##### הכנסת השבע-עשרה נוסח לא מתוקן

**מושב ראשון**

**פרוטוקול מס' 65**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**שהתקיימה ביום שלישי, י"ט אלול תשס"ו, (12.09.2006) בשעה 09:00**

**סדר היום**: **תקנות התעבורה (הוראת שעה), התשס"ו-2006 בדבר הסעות בשכר מאיו"ש ברכב מסחרי.**

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

משה כחלון - היו"ר

יצחק גלנטי

יצחק זיו

ישראל חסון

יורם מרציאנו

**מוזמנים**:

עו"ד חוה ראובני - לשכה משפטית, משרד התחבורה

פקד רוני לוינגר - קצין תביעות באגף התנועה, המשרד לביטחון פנים

נחום גבאי – מנהל אזרחי איו"ש קמ"ט תחבורה, משרד הביטחון

סא"ל שמעון אבני – קצין הגנה מרחבית פיקוד מרכז, משרד הביטחון

שטרנברג אורי – רשות התעופה האזרחית

שלמה ועקנין - קב"ט יש"ע

אריה פלדמן – יו"ר אגד

ייעוץ משפטי: אתי בנדלר

מנהלת הוועדה: לאה ורון

רשמת פרלמנטרית: אתי אפלבוים

**תקנות התעבורה (הוראת שעה), התשס"ו-2006 בדבר הסעות בשכר מאיו"ש ברכב מסחרי**

היו"ר משה כחלון:

בוקר טוב. אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר היום: תקנות התעבורה (הוראת שעה), התשס"ו-2006 בדבר הסעות בשכר מאיו"ש ברכב מסחרי.

אני מבקש מעורכת דין ראובני, נציגת משרד התחבורה, להציג את הנושא.

חוה ראובני:

בוקר טוב. תקנה 84(א) לתקנות התעבורה היא התקנה שמונה את כלי הרכב שלהם ורק להם מותר לבצע הסעות בשכר. תקנה זאת איננה, באופן כללי, מאפשרת הסעות בשכר ברכב מסחרי. בשנת 2001, בעקבות האינתיפאדה וריבוי פיגועי ירי בכבישי איו"ש, התרבו ההסעות בשכר בכלי רכב ממוגני ירי. בעיקר מדובר על היקף גדול מאוד של הסעות ילדים בין ישובים קטנים ומבודדים לבתי ספר שנמצאים במקומות מרכזיים. נמצא שיש מחסור בכלי רכב לביצוע ההסעות האלה ולכן ביקשו מאיתנו שנאפשר לבצע הסעות בשכר בכלי רכב מסחריים שימוגנו. משרדנו הגיע למסקנה שהדבר ראוי ונכון. הדבר נקבע כהוראת שעה, כיוון שזאת היתה היענות למצב נתון, בניגוד למדיניות הכללית שלנו, שלא לבצע הסעות בשכר ברכב מסחרי.

המצב הנתון הזה עוד מתמשך. ההוראה הזאת הוארכה וניתנה כהוראת שעה לשנה ואז הוארכה לשנתיים. איכשהו זה התפספס. היא פקעה לאחרונה לפני כשנה ואנחנו רוצים להחזיר אותה על כנה כי היא עדיין נדרשת.

ההוראה מתייחסת, משפטית, להסעה מיהודה ושומרון לישראל וחזרה ולא להסעות בתוך האזור, כיוון שתקנות התעבורה אינן חלות באזור. הדין החל שם אלה צווי אלוף הפיקוד והוא לא צריך את תקנות התעבורה כדי להסדיר את זה. אנחנו צריכים את המתאם בין שניהם. בתוך איו"ש קובע המפקד הצבאי , מה מותר ומה אסור בהסעות בשכר. לכן התקנה מתייחסת רק לכלי רכב שחוצים את הקו ונכנסים לתוך שטחי ישראל וחזרה.

זאת הבקשה שלנו. בחפזוני, שכחתי להשמיט מהנוסח הישן את המילים "חבל עזה", שלא צריכים להיות שם.

אתי בנדלר:

יש עוד איזה תיקון סמנטי שעליו אצביע אחר כך. חוה, מה קרה מאז שהתקנות הקודמות פקעו בספטמבר 2005 ועד היום? המשיכו בהסעות בשכר ברכב מסחרי?

חוה ראובני:

כן. היתה פניה אלי להאריך את זה. לדעתי אף אחד לא שם לב שזה פקע לפני שנה לכן אני לא חושבת שיש אנשים שהועמדו לדין על הסעות אסורות בשכר, למרות שאכן היתה תקופה של שנה שבהן הן היו אסורות.

אתי בנדלר:

אתם לא מעמידים לדין?

רוני לוינגר:

כעיקרון אנחנו אוכפים נגד תקנה 84(א), השוטרים מונחים שבאזורים האלה, לפי הוראת השעה הקודמת, זה בוטל.

חוה ראובני:

אני חושבת שראו אותה כתקפה לכל אורך השנים.

אתי בנדלר:

זאת אומרת שבטעות זה לא הוארך וכולם יצאו מהנחה שהתקנה בתוקף.

חוה ראובני:

כן.

אתי בנדלר:

האם הוספו כלי רכב ציבוריים ממוגני ירי בכל התקופה הארוכה הזאת? האמנם יש צורך עדיין בכלי רכב מסחריים שיבצעו את הסעות התלמידים?

נחום גבאי:

יש תחבורה ציבורית מסודרת המוסדרת על ידי אגד ודן ועוד שתי חברות. הבעיה היא לא בהסעות הסדירות. יש בעיה אם אני צריך להסיע, למשל, אחות מישוב מסוים לישוב מסוים.

לאה ורון:

עורכת הדין ראובני הסבירה לנו שמישוב לישוב זה לא רלוונטי.

נחום גבאי:

אם אני מביא מומחה למים מירושלים כדי לבדוק מערכת ביהודה ושומרון. האיש מסרב להגיע אם אין לו רכב ממוגן. הרכב הזה מיועד להביא אותו לנקודת העבודה ולהחזיר אותו. מדובר בעשרות בודדות של כלי רכב.

היו"ר משה כחלון:

כשאתה שולח רכב להביא אדם, אתה שולח אותו לצפת, למשל, או אתה שולח אותו לחלק הכי קרוב לקו הירוק ומשם אתה מסיע?

נחום גבאי:

יש כאלה שמגיעים עד הקו הירוק, מעמידים את הרכב באיזו נקודה ובא רכב ואוסף אותם. יש כאלה שמעדיפים להגיע ישירות מהמקום שממנו הם יצאו. ההסעה היא אותה הסעה, והשכר הוא בהתאם.

שלמה ועקנין:

לרוב אין כדאיות כלכלית להסיע לצפת אבל גם אין כדאיות להסיע לכפר סבא ולפצל בדרך. לכן רוב ההסעות הן מירושלים ומאזור גוש עציון, בית לחם לכיוון ירושלים.

היו"ר משה כחלון:

בכמה מכוניות מדובר?

שלמה ועקנין:

בהיבט של הסעות תלמידים מדובר בעשרות הסעות.

היו"ר משה כחלון:

אז זה חברת הסעות? אנחנו מדברים על חברת הסעות נוספת שנכנסת.

שלמה ועקנין:

לא. אלה הסעות קטנות. התלמידים מוסעים, ביהודה ושומרון, לרוב על ידי חברות לפיתוח של המועצות האזוריות, כמו שמקובל בכל הארץ. בתקופה של 2001, לא היה מענה להסעות קטנות. הפיתרון היחידי היו אוטובוסים ממוגני ירי. היה צורך לתת מענה גם להסעות התלמידים וגם של שגרת החיים, כפי שנחום גבאי ציין. לכן נדרש למגן רכבים קטנים יותר. סך הכל הרכבים המדוברים, לצרכים של ההתיישבות, ואני לא מדבר על חברת חשמל וגופים נוספים, סך הכל להתיישבות זה עד כדי 100-120 כלי רכב . אלה כלי רכב שמשמשים לשגרת החיים ולהסעות תלמידים. לעיתים מדובר גם בהסעה של החינוך המיוחד. למשל, הסעת נכים. לא היה רכב ממוגן ירי עם מעלון, היה צריך להמציא אותו.

ישראל חסון:

אנחנו הקמנו בעצם חברות הסעה שהם עם רכבים ממוגני ירי ביהודה ושומרון?

נחום גבאי:

לא. חברות ההסעה היו קיימות. בעצם הן התבקשו למגן מספר רכבים בנוסף לרכבים שממילא שימשו אותן להסעה.

אריה פלדמן:

אנחנו מתנגדים התנגדות מוחלטת לכל התהליך הזה. מה שקורה פה זה הקמה של מערך תחבורה, מסודר או פיראטי, וכל אחד יוכל לעשות הסעות. כל מי שיש לו רכב ממוגן יוכל לעשות הסעה לכל מקום, כולל כפר סבא ותל אביב. זאת הכרה או הכשרה של מסיעים פיראטים, וזאת לא היתה הכוונה. אני מלווה את הנושא של הרכבים הממוגנים הרבה זמן. בזמנו היה פרוייקט של אוטניק. היה לו פרויקט גדול של וואנים ממוגנים שיעשו הסעות. הפרויקט הזה נפל בגלל העובדה שאי אפשר לבקר את זה ולשלוט על העניין הזה וכל בעלים יגבר שם ותהיה אנרכיה מושלמת.

צריך להבין שיש שם תחבורה ציבורית מסודרת שעובדת על פי ההנחיות וההוראות של משרד התחבורה. גם כך עלות התפעול של האוטובוסים הממוגנים היא עלות גבוהה. אז עכשיו להכניס גם רכבים קטנים שייקחו מאיתנו גם ממה שנשאר מהפרנסה? אז איפה שאנחנו טובים אף אחד – אבל באותם מקומות שאולי לא נוסע אוטובוס כל שעה או חצי שעה, אלא נוסע מול התיאומים מול מועצת ישע והישובים, אני חושב שזה יהיה אסון כבד. צריך לשבת עם משרד התחבורה ולבדוק את הדברים כי לאגד ייגרמו נזקים כבדים ואני מעריך שגם לחברות אחרות. פעם דיברו על 40 כלי רכב.

עובד חברת חשמל שצריך להגיע, מגיע עם רכב של חברת חשמל. מה שיקרה הוא שאותם רכבים - אף אחד לא יוכל לאכוף את זה, לא המשטרה ולא משרד התחבורה. אנחנו רואים מה קורה בתוך שטחי מדינת ישראל, שאי אפשר לאכוף את החאפרים והפיראטים שעובדים. על אחת כמה וכמה באיו"ש. בצומת הגבעה הצרפתית תראה שיקום מערך תחבורה פיראטי לכל מי שירצה לנסוע לישובים. ידאגו שבכל ישוב יהיו כמה רכבים קטנים כמו וואנים, טנדרים, ובסוף יהיו גם רכבים לא ממוגנים שייקחו נוסעים בתשלום. ייגרם פה נזק כבד.

היו"ר משה כחלון:

הרי זה עובד מ-2001 ולא קרה שום דבר. מה השינוי?

אריה פלדמן:

קודם כל זה עבד במימדים קטנים. עכשיו רוצים להרחיב את זה בצורה משמעותית. לדעתי, אני לא מוכן להתחייב, התופעה יותר רחבה ממה שהוועדה יודעת. אני לא יודע עד כמה יש אכיפה בעניין הזה על ידי המשטרה ומשרד התחבורה. לדעתי צריך לתחם את העניין הזה. היו 40 כלי רכב שהיו מורשים. עכשיו מדברים על הסעות תלמידים. אנחנו גם עושים הסעות ילדים ביהודה ושומרון. היינו גם צריכים להתקין חגורות בטיחות וגם זה עלה לנו כסף. בסוף יבוא אדם שקנה את הרכב שלו בכלל למטרה אחרת של עבודה וביציאה בבוקר ובחזרה אחר הצהריים הוא עוד ירוויח על הדרך. אני לא רואה איפה מס הכנסה ואיך מסתדרים עם זה. זאת בעיה כבדה שמשרד התחבורה צריך לתת עליה את הדעת.

חוה ראובני:

התקנה הזאת לא מבקשת להרחיב שום דבר לעומת 2001. התקנה היא בדיוק, מילה במילה, אותה תקנה משנת 2001. אנחנו לא מבקשים להרחיב שום דבר בהיקף השימוש.

זאב פרידמן:

כמה כלי רכב כאלה כבר יש?

חוה ראובני?

אני לא יודעת. התקנה לא מבקשת להרחיב. אנחנו לא מבקשים כאן לתת היתר לחאפרים. רכב מסחרי, ברגע שנכנס לתקנה 84(א), חלים עליו כל הדינים שחלים על הסעות בשכר. הוא חייב רישיון לפי צו פיקוח על ההסעות. הוא צריך להיות ממוגן. יחולו עליו כל הדינים שחלים על ההסעה. אני אומרת שבלי ההוראה הזאת, רכב מסחרי איננו רשאי לעשות הסעות בשכר. כאן אני מאפשרת לו להיכנס לרשימה עם הפוטנציאל של הסעה בשכר. הוא עדיין צריך לעמוד בכל הדינים שחלים על ההסעות. בוודאי ראוי שתהיה אכיפה ולא יהיו חאפרים, על זה אין לי ויכוח.

לגבי התחבורה הציבורית. כמו שבכל מקום אחר בארץ אנשים זכאים לקבל הסעות פרטיות בשכר ולא להיות תלויים רק בשירותי התחבורה הציבורית, בין פתח-תקוה לירושלים, אז אותו דבר בין אריאל לפתח תקוה. אני לא רואה שום סיבה להגיד שכאן אנחנו נמנע את זה כי יש תחבורה ציבורית וקווי שירות.

אריה פלדמן:

אני חושב שכנציגת משרד התחבורה אסור לך לומר את הדבר הזה. את נותנת הכשר לחאפרים.

חוה ראובני:

זה בכלל לא מה שאמרתי. אמרתי שאני לא נותנת הכשר לחאפרים. אני נותנת כאן פוטנציאל לקבל רישוי לעסוק בהסעות בשכר. אמרתי שכל הדינים חלים.

אריה פלדמן:

עכשיו את רוצה להרחיב לכל רכב.

חוה ראובני:

לא. אדוני יגיד לו שלא יכניס מילים לפי. הוא אומר בדיוק להפך ממה שאמרתי.

היו"ר משה כחלון:

מר פלדמן רואה עצמו נפגע מהתקנה הזאת והוא רוצה –

חוה ראובני:

אבל הוא אומר שאמרתי דברים שהם בדיוק ההפך ממה שאמרתי.

היו"ר משה כחלון:

בשביל זה יש פרוטוקול.

חוה ראובני:

אני כבר פגשתי עתירה לבג"ץ שמצטטת חצי משפט שאמרתי פה בחדר הזה ובבג"ץ כתוב לשופטים שעורכת דין ראובני אמרה כך וכך, אז אני חייבת להיזהר.

אריה פלדמן:

אנחנו מפעילים תחבורה ציבורית וכל הסדר כזה שירחיב, וכבר מדברים על הסעת תלמידים - אלה דברים שאי אפשר לעצור אותם ואי אפשר לאכוף אותם ואי אפשר לבקר אותם. זאת הבעיה הכי גדולה. לנו יש הסכם מול הממשלה. אנחנו מפעילים שם מערך מסודר. בסוף מה יקרה? יעבדו אותם אנשים שהם בלתי מורשים, או שאולי כן יהיה להם רישוי, אבל זה פוגע בנו. ברגע שתהיה פגיעה בנו, רמת השירות ביהודה ושומרון תרד. לא יעזור לאף אחד שום דבר. אני חושב שצריך לקבוע קריטריונים ברורים, ולא שכל רכב מסחרי - אנחנו מכירים את עם ישראל. פתאום יצוצו עוד 500,000 כלי רכב שכולם יהיו ממוגנים, וחלקם גם יהיו על חשבון משרד הביטחון. הם יהיו למטרות א' ובסוף הם יעסקו בהסעות שזאת מטרה ב'. הנזק פה, לאורך זמן, יהיה נזק כבד. לדעתי, אף אחד לא יוכל לאכוף את זה ורמת השרות לאזרחים תרד כי אנחנו לא נוכל לעמוד בזה. במקום שאותם אזרחים ייסעו איתנו, הם ייסעו עם מישהו אחר. אפשר לראות מה קרה בכפרים הערביים ב-20 השנים האחרונות. בדיוק אותה תופעה – נתנו באישור ואף אחד לא אכף וכולם עברו להסעות פרטיות בשכר.

היו"ר משה כחלון:

העניין הזה עובד משנת 2001. יש פה גם התחייבות שאין כוונה להרחיב את ההיקף.

חוה ראובני:

אנחנו לא קובעים את ההיקף אנחנו נותנים רק פוטנציאל חוקי לקבל רישוי.

ישראל חסון:

אפשר להבין את ההיקף? אפשר להבין את התהליך? אפשר להבין מאיזה ישובים? אפשר לקבל את הפרטים האלה? אני רוצה לקבל מספרים כדי להבין את ההיקף ומאיזה ישובים זה עובד. זה יוצא מאיתמר או שזה יוצא מאלקנה?

היו"ר משה כחלון:

זה יוצא מכל מקום שיש צורך.

נחום גבאי:

אני אבהיר. יש כאן שתי אופרות. יש את האופרה של הסעות מישראל ליהודה ושומרון ויש את ההסעות הפנימיות ביהודה ושומרון. אלה שני דברים שונים לחלוטין. לגבי תחבורה ציבורית, אריק צודק. היא מצוינת, עושים מאמצים ובאמת צריך להצדיע גם לאגד וגם לדן. אבל תחבורה ציבורית פותרת בעיות של שעות השיא, כאשר צריך להסיע מסה של נוסעים. אבל מה קורה אם אישה צריכה ללכת בשעה 09:00 לרופא? אין כלי רכב. הרכב היחידה הזמין זה אותו רכב ממוגן ירי. אישה בהריון לא לוקחת סיכון והרכב הזה מיועד להסיע אותה לרופא הקרוב שנמצא באריאל והיא נמצאת באיתמר. מדובר ב-40-50 כלי רכב.

למגן רכב פרטי זה בין 40 ל-100 אלף שקל, תלוי בסוג הרכב. לא כל אחד מתנדב למגן רכב ולהתחיל לעבוד בהסעה פיראטית.

ישראל חסון:

אתם כל הזמן מתארים את אותו תאור אבל לצערי עונים על מעט שאלות. אני מאוד מבין את העמדה של אגד ואני מבין את העמדה שלכם. בסופו של דבר אתם באים לפה בבקשה ליצור נקודת איזון ביניכם. אני אומר לך שצודק מי שחרד במדינה שאם אתה פורץ פרצה, זה הופך לשיטפון ואז הממוסד מתמוטט. אנחנו מכירים את זה בעשרות תחומים. ראית את זה בתחום הדלק. מה קרה לתחנות הדלק עם הדלק הפיראטי? אתה רואה את זה בהסעות כאלה ואחרות.

אני שואל שאלה פשוטה: כמה? ואיפה? אם אתה אומר לי שזה נמצא באיתמר ובאריאל אז אני מבין את הצורך. או שפשוט על מנת לתת מענה לצורך מסוים אנחנו נותנים עידוד לפיתוח חאפריות ועוד פעם מפרקים משהו ממוסד וטוב?

נחום גבאי:

מדובר בשלוש חברות שמוקמות בעיר אריאל. אלה חברות ההסעה שתפקידן לפעול יותר ביהודה ושומרון ולפתור מצוקות בישובים כמו איתמר וישובים אחרים. החברות יושבות באריאל.

ישראל חסון:

והם נותנים מענה גם לבית חגי?

נחום גבאי:

לא. שם יש חברה לפיתוח שיש לה גם רכבים קטנים ממוגנים.

היו"ר משה כחלון:

מר גבאי, האם אתה יכול לתת תשובה לאגד ודן ולכל החברות הציבוריות, שמשקיעות שם מיליונים ועושים שם עבודה טובה, לפחות על פי העדות שלך, איך הן לא נפגעות מהתקנה הזאת?

נחום גבאי:

כי הפעילות היא מעבר לשעות השיא, מעבר לשעות ההסעה.

היו"ר משה כחלון:

אבל איך יש לך שליטה? ברגע שאתה נותן לאדם רישיון אתה אומר לו שיפעל רק בשעות מסוימות?

נחום גבאי:

אני פקח תעבורה ויודע שרכב חאפר לעולם לא יפעל במקביל לשעות השיא.

היו"ר משה כחלון:

איך אתה יודע?

נחום גבאי:

כי אני מפקח על זה. זה אחד מהתפקידים שלי.

היו"ר משה כחלון:

אריק, שמעת מה אמר גבאי? הוא אומר שהוא משלים אתכם. נוצר ואקום ומישהו ייכנס לואקום הזה.

אריה פלדמן:

לא. אנחנו פועלים על פי הנחיות. הרי אי אפשר להוציא מכל ישוב כל חצי שעה אוטובוס. יש שעות שנקבעו בתאום. בתוך יהודה ושומרון זה באחריות הצבא ועם זה אין לי בעיה. לי יש בעיה עם אותו אחד שרוצה לנסוע מאיתמר לתל אביב, ואז לאט לאט, כפי שאמר חבר הכנסת חסון, התופעה תלך ותתרחב.

חוה ראובני:

הטיעון הזה נכון לא רק לגבי יהודה ושומרון. אם ניקח את הטיעון הזה עד הסוף, זה אומר לאסור הסעות בשכר בכל מקום שיש תחבורה ציבורית. אם יש תחבורה ציבורית בין ירושלים לתל אביב, אז לאסור על חברות הסעה לבצע הסעות פרטיות בקטע הזה.

אריק פלדמן:

אי אפשר לאשר הסעות בשכר בכל מקום במדינת ישראל. לא כך עובד משרד התחבורה.

ישראל חסון:

עורכת הדין ראובני, את לא מצליחה לעזור לי להגיע להבנה. אם זה חשוב, אז תעזרי לי, ואל תמשכי את הדיון לנקודות קיצון. ברור לנו שאגד רוצה לשמר את הכל אליה, וברור לנו שאנשים רוצים שיגיע אוטובוס כאשר הם צריכים אותו. אני מבקש לדעת איך אנחנו יודעים לבצע בקרה ופיקוח ובאמת לאשר את הכמות הנדרשת על מנת לתת מענה לאוכלוסיה שזקוקה לזה? לכן שאלתי היכן זה נמצא. כשזה מרוכז באריאל ואומרים לי שזה לכל יהודה ושומרון, אז משהו באוזן שלי לא נתפס. משהו בשכל לא נתפס. אני שואל את עצמי למה אין לי בעיה בבנימין ולמה אין לי בעיה ביהודה ובהר חברון, ויש לי בעיה רק באריאל? מותר שיהיה לי ספק מסוים? מותר. הרופא מצפת שרוצה להגיע, מגיע רק לאריאל משום מה. תעזרו לי לפתור את הספק ולהבין למה צריך דווקא שם, כמה ואיך מווסתים את העניין הזה?

חוה ראובני:

אני יכולה להשיב רק על חלק מהדברים. אני לא יודעת, מהעמדה שלי, לספק נתונים על מה שקיים בשטח. מר נחום גבאי מכיר את השטח. הויסות ייעשה בשני דרכים. לדעתי יש שני אמצעי ויסות. אחד, פיקוח יעיל ואפקטיבי כדי למנוע חאפריות, כך שכל רכב כזה יעבוד רק בחברת הסעות מוסדרות מורשית. שנית, צריך להבין שרכב הסעה זה כמו מונית. הפער הכלכלי בין לקחת הסעה לבין לנסוע בקו שירות, ברור שידחוף אנשים לקווי שירות, אם הם עומדים לרשותם. אנשים לא ייקחו רכבי הסעה בעשרות ומאות שקלים לנסיעה, כאשר הם יכולים לעשות את זה בקו שירות. ההסעות באות לעשות את ההשלמה, בדיוק כמו בתחומי מדינת ישראל.

ישראל חסון:

גברת ראובני, אני מצטער לומר לך. רכב הסעה ממלא את הדלק שלו בתחנת הדלק שהיא מול אריאל, שהדלק עולה שם בשקל פחות ממה שעולה לאגד. אז הוא יכול לקחת במחיר של אגד ולנסוע ולהרוויח עדיין שקל. את מבינה? זה החיים.

עזבי את הפיקוח. אני רוצה להבין את הצורך. האם הצורך הזה קיים רק באריאל?

נחום גבאי:

הצורך קיים בכל יהודה ושומרון. יש חברות פיתוח בכל יהודה ושומרון, והם מעסיקים כלי רכב קטנים כדי לפתור בעיות.

ישראל חסון:

מה שאתה מבקש ממני זה באמצעות חברות הפיתוח?

נחום גבאי:

חלק. יש חברות פיתוח ויש גם חברות פרטיות. אותן חברות פרטיות יושבות באריאל.

ישראל חסון:

אם אתה מדבר על חברות פיתוח, אני בטוח שלאגד אין תלונה על זה.

אני שואל: מלבד חברות הפיתוח, איפה יש פרטיים?

נחום גבאי:

הסברתי שבאריאל יש 3 חברות שמשרתות בעיקר את השומרון. כל הצרכים האחרים ממומשים על ידי חברות לפיתוח.

ישראל חסון:

למה אין צורך בזה באזור בית אל?

היו"ר משה כחלון:

מר גבאי, דבר אחד חסר לנו פה ולכן אני לא יכול להביא את זה להצבעה. איך אתם מבטיחים שהתקנה הזאת, כפי שאמר חבר הכנסת חסון, לא תנוצל לרעה? איך הטפטוף הזה לא יהפוך לשיטפון. על זה לא הצלחתי לקבל מכם תשובה, ולכן זה מקשה עלי לקבל החלטה. אני צריך תשובה ברורה איך אתם מונעים? איך אתם אוכפים? איך אתם מפקחים?

אתי בנדלר:

התשובה צריכה להיות של משרד התחבורה.

נחום גבאי:

חברה כזאת מקבלת רשיון מטעמנו. אנחנו מפקחים על המשרד. אנחנו בודקים את חברות ההסעות. במשך 5 שנים לא קיבלנו ולו תלונה אחת, לא מאגד ולא מדן ולא מאדם פרטי שאמר: "גזלו אותי".

היו"ר משה כחלון:

פלדמן, איך זה התנהל עד היום?

אריה פלדמן:

עד היום היו איקס כלי רכב, 40 כלי רכב. אני אומר לך שהיום בשטח יש הרבה יותר כלי רכב ממה שהיה בתחילת התקנה. היום גם הולכים להרחיב אותה.

חוה ראובני:

אין כאן שום הרחבה. זה מילה במילה התקנה מ-2001.

אתי בנדלר:

נוסח התקנה לא מגביל את היקף ההסעות או את מספר כלי הרכב שיכולים לעשות בו שימוש. הנוסח הוא אותו נוסח וכל מה שהוא אומר זה שמותר לרכב מסחרי לבצע נסיעות בשכר בין האזור לבין מדינת ישראל.

ישראל חסון:

גברתי היועצת המשפטית. מאחר והתקנה לא מגדירה מי מגדיר את הצורך ומי נותן את האישור - - -

ישראל חסון:

מאחר והתקנה לא מגדירה. מי מגדיר את הצורך? מי נותן את האישור?

נחום גבאי:

כל ההמצאה של רכב ממוגן זה אילוץ ביטחוני שלמשרד התחבורה לא היה חלק בו. מי שקבע זה הצבא והוא זה שמכתיב.

היו"ר משה כחלון:

מר גבאי, אנחנו מדברים על משהו אחר. יש לך תשובה איך אנחנו מבטיחים שהתופעה הזאת לא תתרחב ותנוצל לרעה?

שלמה ועקנין:

יש פה סיפור קפקאי שמתפתח עם האמירות של אגד. ב-2001 הייתי בתפקידו של חברי המלומד. כשפנינו והתחננו לגורמים שימגנו רכבים לא מצאנו אותם, לרבות אגד. כשהיום אנחנו מבקשים לשפר את התחבורה הציבורית באיו"ש כדי למנוע חטיפות ולחסוך לצבא את הויזות שהם מפעילים מכספם הפרטי לטובת הסעות אזרחים לאורך הכבישים, המסיעים אגד ודן אומרים לנו: "שניים זה כלכלי, שלושה זה לא כלכלי". אני גונז כרגע את הסיפור הקפקאי אבל יש פה סתירה פנימית.

הפריסה היא בכלל יהודה ושומרון. דרך אגב, כשרצינו להסיע בתוך הישוב היהודי בחברון, עלינו לרגל מספר פעמים לאגד, אני מדבר על היסטוריה, אבל אני עוזב את זה.

הפריסה היא בכלל יהודה ושומרון. קרי, יש בשומרון 5 חברות לפיתוח. השיטה שבה זה עובד זה לא שמישהו רוצה הוא ממגן. קודם כל צריך לעבור את משרד התחבורה וכך הלאה. בשורה התחתונה, ללא הצורך שמוגדר על הצבא ומתואם על ידי משרד החינוך, זה לא מתקיים.

היו"ר משה כחלון:

כך אתה מצליח לגדר את זה ולא לתת לזה לפרוץ?

שלמה ועקנין:

יותר מזה, אין כוונה להרחיב. בכל מקרה, האיום קיים באיזושהי צורה אבל הירי פחת.

ישראל חסון:

ההסעות בשכר זה על פי דרישות של הצבא?

שלמה ועקנין:

כן.

ישראל חסון:

ההסעות האלה נועדו לשרת את הקריטריונים שהצבא קבע?

שלמה ועקנין:

הצבא קבע.

ישראל חסון:

לדעתי הצבא אחראי רק על הסעות תלמידים.

שמעון אבני:

זה נכון שזה בעיקר הסעות תלמידים - - -

ישראל חסון:

תקן אותי אם אני טועה. הסמכות שלך היא להגדיר את אופן התנועה, ובעיקר בנושא הסעות תלמידים ותחבורה ציבורית. אנחנו דנים כעת על הצורך.

היו"ר משה כחלון:

הצורך הוא ברור. אנחנו רק אומרים - - -

ישראל חסון:

אני לא יודע מה ברור פה. ההסעות האלה הם רק לתלמידים? אתה לא מבין שאנחנו נותנים פה הכשר לחאפריות.

לאה ורון:

זה היה מ-2001 ולא היו תלונות. היתה תקופה שהתקנה לא היתה בתוקף ולא היתה אף תלונה.

אריה פלדמן:

שלמה ליווה אותי הרבה שנים, בתוקף תפקידו בצה"ל בנושא של המיגונים. אגד היה חלוץ וכיום אנחנו מפעילים כ-100 אוטובוסים ממוגנים ביהודה ושומרון. בזמנו, לנושא של חברון, נתנו פיתרון רק שהצבא לא קיבל אותו. מיגנו שני רכבים קטנים והתושבים בחברון לא רצו שנפעיל את הרכבים האלה. הרכבים האלה קיימים ואם רוצים אפשר להפעיל אותם.

אני מבין מעורכת הדין של משרד התחבורה שרוצים להרחיב ורוצים לקחת ולפתח - - -

חוה ראובני:

אתה מוכן להפסיק להכניס לפי דברים הפוכים ממה שאמרתי, פעם שלישית?

אריה פלדמן:

לא צריך להתרגז גם אם לא שמעתי טוב.

חוה ראובני:

שלוש פעמים? כנראה שלטיעון שלך אין מספיק תוקף בפני עצמו ואתה צריך להיתלות עלי.

אריה פלדמן:

אני אומר שאסור להרחיב את התקנה.

לאה ורון:

לא מדובר בהרחבה. שמעת גם מעורכת הדין בנדלר שלא מדובר בהרחבתה של התקנה.

אריה פלדמן:

ברגע שנותנים את האישור – אנחנו רואים מה קורה בשטח ואנחנו רואים את ההרחבה. בתוך עמנו אנחנו חיים ואנחנו יודעים בדיוק למה גורמות התופעות האלה לאורך זמן. לכן אנחנו מבקשים שאנחנו לא ניפגע מהתהליכים הללו.

היו"ר משה כחלון:

איך מבטיחים שהם לא ייפגעו?

חוה ראובני:

הטיעון של אגד הוא שהסעות בשכר הן לא לגיטימיות.

היו"ר משה כחלון:

התרשמתי שלא הולכת להיות פגיעה באגד ולא הולכת להיות התרחבות. גברתי היועצת המשפטית, אני צודק? את לא הולכת להרחיב את מה שהיה עד היום.

חוה ראובני

אני לא הולכת לעסוק בכמויות. אני רוצה לאפשר את הכלי של הסעות בשכר ביהודה ושומרון, בדיוק כפי שקיימת בתחומי מדינת ישראל לבחירתו של האזרח.

משה כחלון:

מה היה עד היום?

חוה ראובני:

זה מה שהיה ואני רוצה לאפשר שזה יימשך. בכל מדינת ישראל יש אפשרות לאדם לוותר על שירותי התחבורה הציבורית ולעשות הסעה בשכר. אני רוצה לאפשר את זה גם ביהודה ושומרון, ששם רק יש צורך ייחודי במיגון, וזאת על פי דרישות הצבא.

נחום גבאי:

מדובר בחברות פיתוח שיש להן רכב מצומצם למטרות ספציפיות. מדובר ב-3 חברות שבסך הכל יש להם 45 כלי רכב. אין פה התרחבות. במשך 5 שנים זה לא התרחב. גם אני רוצה לשמור על אגד ועל דן.

היו"ר משה כחלון:

חבר הכנסת חסון, היות וגם אתה שותף לדעתי, שהחשש הגדול שלנו הוא שזה יתפתח לחאפרים, ויפגעו בשירות וגם באגד ובחברות המסודרות, אני אאשר את התקנה הזאת ל-6 חודשים בלבד. במהלך השישה חודשים, אגד, דן, וכל החברות, יעקבו אחר העניין הזה. אם באמת תביאו לכאן הוכחות שהתופעה הזאת מתרחבת ועומדים טרנזיטים בגבעה הצרפתית ומתחילים להסיע אנשים, נצטרך לדון בזה פעם נוספת. אם לא, בעוד חצי שנה נאריך את זה לשנתיים, כפי שביקש השר.

חברי הכנסת, זה מקובל עליכם?

ישראל חסון:

מקובל.

יורם מרציאנו:

אנחנו תמיד סומכים על שיקול דעתו של היושב ראש שלנו.

היו"ר משה כחלון:

במקביל, אני מבקש מהמשטרה לאכוף את זה ולעמוד על המשמר, לא כפי שהיה מספטמבר 2005 ועד היום.

נחום גבאי:

התקנה הזאת מוארכת כל שנתיים. לקצץ שלושת רבעי מהתקופה זה לא סביר. תאריכו לפחות לשנה.

היו"ר משה כחלון:

בעצם אנחנו מוסיפים עבודה לוועדה. אתם תגיעו לכאן ואנחנו לוקחים על עצמנו לטפל בזה.

חוה ראובני:

אדוני, לגבי ההיקף, יש לנו כבר 5 שנים ניסיון. מה קרה היום?

היו"ר משה כחלון:

אני רוצה לומר לכם שלא הצלחתם לשכנע שהתופעה הזאת לא הופכת להיות תופעה שלילית.אנחנו רוצים, במהלך החצי שנה הזאת, לבדוק את הדברים שלא נבדקו עד היום. אם הכל בסדר, זה לוקח בדיוק 20 דקות להאריך את התקנה לשנתיים נוספות. אז יהיה לכם לעוד שנתיים וחצי.

לאה ורון:

אנחנו מבקשים מנציגי הממשלה להביא לישיבה הבאה חומר מסודר עם נתונים ודאיים שחברי הכנסת יוכלו לעבור עליהם.

אתי בנדלר:

מספר כלי הרכב שקיבלו רישיון לבצע הסעות בשכר.

חוה ראובני:

"תיקון תקנה 84א.

1. בתקנה 84א לתקנות התעבורה, התשכ"א - 1961, אחרי פסקה (3) יבוא:

טור א' טור ב'

"(4) רכב מסחרי אחוד הרכב מסיע נוסעים מישראל לאזור או

ורכב מסחרי בלתי אחוד מהאזור לישראל;

שמוגן נגד ירי בפסקה זו, "איזור" – יהודה והשומרון".

2. תוקפן של תקנות אלה לשנתיים מיום פרסומן."

יש להשמיט את המילים "וחבל עזה". לגבי תוקפן של התקנות, אנחנו עדיין חושבים שזה נכון להאריך לשנתיים. אם הוועדה סבורה שצריך לקצר את זה, אז הייתי מבקשת לפחות שנה. יש לנו כבר 5 שנים ניסיון.

היו"ר משה כחלון:

אני רוצה לומר ששיקול הדעת של הוועדה הגיע למסקנה הזאת רק משום שמדובר בחיי אדם וברכב ממוגן. אחרת, הייתי חושב בכלל לדחות את זה. היות ואני לא רוצה להשאיר ואקום ואנחנו ערים לסכנות שאורבות לחיי אדם בכבישים ובצמתים, ההחלטה היא להאריך בחצי שנה. במשך החצי שנה נשמע גם את החברות שעובדות, נשמע אתכם ואת המשטרה ואז אפשר להאריך את זה ולא יקרה שום דבר.

אני מביא את זה להצבעה. מי בעד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

ההחלטה להאריך את תקנה 84א בחצי שנה נתקבלה.

היו"ר משה כחלון:

הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 09:55.