניקיון של שלט, למשל, זה משהו שגם ככה בדרך כלל מתבצע על-ידי מי שמנקה את התחנה, ולכן הרשות כמי שאחראית על ניקיון התחנה אמורה גם לעשות את זה. מי שאחראי על הוונדליזם בתחנה זה הרשות המקומית, ולכן אמרנו שזה, מבחינתנו- -

שלי יחימוביץ:

תוצאות הוונדליזם.

מיכה פרלמן:

כן. אם הם רוצים להיות אחראיים על התוצאות, הם צריכים לקחת אחריות על הוונדליזם. לכן חשוב לחדד, שבסוף לא יובהר פה לא נכון, שאם עכשיו אנחנו מציבים שלטים ומממנים אותם ברשות מקומית, ומחר יש תופעה של ונדליזם, אנחנו לא יכולים כל הזמן להחליף את השלטים האלה, כי זה לא משהו שהוא תחת אחריותנו.

נחמן שי:

אז מי יתחזק?

מיכה פרלמן:

התחזוקה של זה כלול בתחזוקת התשתית, והרשות המקומית צריכה לדעת שהיא לוקחת את זה על עצמה, ויש לומר את זה במפורש.

אתי בנדלר:

בפסקה (1) את החלק הראשון של התיקון אני מבינה – אתה רוצה שיהיה כתוב: משרד התחבורה והבטיחות בדרים יהיה אחראי לאספקת השילוט האלקטרוני לרשות המקומית - יציב אותו, ולגבי "ויהיה אחראי לתחזוקתו", שוב יש לך הסתייגות. איך אתה רוצה לעשות את ההבחנה בין התחזוקה השוטפת שלא כתוצאה מבלאי טבעי, התחזוקה הנדרשת לצורך שמירת המצב הקיים הנובע מבלאי טבעי, זה מה שאתה רוצה?

מיכה פרלמן:

תחזוקה שוטפת. אפשר לחדד גם בסעיף קטן (2), שרשות תמרור מקומית תקים את התשתית הנדרשת להצבת השילוט האלקטרוני... ותדאג לתחזוקתו של התשתית לרבות נזקי ונדליזם.

היו"ר אופיר אקוניס:

בבקשה.

מיכל צברי דוד:

בקשר לוונדליזם, בפירוש בדיונים הקודמים נאמר שהרשות המקומית לא תהיה אחראית לוונדליזם. התחזוקה תהיה על-ידי משרד התחבורה, ובזמנו העברתי נייר עמדה מסודר בנושא הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

גם דיברת בעניין בישיבה הקודמת.

מיכל צברי דוד:

אמרתי בעניין הוונדליזם והניקיון – אני לא רוצה שעובדי הניקיון של הרשות המקומית ייגעו בשלטים אלקטרוניים עם מטליות, שלא יהרסו את זה, ואחר כך יבוא המתקין, ובצדק יאמר: אתם פגעתם בשלט.

מיכה פרלמן:

אפשר לומר שלפחות תהיה אפשרות למשרד התחבורה להסדיר את זה עם הרשות.

יריב לוין:

זה לא בעיה. אני חושב שהחלוקה ההגיונית היא שמי שמציב – אחראי, כלומר מי ששם את התשתית, אחראי לתחזוקת התשתית, ומי ששם את השלט, אחראי לשלט. ברור שהם יכולים ביניהם להגיע לכל הסדר פנימי, זה בטח אנחנו לא מונעים, לכן אני לא בטוח שכדאי להיכנס לזה באמירה. הרי בסוף יבוא משרד התחבורה לראש רשות, ויישב אתו ויסכם אתו: אלנה השלטים שאנחנו שמים אצלך, זה המימון שאתה מקבל לתשתית. במסגרת הזו גם יסכמו, איך מחלקים אחר כך את החלוקה. זה הרי חלק מההסכם הזה שהם יעשו.

מיכה פרלמן:

אז רק צריך להגיד שבהסכם הזה שהם יעשו הם יוכלו להסדיר את הסוגיות האלה ולחלק את זה ביניהם.

יריב לוין:

זה ברור.

אתי בנדלר:

אני עדיין לא מבינה על איזה תיקון חוק מדובר, ואחר כך, אני מכירה את התהליך, יש ויכוח בינינו על הנוסח, מה סוכם בוועדה. אז מה שאני מבינה קודם כל, כפי שאמרתי, בפסקה (1), במקום "יספק" יהיה "אחראי לאספקה". אחרי "יהיה אחראי לתחזוקתו" לא יהיה כתוב השוטפת – זה נשאר.

מיכה פרלמן:

אם הוא אחראי לעשות את כל הדברים, הוא גם אחראי על תחזוקתו השוטפת, זה לא סותר. בסוף אתם יכולים להגיד לומר שתחזוקה שוטפת זה כולל זה שהוא פתאום נשבר. אני לא מבין את העניין של "שוטפת". "תחזוקתו" בכלל גם מרמז על זה שאם עכשיו העמוד נפגם, זה גם תחזוקתו. שיהיה ברור. אנחנו מדברים על שלט, צריך לתחזק אותו, ואחריות המשרד זה לדאוג לזה שזה יקרה, גם אם זה יקרה דרך מפעיל או רשות או כל דבר אחר.

אתי בנדלר:

אם כך, בפסקה (1) שני שינויים: יהיה אחראי לאספקה; ואחרי "לתחזוקתו" יהיה "השוטפת".

בפסקה (2) להוסיף שהיא תדאג גם לתחזוקת התשתית, אבל לא תהיה התייחסות לתיקון השילוט.

יערה למברגר:

אני חושבת שבסעיף קטן (5) אפשר לחדד את הנוסח – גם חסרה שם ו"ו- -

היו"ר אופיר אקוניס:

זה טופל.

יערה למברגר:

וגם "מרכזיותה האזורית של הרשות" – לי בקריאה ראשונית זה לא היה ברור, והסבירו לי בעל פה מה היתה הכוונה, שרשות קטנה מאוד יכולה לפעמים להיות מאוד חשובה מבחינה תחבורתית כקשר לרשויות הגדולות שמסביבה, אבל אולי אפשר לשפר רק את הניסוח אחר כך.

אתי בנדלר:

מה הדין, רשות מקומית קטנה שנמצאת במקום מאוד מרכזי?

יערה למברגר:

אם נסתכל על הרשימה הזו, זה שיקולים שהוא צריך להביא בחשבון. אני יכולה להבין מצב שגודלה קטן, כלומר מדובר ברשות מקומית קטנה. עדיין צריך לקחת את זה בחשבון, בגלל המיקום הגיאוגרפי שלה בין רשויות גדולות או בגלל המרקם התחבורתי המטרופוליני באותו אזור, אני יכולה לחשוב על זה כנתון רלוונטי. הניסוח הקיים של הסעיף – לא הבנתי את התוכן הזה ממנו בהתחלה. אני מציעה שנחשוב על זה, ונמצא נוסח, אם העיקרון מוסכם.

אתי בנדלר:

העיקרון ברור. יש לך בעיית נוסח - בסדר.

היו"ר אופיר אקוניס:

הוסמכתם למצוא נוסח. בבקשה.

מיכה פרלמן:

לצורך עניין הוונדליזם, אני מציע שלפחות נגיד שאם יש אירועים חוזרים, יש ממש מכת עיר, לצורך העניין, או הצדדים יבואו בדברים לגבי הסרת השילוט או הסדרה מחדש של הדבר.

יריב לוין:

מאה אחוז, אז תגידו להם: לא מסכימים יותר, אנחנו משנים את התוכנית, מורידים אתכם.

מיכה פרלמן:

לפי החוק כיום, אני מחויב לתוכנית. אם רשות מנדבת את עצמה לדבר הזה, אני מחויב לעשות את התוכנית, ומה שזה נותן זאת אפשרות אין סופית, שאחליף שלטים ככל, שלצערנו, אולי יהיו מקרים כאלה. אנחנו צריכים שיהיה הפתח הזה לומר, שאם יישנו מקרים כאלה, המפקח על התעבורה רשאי להסיר את השילוט, או להגיע להסדר חדש לעניין זה עם הרשות המקומית.

היו"ר אופיר אקוניס:

טוב.

מיכה פרלמן:

אז נוסיף את זה פה בסעיף קטן (3)?

חוה ראובני:

במקרה של חבלות חוזרות ונשנות.

היו"ר אופיר אקוניס:

בבקשה.

שי גולוב:

חשוב לנו, מהניסיון בעולם, שיובהר שהשלטים משמשים רק למידע תחבורתי, כי הניסיון בעולם מראה שאם מכניסים מידע אחר, פרסום וכדומה, נפח המידע התחבורתי הולך ונעלם פה.

יריב לוין:

אל תיכנס לזה עכשיו.

שלי יחימוביץ:

אתה רוצה שיהיה חוק?

יריב לוין:

לא רוצים להיכנס לזה. במידע יש מפקח על התעבורה, והוא יקבע מה יהיה בשלט.

היו"ר אופיר אקוניס:

בבקשה.

חוה ראובני:

אני חוזרת לפסקה (5) בסעיף קטן (א), הרשימה כאן זה "ו"? לדעתי, זה צריך להיות "או".

אתי בנדלר:

בסדר.

היו"ר אופיר אקוניס:

עוד משהו? אני מעמיד להצבעה עם התיקונים ועם ההסמכה שלנו ליועצות המשפטיות בנוסח לגבי ההגדרה "מרכזיותה האזורית של הרשות" וכדומה.

אתי בנדלר:

אני רק רוצה לוודא שאני מוסיפה פסקה נוספת אחרי פסקאות (1) ו-(2), הפסקאות המתייחסות לנשיאה בעלויות, פסקה האומרת: "נגרמו חבלות חוזרות ונשנות לשילוט, רשאים משרד התחבורה והבטיחות בדרכים והרשות המקומית להסכים על הסרת השילוט או על כל הסדר אחר ביחס לשילוט". זה מה שאתה רוצה?

מיכה פרלמן:

לא, כי אז פה כל האחריות על משרד התחבורה, ואת אומרת שרשאית גם הרשות המקומית להסכים על הסרה.

יערה למברגר:

אולי משרד התחבורה, להסיר את השילוט או להגיע להסכמה אחרת עם הרשות- -

יריב לוין:

להורות.

היו"ר אופיר אקוניס:

מי בעד?

**הצבעה**

בעד – פה אחד

הסעיף אושר.

היו"ר אופיר אקוניס:

הסעיף אושר.

מיכה פרלמן:

אפשר לקרוא את הנוסח המתוקן?

אתי בנדלר:

זה לא נוסח סופי, כמובן: נגרמו חבלות חוזרות ונשנות לשילוט, רשאי משרד התחבורה והבטיחות בדרכים- -

מיכה פרלמן:

פה צריך להכניס: המפקח, כי עד עכשיו זה היה המפקח.

היו"ר אופיר אקוניס:

טוב.

אתי בנדלר:

רשאי המפקח על התעבורה להסיר את השילוט או להגיע לכל הסדר אחר עם הרשות המקומית ביחס לשילוט.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. הסעיף הבא, בבקשה.

אתי בנדלר:

מסירת מידע על שירותי תחבורה ציבורית – ללא תשלום 71ה. מרכז המידע הארצי, בעל רישיון להפעלת קו שירות, בעל רישיון למיתקן תחבורתי או רשות תימרור מקומית, לא יגבו כל תשלום בעד מסירת מידע או הצגתו לציבור בהתאם להוראות לפי סעיפים 71ב עד 71ד.

שימו לב, מדובר כאן רק על הגורמים שחייבים במסירת מידע על-פי החוק; כמובן, לא מדובר כל חברות התקשורת, שגובות תשלום עבור ביצוע שיחה או משלוח מסרון וכו'.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. מי בעד?

**הצבעה**

בעד – פה אחד

הסעיף אושר.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. בבקשה.

אתי בנדלר:

אי- חידוש רישיון להפעלת קו שירות או למיתקן תחבורתי 71ו. א מילא בעל רישיון להפעלת קו שירות או בעל רישיון למיתקן תחבורתי את חובותיו לפי סעיפים 71ב עד 71ה, לא יחדש המפקח על התעבורה את רישיונו, אלא אם כן נוכח כי בעל הרישיון עשה כל שביכולתו כדי למלא אחר ההוראות לפי הסעיפים האמורים.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא יחדש המפקח את רשיונו לקו. לא את רשיונו בכלל.

שלמה כץ:

זה קשור למפעיל.

יהודה אלבז:

אבל רשיון מפעיל, החוק עוד לא עבר.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה זה אומר?

יהודה אלבז:

הוא פוצל מחוק ההסדרים, אז הוא מחכה.

היו"ר אופיר אקוניס:

חברה כלשהי, שמפעילה 104 קווים, או חברה שמפעילה 60 קווים, או אגד שמפעילה יותר, רשיונה יישלל?

שלי יחימוביץ:

הם יידעו שהם חשופים לסנקציות.

יריב לוין:

הבעיה היא שהיום יש מעבר לאשכולות ולא רק לקווים בודדים, ולכן ההגדרה של רשיון הקו היא לפעמים לא תתפוס את המכלול.

נחמן שי:

אבל יש פה גם שיקול דעת של המפקח על התעבורה. הוא יעשה משהו מידתי.

אתי בנדלר:

כיוון שהצעת החוק האחרת פוצלה, ועדיין לא התחלנו לדון בה, אני מציעה שכרגע השינוי היחידי בסעיף 71ו יהיה כך שהוא יתייחס למפעיל מתקן תחבורתי ולהתקשרות עם מפעיל מתקן תחבורתי, כי כאן מדובר רק על רשיון, ולקראת הדיונים בהצעת החוק לתיקון פקודת התעבורה שפוצלה – אני לא זוכרת אם הוגשה בנפרד – תגבשו את התיקונים הנדרשים כדי להתאים את הצעת החוק הזו להצעת החוק ההיא, ונדון בזה כשנדון בהצעת החוק האחרת.

יערה למברגר:

אם זה גורם שאין לו כרגע רשיון- -

אתי בנדלר:

אז לבטל את ההתקשרות אתו.

יערה למברגר:

אבל אני לא בטוחה שזה התקשרות שמוסדרת על-פי דין. אם זה משהו שכרגע אין לנו הסדרה בדין לתת אותו, אז עכשיו תהיה פה הסדרה לא לחדש אותו?

אתי בנדלר:

מפעיל מתקן תחבורתי מכוח מה פועל כיום? יש לכם התקשרות חוזית אתו?

שלמה כץ:

יש למפעילים התקשרות חוזית אתו. חלקם, יש גם לנו התקשרות חוזית.

אתי בנדלר:

כלומר יש מקומות שמפעילים מתקן תחבורתי בלי שיש התקשרות עם משרד התחבורה?

יערה למברגר:

זה לא הסדר שמוסדר בדין.

אתי בנדלר:

אז אני לא אתייחס למפעיל מתקן תחבורתי בסעיף 71ו, אלא רק ככל שיש רשיון, הוא רשאי לא לחדש את רשיונו.

שלי יחימוביץ:

אבל אז אנחנו מאבדים את כל אלמנט סנקציה.

יערה למברגר:

אבל אם אין פיקוח, אין סנקציה.

יריב לוין:

מי שמפעיל היום מתקן תחבורתי מקבל רשיון?

שלמה כץ:

לא.

יריב לוין:

הוא נמצא אתכם בהסדר, נכון?

שלמה כץ:

חלק בהסדר, וחלק בהסדרים היסטוריים.

יריב לוין:

אז בואו נסייג את זה, ונכתוב שמי שיש לו רשיון כדין – כל עוד אין לאף אחד רשיון כדין, אין. ביום שיהיה, יהיה. אני לא רואה את הבעיה.

אתי בנדלר:

זה אומר שסעיף 71ו נשאר כנוסחו המוצע.

יריב לוין:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

בבקשה.

גיתית שיינין:

יש בעיה מסוימת, כמו שחבר הכנסת אקוניס הצביע ובצדק, למשל, סיטיפס, כרגע מדובר על חוזה זיכיון שנחתם עם המדינה להפעלת קו אחד. גם העובדה שלא ידוע כרגע מה רשיון המפעיל, גם העובדה שלמשל, נושא של מה זה אישור, כי יש איזשהו ניואנס, אישור הפעלה, שמבחינת הזכיינית של הרכבת הקלה, ברור שאישור ההפעלה הוא לב לבו של הסכם הזיכיון שניתן ל-30 שנה. לשלול בחוק כזה את זיכיון שניתן ל-30 שנה, זה נראה לא פרופורציונלי.

שלמה כץ:

אם נפעיל את הסנקציה הזו, תעלו את העניין הזה.

יריב לוין:

תשימו שלטים.

גיתית שיינין:

אם יהיה עניין של היעדר עדכון שוטף, עצם האפשרות לשלול בגלל דבר כזה, כאשר מלכתחילה מערכת הרכבת הקלה היא כזו שנבנית כבר עם שלטים אלקטרוניים, עצם האפשרות לשלול בגלל סעיף כזה – להפר את הוראות הסכם הזיכיון, על לב לבו של הסכם הזיכיון.

שלמה כץ:

אז תטעני אחרי זה, שזה לא מידתי.

גיתית שיינין:

למה בכלל להגיע למצב הזה?

מנחם אליעזר מוזס:

יש לך הצעה?

גיתית שיינין:

אפשר בסעיף 71ז(2) להחריג את 71ו.

אתי בנדלר:

איזה סנקציות את מציעה?

גיתית שיינין:

אני לא יודעת מה רוצים לקבוע, עוד לא ראיתי את הצעת החוק. אם רוצים לקבוע סנקציה אחרת שתחול על רכבת קלה, אפשר לחשוב על סנקציות שיכולות להיות יותר מידתיות, כמו לגבי קנסות – קנסות ממילא- -

יריב לוין:

סנקציה שלוקחים קו היא סנקציה קשה לכל אחד, כשלוקחים לו את הרשיון. היא תצטרך להיעשות, אם בכלל, בצורה הכי מידתית וזהירה שיכולה להיות, ויש בתי משפט, אם מישהו יחשוב שלא הפעילו את זה כמו שצריך, אבל הצבת השילוט זה לא פרט קטן בתוך הרשיון; זה פרט מהותי. אנחנו רוצים שיהיו שלטים בכל מקום, ומי שלא יציב שלטים, שלא יחזיק רשיון.

לאה ורון:

לדאבוננו, מתחומים אחרים רואים שהסנקציה של שלילת הרשיון כמעט לא מתבצעת. קחו גם את זה בחשבון.

שלי יחימוביץ:

יכול להיות שצריך להוסיף אופציה לסנקציה נוספת, לסנקציה כספית.

היו"ר אופיר אקוניס:

רעיון טוב.

גיתית שיינין:

יש לי הסכם שעבדו עליו שנים- -

יריב לוין:

אם הם ישתמשו בסמכותם על-פי החוק תוך הפרת הסכם הזיכיון אתך, תהיה לך טענה. לא ננהל פה עכשיו בית משפט.

שלי יחימוביץ:

אנחנו מוסיפים אופציה של סנקציית קנס.

היו"ר אופיר אקוניס:

בבקשה.

יערה למברגר:

אני רוצה להתייחס למספר דברים: ראשית, קפצנו לנושא הזה לפני שהגענו לסעיף שדן בזה. כשמסתכלים על הסעיף, רואים שהסיפא שלו אומרת: בתנאים ובשינויים שקבע השר, כלומר יכול להיות שצריך לעשות התאמות מסוימות, למשל, פה לא מדובר על רשיון מפעיל, יהיה רשיון אחר. יכול להיות שיהיה צריך לעשות את ההתאמות הנדרשות.

אתי בנדלר:

את מדברת על סעיף 2 להצעת החוק.

שלי יחימוביץ:

את צודקת.

יערה למברגר:

הערה שנייה: כיום אושרה בוועדת שרים לחקיקה – לפני מספר שבועות, ואנחנו בשלבים מאוד מתקדמים של תיקון פקודת מסילות הברזל, שמסדירה הסדרה שאמורה להיות מלאה ומקיפה לעניין הרכבת הקלה. אנחנו בשלבים מתקדמים לאור לוחות הזמנים הקרבים. יש שם הסדר מקיף של האישור וסוג הרישוי שיינתן לבעל הזיכיון בנוסף להסדר הזיכיון, ולכן אני חושבת שאם אחרי שנדון בחוק שם - החוק הזה, אני מניחה, ודאי יגיע לוועדת הכלכלה, נוכל להתאים כמו שנאמר לגבי ההסדרים. אם יהיה צורך, אחרי שנראה את הרישוי שם, נוכל לעשות הסדרים מתאימים.

ההערה השלישית היא, אל"ף, בתזכיר שבו אני מדברת יש גם הסדר של עיצומים כספיים, אז אנחנו לא צריכים לקפוץ ולהוסיף פה עיצומים כספיים, ששם יש לנו הסדר מסודר של עיצומים כספיים.

שלמה כץ:

איפה?

יערה למברגר:

בתזכיר- -

שלמה כץ:

לא, העיצומים הכספיים פה נוגעים לשאר המפעילים; לא רק הרכבת הקלה.

יערה למברגר:

כהערה כללית? עיצומים כספיים, מדובר בהסדר מקיף שהוועדה לא דנה פה. ודאי שלא נוכל לסיים את זה בדיון הנוכחי. אם רוצים, אני יכולה כבר עכשיו לומר משהו כמו 20, 30 סעיפים שצריך להוסיף אותם, אם מוסיפים הסדר של עיצומים כספיים, כדי שההסדר הזה יהיה מידתי וכנדרש בהתאם לדין. אם הוועדה רוצה, אני יכולה להתחיל לפרט. כמובן שלא הכנתי את עצמי, כי הנושא לא עלה מראש.

שלמה כץ:

אם כבר עושים חוק, למה לא להסדיר אותו מההתחלה עד הסוף?

יערה למברגר:

כי היה מתאים שהסדר כזה של עיצומים כספיים ייעשה באופן מקביל לפקודת התעבורה בכלל- -

שלמה כץ:

יכול להיות. אנחנו לא מטפלים בכול.

היו"ר אופיר אקוניס:

עוד הערות?

אתי בנדלר:

אני ממש מבקשת לא לדון כרגע בעיצומים כספיים, כי זה נושא סבוך, קשה, דורש הסדרה מקיפה עם מחשבה על כל אחד מהסעיפים.

הסנקציה היחידה שנותרת בעינה כרגע בהתאם להצעה היא של אי-חידוש רשיון להפעלת קו שירות או למתקן תחבורתי. סוכם שזה יתייחס רק לרשיון ולא למפעיל מתקן תחבורתי. אני רוצה בכל זאת להאיר את תשומת הלב לכך שמשרד התחבורה פועל שלא בהתאם לדין, שהוא נותן אפשרות להפעיל מתקנים תחבורתיים שלא ברשיון בהתאם להוראות הפקודה. לגבי חלק מהמפעילים, אפילו אין אתם הסדר חוזי, כפי שאני שומעת, ואז החוטא ייצא נשכר, דהיינו מפעיל מתקן תחבורתי שניתנת לו הרשאה לפעול בניגוד לדין, לא רק זאת, אלא גם לא תהיה שום סנקציה כלפיו, דהיינו אם ניתן רשיון, לא יחדש את הרשיון, אם הוא לא פועל בהתאם להוראות החוק המוצע, אבל אם המפעיל לא יציב את השילוט הנדרש או לא יטפל בו כפי שהצעת החוק דורשת, לא תהיה כלפיו שום סנקציה, כי אין רשיון ואין הסכם, אז אין מה לבטל.

יריב לוין:

הפתרון הוא שהם יעבדו בצורה מסודרת עם רשיונות, ולא שאנחנו דרך החוק הזה נייצר את זה.

אתי בנדלר:

אני מסכימה אתך, אני פשוט קוראת למשרד התחבורה והבטיחות בדרכים לפעול בהתאם להוראות פקודת התעבורה, כפי שתוקנה בשנת 2000 באופן דחוף, נדמה לי, בחוק ההסדרים.

היו"ר אופיר אקוניס:

בבקשה.

חוה ראובני:

71ו מנוסח כסמכות חובה: "לא יחדש המפקח על התעבורה". השאלה, אם לא כדאי לכתוב: "רשאי שלא לחדש". יש כאן חריג, הוא מאוד מצומצם.

היו"ר אופיר אקוניס:

טוב.

שלי יחימוביץ:

נכון.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם איני טועה, היושב-ראש העיר את ההערה הזאת. תודה רבה. אם כך, "רשאי". בבקשה.

דב חנין:

סעיף 77ז נותן פתרון לא מספק- -

אתי בנדלר:

לא קראתי אותו עדיין.

היו"ר אופיר אקוניס:

מי בעד 71ו?

**הצבעה**

בעד – פה אחד

הסעיף אושר.

היו"ר אופיר אקוניס:

הסעיף אושר. בבקשה.

אתי בנדלר:

מידע על שירותי תחבורה ציבורית – שמירת דינים 71ז. אין בהוראות סעיפים 71ב עד 71ה כדי לגרוע מהוראות לפי חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ח–1998.

כפי שצוין בעת הכנת הצעת לקריאה הראשונה, סברנו שמאחר שחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, החוק המכונה כחוק הנגישות, כולל פתרונות במכלול רחב מאוד של נושאים לנושאי הנגישות, כולל סטים רבים של תקנות לפיו, שנדונים בוועדת העבודה והרווחה, סברנו שראוי להשאיר את כל ההסדרים לאותו חוק ולתקנות כך שהדברים יוסדרו שם באופן קוהרנטי, ולא להתייחס לנושא הנגישות כל פעם בחוק נפרד.

שלי יחימוביץ:

דנו בזה גם.

דב חנין:

אדוני, אני רוצה להציע, כיוון שהנושא לא יכול ולא צריך לעכב את החוק החשוב הזה, אני מציע שנוסיף לסעיף 71ז הוראה, שהשר יקבע תוך, נניח, שנה הוראות או כללים שיתאימו את נושא המידע, ויאפשרו מידע זמין ככל הניתן לאנשים עם מוגבלויות.

אתי בנדלר:

זה מחייב תיקון בחוק השוויון, ויש שם הרבה מאוד הוראות.

יריב לוין:

אנחנו לא מנסים לייצר פה עכשיו תיקונים לכל החוקים בכל התחומים. המסגרת הזו גרה תחת הגג של כל החקיקה האחרת.

היו"ר אופיר אקוניס:

בבקשה.

עירית שביב-שני:

התקנות בנושא נגישות תחבורה ציבורית כבר נכתבו, וכשהן נכתבו, לא היו השילוט במפה בתחנה- -

יריב לוין:

אז תתקנו את התקנות.

עירית שביב-שני:

- - משרד התחבורה להתחייב לתקן את התקנות.

שלמה כץ:

זה שלכם.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתם יודעים, דברים שנוגעים לכל מה שקשור לאנשים עם מוגבלויות בוועדה הזאת עוברים במהירות, כולל רק בשלושת השבועות האחרונים עברו שורה של תקנות וחוקים.

אתי בנדלר:

אלה תקנות של ועדת העבודה והרווחה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל כל מה שקשור לתחבורה זה כאן.

אתי בנדלר:

גם לא.

היו"ר אופיר אקוניס:

עשינו כאן כמה דברים בחודש האחרון בעניין הזה, בעניין אנשים עם מוגבלויות, אפילו שלשום עבר בקריאה שנייה ושלישית חוק בעניין הזה. מי בעד 71ז?

**הצבעה**

בעד – פה אחד

הסעיף אושר.

היו"ר אופיר אקוניס:

הסעיף אושר. הלאה.

אתי בנדלר:

תיקון פקודת מסילות הברזל 2. בפקודת מסילות הברזל [נוסח חדש], התשל"ב–1972, אחרי סעיף 53 יבוא: 53א. חובת מסירת מידע על שירות הסעה ברכבת וברכבת מקומית. הוראות סעיפים 71ב עד 71ז לפקודת התעבורה יחולו על מפעיל מסילת ברזל בתחום רצועות זכות הדרך של מסילות הברזל כפי שהן מסומנות לפי דין ועל בעל זיכיון להפעלת מסילת ברזל מקומית לפי סעיף 46א, בתנאים ובשינויים שקבע השר.

אני מזכירה שכאן היתה התלבטות גדולה, כיצד להתייחס לנושא של שילוב הרכבות והרכבות הקלות בחוק הזה. לא הצלחנו להגיע לטכניקה חקיקתית מספקת, לדעתי, בנוסח הזה, ונאמר מפורשות שוב שנדון בזה בעת הכנת הצעת החוק לקריאה השנייה והשלישית. אני ערה לכך שהסעיף כפי שהוא מנוסח כרגע אינו מספק. איני יודעת אילו שינויים להציע בו. גברת ראובני, אנחנו מחכים בעיקר להתייחסות שלך.

יערה למברגר:

כשאמרנו שנדון בזה בהמשך, לפחות אני לקחתי בחשבון את ההתקדמות במקביל של התיקון שאנחנו עורכים, והתיקון הזה עוד לא הגיע לוועדה, עוד לא עבר שנייה-שלישית.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני שואל את המציעים, אולי נפצל את סעיף מסילות הברזל בינתיים?

שלי יחימוביץ:

לא, כי אנחנו מאבדים את כל האפקטיביות של הרכבת המקומית.

אתי בנדלר:

הבטיחו לבוא עם התייחסות לעניין. אני לא יודעת מה לעשות עם העניין.

שלי יחימוביץ:

אפשר לעשות תחולה שונה על הסעיף הזה?

אתי בנדלר:

אני יכולה לכתוב שהוא יחול בעוד שנתיים, אבל הכתיבה עצמה, כפי שהיא כרגע, היא לא נכונה.

דב חנין:

ממילא לפי דברי נציגת משרד המשפטים, הם הרי עובדים על תיקון יותר מקיף בעניין. כשיבוא התיקון היותר מקיף, אם הם ימצאו לנכון לשנות משהו בהוראה הכללית שנקבעה בחוק הזה, יביאו לנו. כרגע נראה לי שההסדר הזה מאוד חיוני כדי לשלב את הרכבת והאוטובוסים. אם יהיה צורך לתקן משהו, ככל שימצאו לנכון, יתקנו.

אתי בנדלר:

אם כך, לפחות אני מציעה שהתחילה של זה באמת לגבי רכבות תהיה מאוחרת כדי לתת להם הזדמנות להציע תיקונים בעניין.

שלי יחימוביץ:

איך ננסח את זה?

אתי בנדלר:

נכתוב: תחילתו של סעיף 1 ביום כך וכך, תחילתו של סעיף 2 במועד אחר.

שלי יחימוביץ:

נקבע מועד?

אתי בנדלר:

ודאי.

גיתית שיינין:

אם אני מבינה את הצעתכם, מדובר עדיין להשאיר את הנוסח של בתנאים ובשינויים שקבע השר. זה מאוד אמורפי, ומבחינת מפעילת הרכבת הקלה בירושלים- -

שלי יחימוביץ:

זה לא אמורפי. יש הרבה חוקים מסמיכים את השר.

יריב לוין:

אנחנו נשמח שקודם תתחילו לנסוע.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו מוסיפים את אישורה של ועדת הכלכלה. אפשר להצביע על תיקון פקודת מסילות הברזל, ולאחר מכן בתחילה נעשה את הדיפרנציאציה. מי בעד?

**הצבעה**

בעד – פה אחד

הסעיף אושר.

היו"ר אופיר אקוניס:

הסעיף אושר. בבקשה, תחילה.

אתי בנדלר:

כפי שסוכם, הוועדה אמורה לדון עכשיו בתחילתו של החוק הזה, רק לכשנשמע הערות, מתי ניתן יהיה להפעיל את זה באופן מעשי. אני מציעה שתהיה תחילה אחרת לסעיף 1 ותחילה אחרת לסעיף 2.

יריב לוין:

יהודה, שלמה, מה אתם מציעים?

יהודה אלבז:

מצד אחד, כבר התחלנו ליישם, אבל אנחנו גם יותר מודעים לבעיות שבדרך.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה מציע 1.1.12?

יהודה אלבז:

כן. אני אתקשה להתחייב שזה יעבור טוב, כמו שכתוב פה, בכל השפות, בצורה טובה, לפני שנה.

חוה ראובני:

מה עוד שתוכנית לפריסת שילוט אלקטרוני אמורה להתפרסם ב-31.1, וברור שב-31.1.11 אי-אפשר לעמוד בזה.

אתי בנדלר:

כלומר זה צריך להיות 31.1 של שנה כלשהי.

חוה ראובני:

החובה לפרסם את התוכנית היא ב-31 בינואר מדי שנה. אני לא חושבת שב-31.1.11 נוכל לפרסם איזושהי תוכנית.

יהודה אלבז:

לכן 31.1.12.

שלי יחימוביץ:

נכון שזו תחולת החוק, אבל ההיערכות היא בפועל תתחיל הרבה לפני זה.

יהודה אלבז:

כבר התחלנו. כשאני רואה את הקשיים שבדרך ואת איכות המידע- -

היו"ר אופיר אקוניס:

מאה אחוז.

אתי בנדלר:

החובה להציב שילוט סטטי גם תהיה ב-1.1- -

שלי יחימוביץ:

אם זו התחולה, אז גם את המסילות אפשר להשאיר באותה תחולה.

אתי בנדלר:

גברת ראובני, חברת הכנסת יחימוביץ אמרה שאם דוחים את התחילה ל-1.1.12, לא נעשה הפרדה לעניין מסילות הברזל, כי עד אז תהיו- -

יהודה אלבז:

צריך לבדוק עם הרכבת, מתי הם גומרים להציב את השלטים האלקטרוניים.

שלי יחימוביץ:

זה שנה וחודשיים – מעל ומעבר.

שמעון מויאל:

מאי 2011 – תחנת תל-אביב, אוניברסיטה, יוצב פרויקט ה-PIS, השילוט החכם.

יריב לוין:

אבל הרי אתם קובעים להם את אבני הדרך, אז זו לא בעיה.

אתי בנדלר:

תחילה: 1.1.12.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. מי בעד?

**הצבעה**

בעד – פה אחד

הסעיף אושר.

היו"ר אופיר אקוניס:

הסעיף אושר. החוק אושר לקריאה השנייה והשלישית.

שלי יחימוביץ:

תודה רבה לכולם.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה רבה, הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 11:05.**