**הכנסת השבע עשרה נוסח לא מתו**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 111**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שני, ו' בכסלו התשס"ז (27 בנובמבר 2006), שעה 10:00**

**ס ד ר ה י ו ם**

**הפרטה של קווי אגד ברחבי הארץ**

**הצעתו של חבר הכנסת יעקב מרגי**

**הנחיות לסטודנטים בתחבורה הציבורית – היקף הניסוי**

**הצעתו של חבר הכנסת משה גפני**

**הצעה לסדר היום בנושא התנהלות חברות המונופול בתחבורה הציבורית –**

**ביצוע ההפרטה ושיטת המכרזים והתמלוגים**

**הצעתו של חבר הכנסת שמואל הלפרט**

**נכחו**:

**חברי הוועדה**: גלעד ארדן – מ"מ היו"ר

רוברט אילטוב

אליהו גבאי

משה גפני

שמואל הלפרט

אבשלום וילן

דב חנין

יואל חסון

אלכס מילר

יעקב מרגי

חנא סוייד

אופיר פינס-פז

**מוזמנים**: אלכס לנגר - סמנכ"ל בכיר יבשה והמשנה למנכ"ל משרד התחבורה

והבטיחות בדרכים

יהודה אלבז - מנהל אגף בכיר, תחבורה ציבורית, משרד התחבורה

והבטיחות בדרכים

ערן היימר - חשב משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

שלמה כץ - תעבורה, ממונה פיקוח ארצי, משרד התחבורה

והבטיחות בדרכים

ירון שרעבי - יועץ כלכלי לשר התחבורה והבטיחות בדרכים

יוני שקד - משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

ניר הרוש - רכז תחבורה, אגף החשב הכללי, משרד האוצר

ערן היימר - מרכז בכיר, אגף החשב הכללי, משרד האוצר

אריה פלדמן - יו"ר אגד

יוסף צ'צקס - מנהל אזור ירושלים, אגד

איתן פיקסמן - דובר חברת דן

אופיר קרני - מנהל כספים, חברת דן

יצחק כהן - ראש תחום חשבות וכלכלה, חברת דת

דוד גאליס - דירקטור, חברת דן

אברהם טובול - מנכ"ל אגד תשתית

עפיף עפיפי - סמנכ"ל שרותי אוטובוסים מאוחדים בע"מ

הרצל בדוסה - סמנכ"ל כספים, חברת סופרבוס ושות'

נירה סיפרמן - מנכ"ל אגד תעבורה בע"מ

שבי אלה - מנכ"ל חברת מרגלית שיא רכב בע"מ

אבינועם לוי - חבר ועדת ביקורת, ארגון חברות ההסעה

איתמר אליצור - מנכ"ל התאחדות הסטודנטים

רון צפריר - יו"ר אגודת הסטודנטים, מכון לב, התאחדות

הסטודנטים

אברהם נאור - יו"ר אגודת הסטודנטים בעמק הירדן

איתי ברדה - יו"ר ארגון הסטודנטים בישראל

שגיא בן-חור - ארגון הסטודנטים בישראל

יחיאל חרז - יו"ר ועד התושבים בית"ר עלית

עו"ד זאב פרידמן - ארגוני הצרכנים

שמואל גרינברג - עוזר פרלמנטארי לחבר הכנסת משה גפני

הרצל גליצקי

אליהו זלמנוביץ

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמה וערכה**: אהובה שרון – חבר המתרגמים בע"מ

**הפרטה של קווי אגד ברחבי הארץ**

**הצעתו של חבר הכנסת יעקב מרגי**

**הנחיות לסטודנטים בתחבורה הציבורית – היקף הניסוי**

**הצעתו של חבר הכנסת משה גפני**

**הצעה לסדר היום בנושא התנהלות חברות המונופול בתחבורה הציבורית –**

**ביצוע ההפרטה ושיטת המכרזים והתמלוגים**

**הצעתו של חבר הכנסת שמואל הלפרט**

היו"ר גלעד ארדן:

בוקר טוב לכולם. אני פותח את ישיבת הכלכלה. על סדר היום שלושה נושאים שכולם עוסקים בתחבורה הציבורית במדינת ישראל.

1. הצעה לסדר היום שהניח אותה חבר הכנסת שמואל הלפרט בנוגע להתנהלות חברות המונופול בתחבורה הציבורית, ביצוע הפרטה ושיטת המכרזים והתמלוגים.

2. פנייתו של חבר הכנסת גפני בנוגע לניסוי של משרד התחבורה להעניק הנחות לסטודנטים בתחבורה הציבורית.

3. פנייתו של חבר הכנסת יעקב מרגי בנוגע להפרטה של קווי אגד ברחבי הארץ.

הייתה פנייה של מספר אזרחים אלי, אל חבר הכנסת כחלון ואל הייעוץ המשפטי של הכנסת שביקשו מאתנו לפסול את עצמנו מלהשתתף או לנהל את הדיון. טענת הפונים הייתה שלי ולחבר הכנסת כחלון יש קשרים אישיים מובהקים עם חברת אגד. לאחר שהבהרתי את מהות קשריי או יחסיי עם גורמים בתוך חברת אגד, התבשרתי שאין שום מניעה משפטית שאני אנהל את הישיבה. מעבר לעובדה שבאגד ישנם חברי מרכז ליכוד וחברי ליכוד כמו שיש כמעט בכל גוף מסחרי או חברה ברחבי מדינת ישראל, אין לי שום קשרים מיוחדים, ואם פנייה כזו תתקבל, הרי שרובנו כאן בישיבה לא נוכל לנהל אותה. אם למישהו יש השגות על הקביעה הזאת, הוא מוזמן לפנות לגורמים משפטיים שאחראים לנושא הזה.

מכאן ואילך אנחנו ננהל את הדיון בצורה עניינית, כפי שתמיד עושים בוועדת הכלכלה.

נמצאים אתנו כאן תלמידים מתיכון בן-גוריון בפתח-תקווה ואם יש לכם מה לומר לוועדה, אאפשר לכם.

שמואל הלפרט:

אדוני היושב-ראש, בתחבורה הציבורית נוסעים מדי יום ביומו מיליון ו-750 אלף אנשים. עבורם התחבורה הציבורית היא מצרך קיומי ודרושה רה-אורגניזציה בכל נושא התחבורה הציבורית במדינת ישראל. מספר הנוסעים בתחבורה הציבורית ירד בשנים האחרונות בצורה מאוד משמעותית ואני אומר גם מדוע, לאו דווקא בגלל שרמת החיים עלתה ואנשים נוסעים ברכב פרטי. במדינות העולם, באירופה ובארצות הברית, חלק גדול מהציבור שיש לו רכב פרטי מעדיף להשתמש בתחבורה הציבורית כי התחבורה הציבורית עונה על הדרישות, נותנת שירות טוב, מחיר סביר וכולי.

אמרתי שדרושה רה-אורגניזציה ואני חושב שהיא דרושה בשלושה תחומים: בתחום השירות, קווים ייעודיים והתעריפים.

בנושא השירות. זה לא סוד שאנשים נאלצים לחכות בתחנות מעל ומעבר ממה שמקובל ברחבי העולם. חצי שעה, שלושת-רבעי שעה. אין יום שישי אחד או מוצאי-שבת אחד שאני לא מקבל עשרות טלפונים מאנשים שמספרים לי שמשפחות עם שבעה ושמונה ילדים נאלצות לחכות לאוטובוס במשך חצי שעה ואפילו שלושת-רבעי שעה וזה קורה בגשם שוטף.

התפרסם בעיתון שבית המשפט קנס את אגד בעשרים אלף שקלים בגלל איחור אוטובוס ב-15 דקות. השופט טוען שהקנס עדיין נמוך וגורס כי לאנשים יש זכות לתכנן את זמנם. אומר השופט שזמנו של הציבור אינו הפקר, אפילו דקה מזמנו, והוא קורא לאנשים להתלונן. הוא ציין כי רבים מהמשתמשים הם ילדים, קשישים, סטודנטים, חיילים, כאלה שאין ידם משגת להשתמש בכלי רכב פרטי או במונית.

אוטובוסים שאמורים לצאת לפי לוח זמנים, לא יוצאים בלוח זמנים זה. לפי בקשתנו ערך משרד התחבורה בדיקה בקו 350, אשדוד-בני-ברק, והסתבר כי מתוך 180 אוטובוסים שהיו אמורים לצאת באותו שבוע לפי לוח הזמנים של החברה, יצאו רק 120.

כמעט כל יום אני נוסע באוטובוס ולכן אני מכיר את הבעיות מקרוב.

קיימת בעיית צפיפות באוטובוסים והצפיפות גובלת לפעמים ממש בפיקוח נפש. האוטובוסים יוצאים בבוקר עם תלמידים. למשל באוטובוס דו-מפרקי יש 65 מקומות ישיבה אבל באוטובוס כזה נוסעות כ-200 בנות. לפני שנה, בחודש אחד, היו שישה מקרי התעלפות של בנות שנסעו באוטובוס וזאת בגלל הצפיפות. ברישיון של משרד התחבורה אין הגבלה על מספר האנשים שיכולים לנסוע באוטובוס בעמידה. לפני שבוע התפרסם שצעירה בקו 49 בירושלים התעלפה בזמן הנסיעה וזה קרה בגלל צפיפות.

קווים ייעודיים. חלק מהציבור שנוסע בתחבורה הציבורית הוא ציבור דתי וחרדי. שמונים אחוזים מהציבור החרדי לא מחזיקים רכב פרטי והם הצרכנים הגדולים של התחבורה הציבורית והם מהווים יותר מחמישים אחוזים מהמשתמשים בתחבורה הציבורית. הציבור הזה רוצה לנסוע לפי השקפתו ואורח חייו. הוא רוצה לנסוע כאשר במושבים הקדמיים יושבים גברים ובמושבים האחוריים יושבות נשים. מדובר רק באוטובוסים שרוב הציבור שנוסע בו הוא ציבור חרדי שנוהג כך לפי הוראת הרבנים, גדולי ישראל, שקבעו שצריכים להיות קווים ייעודיים. לפני 16-17 שנים אמרתי שיש הוראה כזאת, זה מה שהציבור שלנו רוצה, הדבר הזה קיים בארצות-הברית, כאשר במושבים הקדמיים יושבים גברים ובאחוריים יושבות הנשים. ישנה כוונה להקים קווי תחבורה לאוכלוסייה החרדית ואני הייתי מעדיף שהדבר הזה ייעשה על-ידי אגד שהיא חברה רצינית שאני מעריך אותה. אני הייתי מעדיף שהדבר הזה ייעשה בצורה ממלכתית.

היו"ר גלעד ארדן:

כרגע אין קווים ייעודיים.

שמואל הלפרט:

יש. הבעיה היא שעל כל קו ייעודי צריך לנהל מלחמת עולם. פעם זה לא רוצה ופעם זה לא רוצה, פעם אגד אומר שהוא רוצה ומשרד התחבורה אומר שאגד לא רוצה. אגד אמר שהוא מוכן, משרד התחבורה אמר שהוא מוכן. קו 2 בירושלים שמסיע מדי יום עשרות אלפי אנשים, 95 אחוזים מהאנשים נוסעים מהשכונות החרדיות לכותל. אמרתי שיש בקשה לגיטימית, הציבור הזה רוצה לנסוע לפי השקפת עולמו וקיבלתי הבטחה שתוך שבועיים יהיה קו מספר 2א. מה רע בזה? מי שלא רוצה לנסוע בקו הזה, ייסע עם קו רגיל. מי שעומד על כך, והוא מאמין בזה, ייסע עם קו 2א. עד היום הזה הדבר הזה לא בוצע. למה? ככה. אין שום הסבר. איפה מתבצע הדבר הזה באופן מיידי? כאשר מדובר בתחבורה פיראטית. היה קו פיראטי שהסיע הסעות מהדרין. אגד רצה לחסל את הקו הזה ואז בן לילה היה אישור משרד התחבורה והיה אישור אגד שהפעיל את הקו. הנהגים שמסיעים את הנוסעים באגד קיבלו הוראה שהם יהיו משגיחי הכשרות והם יוודאו שייסעו בצורה כזאת. משמעות הדבר היא שאם רוצים לעשות את זה, זה אפשרי ואין שום בעיה לעשות זאת אלא שזה עניין של רצון טוב.

היו"ר גלעד ארדן:

זו הייתה יוזמה של אגד שהם ידאגו לכך?

שמואל הלפרט:

היה קו פרטי שהסיע אנשים, כאשר במושבים הקדמיים ישבו גברים ובאחוריים ישבו הנשים. אגד רצה לחסל את הקו הזה ולכן הוא אמר שהוא יעשה את הקו הזה. כדי להבטיח שהקו הזה יפעל למהדרין, ביקשו מהנהגים שהם ידאגו שתהיה הפרדה מוחלטת.

היו"ר גלעד ארדן:

איך הנהג דואג לזה?

שמואל הלפרט:

אם האישה מתיישבת במושב קדמי או הגבר במושב האחורי, הנהג ניגש אליו ומבקש לשבת במקום אחר. נמסר לי שכך זה מתבצע.

היו"ר גלעד ארדן:

נראה לי מוזר כי לאגד יש עמדה בקשר לחגורות בטיחות של תלמידים והם אומרים שהנהג לא יכול להסתכל בראי כל פעם לראות מה עושים התלמידים כי הוא צריך להיות מרוכז בכביש.

שמואל הלפרט:

הנושא האחרון הוא נושא התעריפים. בתחבורה הציבורית נוסעת אוכלוסייה מעוטת יכולת. מי שיש לו כסף, יש לו רכב פרטי והוא לא משתמש בתחבורה הציבורית. עלות הנסיעה בתחבורה הציבורית במדינת ישראל היא גבוהה מאוד. קיבלתי מידע ממרכז המידע של הכנסת שטרם הספקתי לקרוא את כל המידע, אבל ממה שהספקתי ראיתי שנאמר ש"יש לציין שחלק מהספקים החדשים הציעו סטנדרטים חדשים בתחום ואכן השימוש בתחבורה הציבורית באזורים האלה עלה באופן ניכר בשל מחיר נמוך ושירות אפקטיבי". חברת קונקס למשל, כשהיא התחילה לפעול באשדוד, המחיר ירד שם בחמישים אחוזים. הנסיעה בקו אשדוד-תל-אביב עלתה 14 שקלים, אבל עכשיו אפשר לנסוע בשבעה שקלים.

היו"ר גלעד ארדן:

אתה טוען שלא האיצו מספיק את תהליך ההפרטה של התחבורה הציבורית ולכן בהרבה מקומות המחירים עדיין גבוהים והשירות ירוד. קודם כל, יישר כוח שאני שומע פעם ראשונה חברי כנסת חרדים שתומכים במדיניות ההפרטה. זה הישג יפה.

משה גפני:

אדוני היושב-ראש, אני מציע לא לעסוק בסיסמאות אלא לדון בכל דבר לגופו. יש הפרטות טובות ויש הפרטות שהן רעות. מה שעשה ביבי היה רע, אם לזה התכוונת. מה שעשה אהרן ברק גם היה רע, אם לזה התכוונת.

היו"ר גלעד ארדן:

השופט פירט מי הן האוכלוסיות שמשתמשות ולכן הוא מתגייס לעזור, הוא לא פירט את הציבור החרדי אלא הוא אמר סטודנטים וחיילים.

שמואל הלפרט:

הפרטה היא מאוד פופולארית וזו דרכה של הממשלה להתמודד עם החברות החזקות ביותר. באגד עושים הפרטה של שישה-שבעה אחוזים פעם בשבע שנים, פעם בשמונה שנים.

היו"ר גלעד ארדן:

הטענה ברורה. אני מניח שמשרד התחבורה יסביר, כיוון ששר התחבורה אמר בשבוע האחרון שההפרטה בתחבורה הציבורית נכשלה.

שמואל הלפרט:

כאשר נכנסו קווים חדשים, עלות הנסיעה ירדה בדיוק בחמישים אחוזים וזה אומר דרשני.

שיפור התחבורה הציבורית הוא דבר חשוב מאוד. הדבר הזה יביא בצורה משמעותית לגידול במספר הנוסעים בתחבורה הציבורית. אנשים יעדיפו את התחבורה הציבורית, במקום לנסוע ברכב פרטי שעולה זמן רב וכרוך בפקקים, זה יוריד את העומס מהכבישים ויצמצם את תאונות הדרכים.

אני מבקש להוסיף עוד נקודה. כאשר חברות פרטיות מתמודדות ומוכנים להסיע בחמישים אחוז פחות מאשר באגד, נוצר מצב שהחברות הזולות מקבלות סובסידיות מהממשלה ולעומת זאת, כאשר החברות החדשות רוצות להתחרות על קווים מסוימים, מבקשים שהן תיתנה תמלוגים כדי לקבל את הקווים האלה.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מבקש להתכונן להסביר לנו אחר כך את הנושא הזה שהציג חבר הכנסת הלפרט, שבעיני הוא אחד המרכזיים. העובדה שחברות שמתמודדות היום נדרשות לשלם תמלוגים, בעצם סכום קבוע כל שנה, בגלל הזכות שניתנה להם להסיע נוסעים שהיא בעצם הפוכה לאינטרס הציבורי. אם אנחנו רוצים לעודד שירות טוב, מחירים זולים וכמה שיותר נוסעים ייסעו בתחבורה הציבורית, לדעתי האינטרס הציבורי שלנו היה שהם ישלמו איזשהו אחוז מכמות הנוסעים שנוסעים אצלם. זה צריך להיות כמו שעשינו לפני שנה-שנתיים, אז העברנו חלק משוק התקשורת מתמלוגים לאחוז מסוים.

אופיר פינס-פז:

אתה רוצה קווים נפרדים, ייחודיים, ואני שואל אם זה עבר מבחן חוקתי? זה עבר מבחן משפטי? זה עבר בבית-המשפט?

שמואל הלפרט:

לא. הציבור החרדי היום הוא לא ציבור מסכן וקטן אלא הוא יכול לארגן לעצמו קווי תחבורה פרטיים משלו כך שיוכל להסיע את הנוסעים כפי שהם רוצים. הוא יבקש רישיון, הוא יפעיל חברות הסעות שיסיעו את האנשים כפי שהם רוצים לנסוע ואף אחד לא יוכל להכריח אותם לנסוע בצורה אחרת.

היו"ר גלעד ארדן:

יושב-ראש אגד שמע ובהמשך הוא ישיב על הדברים. אם הוא מפעיל קווים ייעודיים, הוא יענה לך אם זה עמד במבחן משפטי. אמר חבר הלפרט שאם יספקו לו, טוב, ואם לא יספקו לו, הם יפעילו קווים משלהם.

משה גפני:

אדוני היושב-ראש, ההצעה שביקשתי לדון בה היא על התחבורה הציבורית אבל לא מההיבט עליו דובר, אולם על העניין הזה אני חייב לומר משפט אחד. אני מציע לחבר הכנסת אופיר פינס, וגם לחבריי, לא לחדד דברים כי יש דברים שהחיים הם יותר חזקים מאשר אם מחדדים דווקא כדי להוציא כותרת מהישיבה. הישיבה הזאת היא ישיבה חשובה והיא חשובה לציבורים גדולים. אם נוסעים גברים ונשים או לא נוסעים כך, זה לא רלוונטי לענייננו אלא אם כן יש בעיה, אבל אין בעיה. תנו לחיים לזרום. אסור לחדד בחברה שלנו בעיות מהסוג הזה, ואני חושב שזה גם לא היה צריך להעלות. הבעיה האמיתית היא ההפרטה של התחבורה הציבורית וזה הנושא. אני אומר לכם שאני לא הגעתי לישיבה כאן עם החלטה האם ההפרטה היא טובה או שהיא נכשלה. אני לא יודע. אני יכול לומר לכם שיש מקומות שההפרטה היא מצוינת, אבל אני יכול לומר לכם שיש מקומות שההפרטה נכשלה כשלון חרוץ, באופן טוטאלי ולא סתם. זאת אומרת, אנחנו נמצאים בניגוד מוחלט. הדוגמה לכך היא שינוי שיטת הממשל. אומרים שתהיה שיטה כזאת או שיטה אחרת, אבל התברר שהשיטות הן לא רלוונטיות כי השאלה היא מי האנשים שמפעילים את זה. אם הייתה למדינה הנהגה טובה ואיכותית, שינוי שיטת הממשל לא הייתה רלוונטית. היא רלוונטית משום שההנהגה לא ראויה. אנשים צריכים לעשות את עבודתם, אם זה משרד התחבורה, אם אלה חברות התחבורה, אם אלה הרשויות המקומיות, אבל כנראה שיש מקומות שעושים את העבודה טוב ויש מקומות שעושים את העבודה הרבה פחות טוב.

לגבי הנושא שהצעתי לסדר. אני מבין שלא נמצא כאן נציג משרד האוצר.

היו"ר גלעד ארדן:

נמצא חשב משרד התחבורה.

משה גפני:

היו צריכים להיות כאן שלושה נציגים מהאוצר.

לאה ורון:

הוזמנו שלושה נציגים ואנחנו בודקים מדוע הם לא כאן. גם המפקח על התעבורה הוזמן והוא עדיין לא כאן.

משה גפני:

אני מודה על כך שהנושא הזה עלה. הנושא הזה הוא חשוב. הוחלט לעשות פיילוט, ניסיון של הוזלת התחבורה הציבורית לסטודנטים בחמישים אחוזים.

היו"ר גלעד ארדן:

זו יוזמה של משרד התחבורה?

משה גפני:

זו יוזמה משותפת של משרד התחבורה שקיבל אישור של משרד האוצר. שאלתי את כל הגורמים הנוגעים בדבר, דיברתי גם עם אריק פלדמן מאגד, גם דיברתי עם יהודה אלבז ממשרד התחבורה, גם דיברתי עם משרד האוצר, והתברר שעם העניין הזה יש בעיה. ראשית, מה פתאום הוחלט שדווקא במרכז הארץ עושים את הפיילוט? למה למשל בבאר-שבע לא עושים את זה? למה לא עושים את זה במקומות שיש סטודנטים שבמקרו מצבם הסוציו-אקונומי נמוך יותר? דווקא להם צריך לתת את ההנחה בתחבורה הציבורית ולאו דווקא במרכז הארץ. הדבר השני ששאלתי היה למה דווקא סטודנטים באוניברסיטאות ולמה לא סטודנטים או סטודנטיות שלומדים במגזר החרדי? כאשר המגזר החרדי, כפי שאמר חברי הרב הלפרט, הוא הנוסע המרכזי בתחבורה הציבורית. אגב, זה פיילוט מצוין, זה נושא מצוין לסטודנטים במרכז הארץ, כי זה גם יעודד לנסוע בתחבורה הציבורית וגם ההנחה המשמעותית שניתנת בנסיעות הללו היא מאוד רצינית.

היו"ר גלעד ארדן:

ההנחה ניתנת לסטודנט באשר הוא סטודנט. אין קשר לשירות צבאי. זאת אומרת, בחור שלא עשה צבא, גם כן זכאי להנחה.

משה גפני:

אני בעד זה שייתנו רק ליוצאי צבא, אבל אז אבשלום וילן לא יסכים. זה לא יעמוד במבחן בג"ץ. בשביל זה יש לנו בית משפט בישראל.

תיכף אני אומר את מי אני מאשים בעניין הזה. אני בדקתי עם אגד ובדקתי עם משרד התחבורה. אני לא אדבר בשמם, אבל שם לא נתקלתי בהתנגדות. אני לא אדבר בשמם משום שאם אני אומר מה שהם אמרו לי, יהיו להם אחרי כן בעיות ולכן אני לא אומר מה שהם אמרו לי.

החשב של משרד התחבורה הוא מצוין והכול בסדר, אבל הוא איננו קשור לעניין הזה מכיוון שמדובר באגף התקציבים במשרד האוצר. לכן היה חשוב שיהיו כאן נציגי האוצר. משיחות שהיו לי, התברר שמשרד האוצר מתנגד מכל וכל.

היו"ר גלעד ארדן:

מאיזה סיבה?

משה גפני:

הוא אמר שאת זה הוא אישר ומשהו אחר הוא לא מתכוון לאשר. יש אנשים שיותר זקוקים לתחבורה הציבורית ויש כאלה שפחות זקוקים, אבל אם אנחנו מסתכלים בגדול, אם הייתה ראייה של משרד האוצר לסייע לאלה שלומדים שמצבם הסוציו-אקונומי נמוך, זה לא קורה כך.

היו"ר גלעד ארדן:

כמה זמן יתקיים הפיילוט?

משה גפני:

אני חושב שנה. מה שקרה הוא שמשרד האוצר אפילו לא נעמד על רגליו האחוריות אלא הוא ישב על הכיסא ולא קרה שום דבר. משרד האוצר אמר שהוא לא מאשר מעבר לזה. זאת אומרת, המדיניות הזאת היא לסייע לחזקים ולא לסייע לחלשים. לא לסייע לערי הפיתוח, לא לסייע לפריפריה.

היו"ר גלעד ארדן:

פיילוט זה פטנט טוב. אפשר לעשות פיילוט לעשר שנים ואז לראות אם זה עודד את השימוש בתחבורה הציבורית.

משה גפני:

נכון. בחוק ההסדרים תמיד בא האוצר ואומר שהוא דוחה את ביצוע החוק לעוד שנתיים, לעוד חמש שנים, לעוד עשר שנים, וכך הוא אף פעם כמעט לא מבטל אלא דוחה את החוק.

אני סבור שההחלטה הזאת היא החלטה לא ראויה, לא נכונה, לא מוסרית, והיא בהתאם למדיניות המתמשכת כבר כמה שנים של משרד האוצר של לעזור לחזקים ולפגוע בחלשים. מתברר שמי ששולט אלה הם הפקידים באוצר. אני דורש שהניסוי הזה יורחב וייעשה גם בפריפריה, בערי הפיתוח, ויוחל גם על אלה שלומדים לאו דווקא באוניברסיטאות.

קריאה:

אתה לא מציע לבטל אותו.

משה גפני:

אמרתי בתחילה שהניסוי הוא מצוין אבל הוא נעשה באוכלוסיות כאלה שלהן זה פחות חיוני.

היו"ר גלעד ארדן:

אתה מציע להרחיב.

משה גפני:

בדיוק.

שמואל הלפרט:

שני שרי תחבורה אמרו לי שהם תומכים בהרחבה עליה מדבר חבר הכנסת גפני.

היו"ר גלעד ארדן:

השרים תמיד תומכים. האוצר הוא תמיד הבעיה. אין שר שלא יתמוך בעזרה לאוכלוסייה מסוימת, בתנאי שהאוצר יתקצב את זה.

משה גפני:

מה שמעניין שלמשרד האוצר יש תקציב לכך.

היו"ר גלעד ארדן:

למרות כל הרשעות אצל הפקידים באוצר, אחרי המלחמה אנחנו יכולים לשבת בסבסוד נוסף של פיילוטים וכולי.

משה גפני:

מה הבעיה? הם לא ממגנים את בתי הספר בשדרות ואז יש כסף.

יעקב מרגי:

את ההצעה לסדר שלי הגשתי לגבי אגד, אבל אתייחס קודם לבעיית התחבורה הציבורית במגזר הציבורי. צריך לעשות עבודת מחקר על מה שקורה בתחבורה הציבורית במגזר החרדי ואז תוצג תמונה אמיתית שתראה את רמת הרווחיות ביחס הפוך לטיב השירות שניתן לאוכלוסייה זו. גם לגבי הפיילוט, אפשר להסתתר מאחורי המילה הזאת, אבל אני אומר לכם שאדם הגון היה עושה פיילוט דווקא בפריפריה ולא במרכז הארץ.

משה גפני:

בנות חרדיות שלומדות במרכז, לא זכאיות? עובדים עלינו.

יעקב מרגי:

הם כבר לא עובדים עלינו אלא עושים את זה בגלוי.

את הבקשה לקיים דיון בוועדה קיבלתי ממספר רב של עובדי אגד.

לאה ורון:

אתה מדבר על סניף אגד בעפולה?

יעקב מרגי:

גם עפולה, גם ערד, גם מצפה. אני אסביר ואומר שזו רעה חולה שנכונה לגבי כל הקווים הלא רווחיים, ובכלל לגבי כל נושא ההפרטה באגד. בדרך כלל כשעשו הפרטה ולקחו לאגד קווים, ובמידה שהחברה שעומדת לזכות לא שותפה בחברה סמויה של אגד, אז קמה זעקה והתקיימו דיונים בכנסת עם לוביסטים. היום זה הולך לכל מאן דבעי, שרק יבוא וייקח. אני לוקח את המסמך של המרכז למחקר של הכנסת והם כותבים שלאגד יש 34 סניפי תפעול, אגד מפעילה את התחבורה הציבורית הגדולה בישראל ומספקת כשישים אחוזים מכלל שירותי התחבורה הציבורית במדינה. עד לפני ההפרטה לא התלוננתי על המונופול. בסך הכול רמת השירות הייתה טובה. לאגד יש עוד ארבע חברות בנות גלויות – אגד תשתית, אגד תיור ונופש, דרך אגד ואגד אחזקות. אגד תשתיות נבחרה במכרזים. אם נשקלל נגיע לכך ששמונים אחוזים מהתחבורה הציבורית בידיה.

אגד מתנגדת להפריט קווים בערד, במצפה, ומשרד התחבורה נותן את זה בלי מכרזים כי אוטומטית בכל הפרטה נזרקות כמה משפחות ממעגל העבודה, ומדובר באותם נהגים שהיו שנים רבות על הכבישים, לפעמים גם נפצעו וחזרו לעבודה, לפעמים גם אולצו לעבוד 14 שעות בניגוד לחוק על-ידי חברת אגד. בעקבות המדיניות שהייתה לנו בקדנציה הקודמת – אותו שר אוצר שרוצה להיות ראש-ממשלה – אפשר למצוא היום נהג אגד מכובד עם שכר מינימום. כתוצאה מכך מגיעים גם נהגים אחרים.

היו"ר גלעד ארדן:

ההערה שלך הייתה על נתניהו?

יעקב מרגי:

לא. שר אוצר שהיה לנו בקדנציה הקודמת והוא רוצה להיות ראש-ממשלה. תבדוק, אני לא יודע מי זה. כשאני מבקר מישהו, זה לא אומר שהשני יותר טוב. אני כרגע מבקר את ביבי.

היו"ר גלעד ארדן:

אני רק אומר שאתם מצטרפים לממשלות ולא דורשים לבטל, כתנאי להצטרפותכם, את ההפרטה והפגיעה הנוראית במשפחות של הנהגים והזריקה לרחוב. נוח לכם גם לשבת ואחרי כן גם לבכות את הבכי.

יעקב מרגי:

לתקן את הנזקים של ביבי, יהיה רק אדם נאיבי שיחשוב שהוא יכול לתקן אותם. את הנזקים שביבי עשה אי אפשר לתקן.

לאה ורון:

הגיעו אנשי האוצר.

יעקב מרגי:

במאמר מוסגר. חברת מטרו דן בבאר-שבע – שזה לא נושא הדיון – רק לפני שבועיים נהג תחבורה ציבורית שעובר מבחנים של דרך ארץ, התנהגות ויחסי ציבור, תקף באגרופים קשיש בן שמונים, היכה אותו, פצע אותו, ולאותו קשיש יש רקורד במערכות הביטחון של המדינה, הוא אב וסב לנכדים, הוא עבר השפלה, נאלץ לעבור אשפוז ושוכב עד היום בבית שלו. התפלאתי לשמוע שאותו נהג עוד מועסק כנהג ומסכן את הציבור.

ההפרטה הזאת היא אם כל חטאת. היה כאן דיון בשבוע שעבר וראינו כמה רגישה הוועדה הזאת לשבעים עובדים של רשות שדות התעופה. התקיים כאן דיון אדיר, טוב, מקצועי והגענו להבנות וגילינו את הרגישות כלפי משפחות העובדים. הנהגים האלה זועקים. אומרים שכל הפרטה כזו זורקת עוד עשרות נהגים אל מחוץ למעגל העבודה. זה לא חכמה להוריד את מחיר התחבורה בבאר-שבע.

היו"ר גלעד ארדן:

זאת חכמה גדולה מאוד. להוריד בחצי מחיר לכלל הציבור זו לא חכמה? בוודאי שזו חכמה.

יעקב מרגי:

חכה עד סוף דבריי. לא חכמה להצליח להוריד את העלויות. הנהג שעבד במשרה מלאה ונותן לו שכר מינימום, מגיע עם רמת שירות גרועה, כי אם אתה משלם לנהג 4,000 שקלים לחודש הוא מגיע עם העומס הכלכלי מהבית. כל נהג חדש שנכנס לחברות האלה, אתם לא יודעים על איזה חוזה הוא חותם. על כל תקלה הוא משלם ולפעמים יש כאלה שנשארים עם חצי משכורת.

אני רוצה לשמוע ממשרד התחבורה מדוע הקווים האלה מופעלים ללא מכרז.

היו"ר גלעד ארדן:

איזה קווים?

יעקב מרגי:

אני מדבר על עפולה, על ערד ועל מצפה. הקווים שם הופרטו, רק תבוא ותיקח.

היו"ר גלעד ארדן:

יש סתירה בין דבריך לדבריו של חבר הכנסת גפני.

יעקב מרגי:

מי שחושב שעל-ידי ההפרטה יחוסל המונופול בתחבורה הציבורית, הוא טועה. המונופול יחוסל כאשר יתנו לי, למשקיע, ליזם, להתמודד ביישוב שלך. משרד התחבורה רוצה תמלוגים, רוצה לקבל הכנסות, אבל אני רוצה שיהיה שירות לאזרח. אני רוצה שבדימונה ייכנסו שלושה זכיינים ונראה את טיב השירות, ונראה את המחירים יורדים, ונראה איך היא רמת השירות.

היו"ר גלעד ארדן:

ואם הם לא מעוניינים?

יעקב מרגי:

תאמין לי, רק תפתח את זה. כבר אמרו לנו בהרבה תחומים שלא מעוניינים.

היו"ר גלעד ארדן:

אתה אומר שיש מקומות בהם לא עושים מכרז אלא נותנים למי שיש לו קשרים עם משרד התחבורה?

יעקב מרגי:

ראשית, נותנים בלי מכרז.

היו"ר גלעד ארדן:

ברור לך שזה היה נפסל על-ידי בית המשפט. אם היה מישהו אחר שכן רוצה, ונתנו למישהו אחר בלי מכרז, היו פונים לבית המשפט. זה לא הגיוני מה שאתה אומר.

יעקב מרגי:

זה לא יהיה. גם החברות האלה שניגשות, יש להן שותפות סמויה באגד. יש חברות בת שהן שותפות. יוצא שיש לך מונופול של אגד כמעט של שמונים אחוזים . אני אומר שלבטל את המונופול בתחבורה הציבורית, זה לאפשר לכמה זכיינים להיכנס לאותה עיר.

היו"ר גלעד ארדן:

נרשמו חברי כנסת, אבל מאחר וזמננו קצר אני שואל האם אתם רוצים לשמוע קודם את נציג משרד התחבורה, כך שנוכל לדעת את הפרטים?

שמואל הלפרט:

אני צריך לצאת לדיון אחר על תוכנית ויסקונסין. אני מקווה שאתה תקיים עוד ישיבה בנושא.

היו"ר גלעד ארדן:

ודאי שאני אקיים עוד ישיבה.

שמואל הלפרט:

כי הייתי רוצה שנקיים דיון יסודי.

היו"ר גלעד ארדן:

אנחנו נקיים עוד ישיבה בנושא.

דב חנין:

אני חושב שהדיון הזה הוא מאוד חשוב ואני אומר את הדברים כצרכן תחבורה ציבורית

וגם כחסיד של תחבורה ציבורית. אני חייב לומר להם שבמציאות שלנו אני חסיד ביקורתי של התחבורה הציבורית כי יש הרבה מאוד דברים שצריכים לשנות באופן יסודי. נאמרו כאן דברים על-ידי שלושת חברי הכנסת שקדמו לי ואני מסכים אתם. במידה רבה הקהל בתחבורה הציבורית היום הוא קהל שבוי. אלה הם אותם אלה שאין להם את האופציה האחרת, אם אלה חרדים, או עניים, או תושבי ה פריפריה. אין להם אופציה אחרת ולכן הם נוסעים בתחבורה הציבורית. זו לא המציאות שאנחנו צריכים לחתור אליה כי בחברה מודרנית תחבורה ציבורית צריכה להיות הפתרון שהאדם, גם כשיש לו רכב פרטי, בוחר את הבחירה שלו בבוקר, הוא עולה על התחבורה הציבורית. זה צריך להיות היעד שלנו. יש לנו דרך ארוכה כדי להגיע לשם וצריך לעשות הרבה מאוד רציונאליזציה בתחבורה הציבורית, יש בעיה של מחירים בתחבורה הציבורית שאנשים לא יכולים לעמוד בהם, ואני בהחלט בעד הרחבת הפיילוט. כפי שאמר חבר הכנסת גפני, יש עוד אוכלוסיות שזקוקות להנחה משמעותית בתחבורה הציבורית, הן זקוקות לתחבורה הציבורית וצריך לעודד אותן לנסוע בתחבורה הציבורית.

שילוב בין אמצעי התחבורה השונים חשוב מאוד. עניין של צדק סביבתי וצדק בכלל. יש אוכלוסיות שמאוד נזקקות לתחבורה הציבורית אבל הן מקבלות פחות מדיי שירותי תחבורה ציבורית. האוכלוסייה החרדית היא דוגמה מובהקת. אני מזמין את חברי הוועדה לנסוע בבני-ברק באיזה יום בצהרים או אחר-הצהרים כדי לראות איזו מצוקה איומה של התחבורה הציבורית. האוכלוסייה הערבית בחלק מן המקומות אין לה אפילו את הזכות להצטופף בתחבורה הציבורית כי התחבורה הזו לא מגיעה אליה או מגיעה אליה לעתים נדירות. מדובר דווקא באנשים שאין להם רכב פרטי, או נשים שמאוד נזקקות לתחבורה הציבורית כי אין להן רכב פרטי.

יש הרבה מה לשפר ולשנות בתחבורה הציבורית ואני מאוד בעד שהוועדה הזאת תקיים סדרת דיונים בנושא ותתמודד עם היבטים שונים של העניין.

לסיום דבריי אני רוצה לומר אמירה מאוד ברורה בגנות רעיון ההפרטה של התחבורה הציבורית. לא צריך לנסות את זה. כבר ניסו את זה בעולם והכישלונות מהדהדים. הרכבת באנגליה – עשיתי את הפוסט דוקטורט שלי באנגליה – היא קטסטרופה. אתה לא יכול אפילו לשלב בין קווי הרכבת השונים של החברות השונות ואין תיאום כי כל אחד עושה את מה שכדאי לו. אני מדבר על הרכבת ולא על הרכבת התחתית שעדיין לא הופרטה. המוני בית ישראל נוסעים לתורכיה ואני מציע לכם להגיע לתחנת אוטובוס באנטליה, תראו שבאותה שעה, 9:05 בבוקר, 15 אוטובוסים שכולם נוסעים לאותה עיר, איסטנבול, כי זה הקו הרווחי. לעומת זאת תנסו להגיע אל הכפר שנמצא עשרים קילומטר מאנטליה, אין תחבורה ציבורית כי זה לא רווחי. זה גם מה שיהיה אצלנו. אם מערכת התחבורה תופרט, הפריפריה תסבול, קווים לא רווחיים ייעלמו וכולם יתחרו על הקו תל-אביב-ירושלים.

לכן הרעיון של ההפרטה בתחבורה הציבורית הוא רעיון לא מוצלח. אני מציע שהוועדה תקיים בנושא הזה יום עיון, תשמע מומחים מהעולם, תשמע מהניסיון שנעשה במקומות אחרים, כי אפשר ללמוד מהם וחבל שאנחנו על בשרנו נלמד את מה שאחרים כבר למדו.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מקבל את עמדתך. הנושא הזה הוא אכן מאוד חשוב. הוועדה לא נדרשה לנושא כי לא היו הצעות לדיון. אני אציע ליושב-ראש הוועדה לקיים סדרת דיונים בנושא כדי באמת להגיע למסקנות שמבוססות על ידע מעמיק יותר.

אני מבקש לשמוע את נציג משרד התחבורה מר יהודה אלבז ומיד לאחריו מר לנגר ישלים את מה שמר אלבז יחסיר. מר לנגר, עלו טענות גם על הצפיפות, גם על זמן המתנה ממושך בחלק מהקווים שמשרתים את הציבור החרדי, עלו טענות על כך שאין הגבלה על מספר הנוסעים בעמידה. אני אשמח אם תתייחסו לנושא ואולי תוכלו לומר לנו, אם אתם יודעים, מה המצב במדינות אחרות בעולם כי זה חשוב לי לא רק בהיבט של הצפיפות אלא בהיבט הבטיחותי. הועלתה טענה של בעיה ליצור קווים ייעודיים נוספים שאתם ואגד, כל אחד טוען שהשני לא מעוניין בנושא. חבר הכנסת גפני העלה את הנושא של הפיילוט שכרגע עושים בקרב הסטודנטים ושאל מדוע לא עשו אותו מלכתחילה גם כלפי אוכלוסיות חלשות יותר בפריפריה וכלפי הציבור החרדי שחלק מבניו ובנותיו הצעירים והצעירות לומדים גם הם.

אני ביקשתי להבין מדוע במכרזים שאתם מוציאים לתחבורה הציבורית, התשלום של הזוכים הוא על-פי תמלוגים קבועים ולא לפי אחוז ממספר הנוסעים.

יעקב מרגי:

יש גם קווים שמוצעים ללא מכרז.

היו"ר גלעד ארדן:

נכון. טוען חבר הכנסת מרגי למסירת קווים במקומות כמו עפולה, דימונה וערד, ללא הוצאת מכרז.

יהודה אלבז:

הועלו כאן הרבה נושאים ופרטים. חבר הכנסת הלפרט העלה מספר נושאים. לגבי כל הטענות על היעדר רמת שירות נאותה באגד לציבור החרדי, אני אומר שנעשים מאמצים רבים ודווקא אנחנו רואים בתקופה האחרונה רמת שיפור מסוימת אבל ברורה של השירות.

היו"ר גלעד ארדן:

באגף שלך יש אנשים שהולכים באופן סמוי לראות מה קורה שם?

יהודה אלבז:

ודאי.

היו"ר גלעד ארדן:

כמה אנשים כאלה מועסקים?

יהודה אלבז:

אנחנו מעסיקים חברה פרטית לצורך כך והיא עורכת בדיקה.

היו"ר גלעד ארדן:

כלומר, הפריטו גם את בדיקת ההפרטה.

יהודה אלבז:

החברה עושה בדיקת רמת שירות סמויה וגלויה בקווים ומדווחת לנו.

היו"ר גלעד ארדן:

מה היקף ההתקשרות עם החברה הזאת?

יהודה אלבז:

לצערי הרב עקב העלות הגבוהה של העסקת כוח אדם אנחנו בודקים כיום כאחוז אחד בשנה של הנסיעות. זה מעט, אבל זה כלי מייצג ונותן תמונה מסוימת לגבי רמת השירות שניתנת. הבדיקה הזאת היא אקראית.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מבקש שהמשרד שלכם יעביר לוועדת הכלכלה העתק של הדוח האחרון שנעשה בנושא.

יהודה אלבז:

אין שום בעיה.

יעקב מרגי:

היום התפרסמה כתבה על כך שאגד נקנסה.

יהודה אלבז:

המקרה הזה של הקנס שהטיל בית המשפט על אגד בא בעקבות כתב אישום שאנחנו הגשנו נגד אגד, בעקבות תלונה של מתלונן. ראינו הצדקה בתלונה הזו והגשנו כתב אישום נגד אגד בבית המשפט, ובית המשפט אכן קנס את אגד. במקביל לפעולות מסוג זה, שמתבצעות נגד אגד, אנחנו משתמשים בממצאי הבקרה הטיפולית שלנו על מנת לקנוס את המפעילים באופן ישיר, ועושים זאת גם בהיעדר תלונה של הציבור.

היו"ר גלעד ארדן:

מה סדר גודל הקנסות?

יהודה אלבז:

בממוצע אלף שקלים למקרה. אני יכול לומר שזה יכול להסתכם בעשרות אלפי שקלים בחודש לכל מפעיל.

היו"ר גלעד ארדן:

אפשר גם על זה לקבל ריכוז?

יהודה אלבז:

אין שום בעיה. הקנסות הם אפקטיביים ואין ספק שהמפעילים נכנסים בהדרגה למשטר הקנסות והבקרה הטיפולית הזאת ורואים את השיפור המתמיד של המפעילים. ברגע שנכנסת הבקרה לתוך אשכול שמופעל על ידי המפעיל, אתה רואה שהמפעיל מתאמץ לשפר את השירות וכל הציבור נהנה מזה.

היו"ר גלעד ארדן:

מי שעושה את הבקרה, זו חברה פרטית. היא זכתה במכרז שלכם?

יהודה אלבז:

כן. היא זכתה במכרז.

היו"ר גלעד ארדן:

ממתי החברה פועלת?

יהודה אלבז:

כבר שלוש שנים. בהתחלה התחלנו עם המפעילים החדשים ולאט לאט הרחבנו את הפעילות הזאת על הקווים ההיסטוריים המופעלים על-ידי אגד ו-דן. אין ספק שממצאי הבקרה מעניינים.

יש צורך לומר שבכלל רמת השירות הנצפית מהמפעילים החדשים לא נופלת מזו של המפעילים ההיסטוריים.

שמואל הלפרט:

נעשית השוואה בין המחירים?

יהודה אלבז:

אפשר לעשות זאת.

היו"ר גלעד ארדן:

יש ירידת מחירים במקומות בהם הופרטו קווים?

יהודה אלבז:

בוודאי. בכולם. מספר הנוסעים עולה ורמת השירות משתפרת.

היו"ר גלעד ארדן:

יש לנו מסמך של הכנסת בו נאמר שכמות הנוסעים ירדה מ-700 מיליון בשנת 2000 ל-526 מיליון בשנת 2003, כאשר בשנת 2006 המספר צפוי לגדול ולהגיע ל-600 מיליון.

יהודה אלבז:

באופן כלל ארצי הייתה ירידה דרסטית בתחילת שנת 2000 ומשנת 2000 עד 2004.

קריאה:

מה הסיבה לכך?

יהודה אלבז:

המשבר במשק, האינתיפאדה, התפוצצות אוטובוסים. אלף סיבות שגרמו לכך שמספר הנוסעים בתחבורה הציבורית הלך וירד. החל משנת 2005 הייתה בלימה של הירידה ואפילו התייצבות בשנת 2005. שנת 2006 מסתמנת כעלייה חזרה במספר הנוסעים, גם עקב היציאה מהמשבר הכלכלי. אין ספק שתרמה לכך העובדה שלא הייתה העלאה במחיר התחבורה הציבורית. בתמיכה אקטיבית של משרד האוצר שהסכים לכך לא הועלו המחירים אלא הם ירדו ואין ספק שזה גרם לעלייה במספר הנוסעים. דווקא באזורים שהופרטו, יש גידול במספר הנוסעים למרות המגמה הכללית של הירידה.

משרד התחבורה יצא להכנסת תחרות בתחבורה הציבורית, וצריך להבין את הרקע ולדעת שאין פה הפרטה. אגד היא חברה פרטית. אין כאן מצב שבו המדינה מפריטה שירותים שניתנו בעבר על-ידה.

היו"ר גלעד ארדן:

היא חברה מסובסדת.

יהודה אלבז:

חברה מסובסדת אבל פרטית. דן היא חברה פרטית. אנחנו מכניסים תחרות בענף, מכניסים מפעילים חדשים ומכניסים את הענף למשטר תחרותי, וכך צריך לומר. הניסיון הבריטי עמד לנגד עינינו ככישלון ההפרטה ואנחנו נזהרנו מלשפוך את התינוק עם המים ולא רצינו להרוס את התחבורה הציבורית. הלכנו להסדר של הכנסת תחרות הדרגתית. יש הרבה ביקורת על פעולה כזאת, אבל דווקא מתוך תחושת אחריות לציבור הנוסעים ובהתחשב בעובדה שיש ציבור גדול שאין לו דרך אחרת אלא לנסוע בתחבורה הציבורית, לא רצינו לעשות צעדים דרסטיים ועשינו צעדים מדודים של הכנסת תחרות באיטיות.

יעקב מרגי:

זה שיבש כאשר אישרתם את חברות הבת של אגד ושל דן.

יהודה אלבז:

אני יכול לומר שעד עכשיו 16 אחוזים מהפעילויות שבעבר הופעלו על-ידי אגד ו-דן, מופעלים היום על-ידי חברות חדשות.

היו"ר גלעד ארדן:

זה לא הקצב שנקבע בהחלטה.

אלכס לנגר:

אני יותר בקי בפרטים. אנחנו הלכנו לשינוי מבני והכנסנו מפעילים נוספים לתחבורה הציבורית, לצד שני מפעילים מונופוליסטיים שפעלו עוד מלפני קום המדינה. את התהליך הזה עשינו תוך שמירה על יציבות. לא רצינו שתחת הדגל של התחרות יהיה הרס של מערכות קיימות בתחבורה הציבורית, מערכת סבורה שמשרתת מיליוני אנשים כל יום. לכן הגענו לתחרות בהסכמה עם המפעילים הקיימים. עשינו את זה בהסכמה ויש לנו הסכם מפורט שמפרט כל דבר ודבר במהלכי התחרות. לכן אנחנו נמצאים בתהליך הדרגתי וסוף שנת 2008 הוא תאריך היעד שנקבע גם ברמת ההסכם לכניסת המפעילים. היום כשלושים אחוזים מהשירותים של אגד וכ-25 אחוזים בידי דן ואנחנו לא צופים שינוי בעניין הזה. כלומר, יש פה תהליך מאוד מאוד זהיר ואיטי כי כאשר מחליפים מפעיל בתחבורה הציבורית ומדברים על מערכת של משהו בין שישים למאה אוטובוסים, צריך לדעת שזו מערכת מאוד מורכבת עם הרבה פעילויות ועם הרבה נוסעים, ואנחנו לא רוצים לפגוע בנוסעים אלא רק לשפר את מצבם.

היו"ר גלעד ארדן:

אתם בפיגור.

אלכס לנגר:

לא, אנחנו לא בפיגור אלא פועלים לפי התוכנית.

היו"ר גלעד ארדן:

16 אחוזי תחרות, זה עומד בלוח הזמנים?

אלכס לנגר:

כן. במהלך 2007 נשלים את כל המכרזים ועד סוף 2008 המפעילים ייכנסו.

היו"ר גלעד ארדן:

אם כן, בסוף שנת 2008 כשלושים אחוזים יהיו בתחרות.

אלכס לנגר:

כן.זה בדיוק מסכם את היעד שלקחנו על עצמנו, מה עוד שהוא נעשה בהסכם ואף צד לא יהיה מופתע. ללא ספק היו ויכוחים כיצד זה ייעשה, אבל בסופו של דבר הגענו להסכמות וזאת הדרך הנכונה לעשות זאת. אני לא חושב שאפשר היה לעשות זאת בתהליך אחר.

התהליך הזה הוא תהליך של מכרזים. חילקנו את הארץ למשהו כמו שישים אשכולות כאשר בכל אשכול יש תהליך תחרותי של מכרז שכבר דיברתם על הרציונאל שלו.

היו"ר גלעד ארדן:

לא מעניין אותנו איך נעשה ההליך.

אלכס לנגר:

בעיקרון התהליך הוא תמיד תחרותי.

היו"ר גלעד ארדן:

בכל מקום בו הייתה בלעדיות של אגד, יתאפשר להתמודד על הפעלת התחבורה הציבורית ויתקיים מכרז. בכל המקומות.

אלכס לנגר:

בקטעים מסוימים אנחנו הוספנו קווים לאשכולות ללא מכרז. כלומר, באזור גיאוגרפי שבו יש זכיין. תהליך המכרזים על אשכולות היה על קווים בודדים ולכן באזור גיאוגרפי שבו החלטנו לעבות את אותו אשכול כדי לחזק אותו, כדי לעשות שכל תחבורתי, הוספנו את הקו הזה ללא מכרז. היו מקרים כאלה.

היו"ר גלעד ארדן:

למה זה ללא מכרז?

אלכס לנגר:

כי יש לנו כבר זכיין שם. אותו זכיין שיושב באזור הגיאוגרפי הזה, הוא מקבל את הקו באותם תנאים שהוא הציע במכרז שלו.

יעקב מרגי:

אותו זכיין ייתן לחברת בת של אגד.

היו"ר גלעד ארדן:

לפי מה שאומר מר לנגר, אותו זכיין שממילא מפעיל באותו אזור, הוא נותן לו קו באותם תנאים.

אלכס לנגר:

בנוסף, יש אשכולות בהם אגד יעביר ישירות לחברת הבת שלו אשכולות פעילות. זה משהו שהוא בנוסף למפעילים האחרים. אגד עושה שינוי מבני וחלק מהפעילות שלו הוא מעביר ללא מכרז לחברת הבת שלו. לכן ההצגה כאילו אנחנו מוסרים קווים ללא מכרז, היא הצגה חלקית.

יעקב מרגי:

אגד ייתן את הזיכיון לחברת בת שלו.

אלכס לנגר:

זה לא תהליך של חלק מהמכרזים.

יעקב מרגי:

אם אגד זכה בערד ואני מוסר עוד קו לחברה של אגד באותו מקום, זה מונופול.

אלכס לנגר:

זה לא המקרה. ממש לא. לפי החוק, הקצאת קווים בתחבורה הציבורית לא טעונה מכרז. אנחנו לקחנו על עצמנו את המכרזים והקמנו ועדת מכרזים, וזו ועדת מכרזים בי ן-משרדית.

היו"ר גלעד ארדן:

זה לא מדויק.

אלכס לנגר:

זה מדויק לחלוטין. על משרד התחבורה חלים כללים גם אם אין מכרז, כללים של שקיפות, של שוויונית וכולי, זה נכון, אבל אנחנו לקחנו על עצמנו ללכת למכרזים. לכן יש ועדת מכרזים שיושבים בה יועצים משפטיים גם של משרד התחבורה, גם של משרד האוצר וגם יועץ פרטי וכולם מלווים את התהליך הזה שהוא תהליך שקוף. זה לגבי התחרות.

משה גפני:

אתה מרוצה מההפרטה? מהתהליך?

אלכס לנגר:

כן.

היו"ר גלעד ארדן:

אתה הקשבת לשר התחבורה השבוע?

יעקב מרגי:

משרד התחבורה מקבל תמלוגים, ואם זה כך, למה שלא יהיה מרוצה?

אלכס לנגר:

הקשבתי לשר התחבורה ואני לא מוצא בעיה שתהיה בדיקה.

היו"ר גלעד ארדן:

השר אומר שההפרטה נכשלה ואתה אומר שהיא הצליחה.

אלכס לנגר:

כל אחד ונקודת המבט שלו. אני חושב שהמדדים מדברים בפני עצמם. אני אשמח אם זה ייבדק. אם יש טענות, שייבדקו הדברים ביסודיות ולא יסתמכו על מישהו שהוא לא אובייקטיבי.

לגבי החרדים. האוכלוסייה החרדית מרבה להשתמש בתחבורה הציבורית וזו אוכלוסייה מאוד חשובה אצלנו. משקיעים הרבה מאמץ על מנת לעמוד לשרותה של האוכלוסייה הזו ולהתאים את השירות לצרכיה. אני לא אומר שאין בעיות, ואני לא חושב שאין חבר כנסת מהמגזר החרדי שלא מכיר את כל הפקידים של אגף התחבורה הציבורית ומלווה אותנו בתהליך הזה. על האוכלוסייה הזו עוברים תהליכים אורבאניים מאוד אינטנסיביים, כאשר חלקם עברו לגור בערי שינה של הערים הגדולות. אנחנו השקענו הרבה מאמץ ועדיין משקיעים אותו כדי לשפר את השירות. אני יודע שעוד לא השלמנו את המלאכה.

לגבי הסטודנטים. התחלנו תהליך שצריך להבין שהמהלך עם הסטודנטים הוא לא מהלך שנבע משיקולים חברתיים או סוציאליים אלא הוא מהלך שנבע מהרצון שלנו לנסות להשפיע או לבחון את היכולת שלנו להשפיע על אוכלוסייה שניתן עדיין להשפיע על הרגלי הנסיעה שלה. אנחנו חשבנו שאם נציע כמו בעולם הגדול תוכניות אטרקטיביות לסטודנטים, אנחנו נצליח להשפיע על הרגלי הנסיעה שלהם.

קריאה:

מדובר על כל הסטודנטים?

אלכס לנגר:

אי אפשר להחיל את זה על כל הסטודנטים. אנחנו יצאנו לפיילוט בעניין הזה ואני מזכיר שזה רק פיילוט. לא כל הסטודנטים מקבלים הנחות אלא רק חלקם. מטרתו של הפיילוט הזה הייתה להראות שאפשר להגדיל את מספר המשתמשים בקבוצת הסטודנטים בעניין של גמישות הביקוש. אנחנו מקווים שיש גמישות ושנצליח להוכיח את זה. שכנענו את משרד האוצר ללכת אתנו למהלך כזה. אני מקווה שאם נצליח להוכיח למשרד האוצר שהגדלנו את מספר המשתמשים בתחבורה הציבורית בקרב האוכלוסייה הזאת, הם ילכו אתנו הלאה למהלך שיכיל את כל אוכלוסיית הסטודנטים. אם היינו באים עם הצעה לתת הנחה לכולם, אני מניח שלא היינו מקבלים. הצלחנו לשכנע את משרד האוצר שאם נוכיח בפיילוט הצלחה – והבאנו דוגמאות מהעולם, כאשר גם בארצות-הברית וגם באירופה עושים מהלכים דומים – נוכל להרחיב את זה.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מניח שהפיילוט כאשר הוא נקבע לתקופה של שנה, זה לא משהו מדעי שמישהו אמר שרק בשנת שימוש ניתן לשנות את ההרגלים. אני יכול להבין את תחושת אי הצדק של ציבורים גדולים, למשל תלמידי המכללות, או תלמידים ותלמידות במגזר החרדי. דרך אגב, גם במגזר החרדי יש אנשים שאולי ירכשו רכב פרטי. נכון שאצלם, בגלל הבעיות הכלכליות יש שימוש גבוה יותר, אבל זה לא אומר שהמדינה צריכה בגלל זה לנצל או לחשוב שהם קהל שבוי ולכן אצלם אין צורך לעודד את השימוש בתחבורה הציבורית. אולי אפשר לשקול לקצר את משך הפיילוט ולהרחיב את בסיס המשתמשים בדור הצעיר במדינת ישראל. אז זה פחות יזעק לשמיים. אני יכול להבין את התחושות, וגם אתה בטח יכול להבין, כי כאן לא מדובר על פיילוט לחודש-חודשיים אלא מדובר בפיילוט לשנה שלמה. זאת איזושהי העדפה של ציבור שלם בלי סיבה אמיתית נראית לעין, כי מהבחינה הכלכלית-חברתית הם אפילו במצב קשה יותר מחלק מהסטודנטים בערים הגדולות.

אלכס לנגר:

אני מודה שאני מסתכל על זה בדיוק הפוך ממך. זה בא מהגישה לנושא. אני חושב שצריך לעודד את הנוסעים בתחבורה הציבורית, את המשתמשים הקבועים ולא את המשתמשים הרנדומאליים.

היו"ר גלעד ארדן:

אתם מעודדים לא את המשתמשים הקבועים.

אלכס לנגר:

הגישה שלי אומרת שסטודנט צריך לתת לו הנחה רק בתנאי שהוא מתחייב לתקופה ארוכה להשתמש בתחבורה הציבורית. הסטודנט לא יכול לעלות לאוטובוס ולבקש כרטיס הנחה, אבל הוא יכול לקנות מנוי לתקופה של סימסטר או שנה. על-מנת לבצע סקרים של לפני ואחרי, צריך זמן שעובר על מנת לחקור את ההתנהגות של הסטודנטים ולראות מה קרה בפועל.

משה גפני:

כשעושים את הפיילוט הזה בעולם לא משתפים את התלמידות של התיכונים החרדים בארצות-הברית או באירופה?

אלכס לנגר:

אני לא יודע.

משה גפני:

אתה בעל הבית של הציבור החרדי בתחבורה. אתה מדבר על סטודנטים, ולמה אתה לא מדבר על הסטודנטים החרדים? הם הקליינטים הכי גדולים שלך.

שמואל הלפרט:

אם זה היה קורה בארצות-הברית, היינו מזעזעים את הכנסת.

אלכס לנגר:

אין לי ספק שאם הניסוי הזה יצליח, הוא יורחב. אין לי ספק שהוא יורחב כי זה אינטרס של המדינה.

קריאה:

ברגע שאתה מוכיח שעל-ידי הפחתה משמעותית במחיר אתה מגיע לתוצאות תחבורתיות, אני בטוח שזו השקעה כדאית.

משה גפני:

למה הבת החרדית שלומדת בעל-תיכון, היא לא סטודנטית? למה היא לא בפיילוט?

היו"ר גלעד ארדן:

יש נקודה שלא התייחסת אליה, וזה הגבלה על מספר הנוסעים בעמידה. האם יש או אין הגבלה כזאת בישראל? האם יש הבחנה בין אגד לחברות הפרטיות? והאם אתם יודעים מה המצב במדינות אחרות?

אלכס לנגר:

בנושא הזה אנחנו נוהגים כמו שנוהגים באירופה. כל תקני התחבורה הציבורית, האוטובוסים שלנו, לקוחים מהתקן האירופי.

היו"ר גלעד ארדן:

זה לא מדויק, לפחות בנושאים אחרים שהוצגו כאן.

אלכס לנגר:

לנו יש עניין שהמפעילים שלנו ייסעו באוטובוסים מהמדף האירופי. אנחנו לא מגבילים את מספר הנוסעים.

היו"ר גלעד ארדן:

לא בפרטיים ולא באגד.

אלכס לנגר:

לא באף אחד. באוטובוסים בתחבורה הציבורית ואני מדבר רק על התחבורה הציבורית ולא על נסיעות מיוחדות. גם בתחבורה הציבורית יש נישות, כמו נסיעות בין-עירוניות ארוכות, שם אנחנו כן מגבילים. אני מדבר על תחבורה עירונית, ואני מדגיש, עירונית.

היו"ר גלעד ארדן:

בנסיעות הבין-עירוניות יש הגבלות?

אלכס לנגר:

יש הגבלות. בתחבורה העירונית אין הגבלה. אנחנו חושבים שזה לא נכון להגביל. זה לא מוגבל בשום מקום בעולם שאני יודע עליו. אני חושב שתמיד זה צריך להישאר לשיקול דעתו של הנהג שמחליט מתי אי אפשר לצופף יותר את הנוסעים. קודם כל, ההבחנה היא לא מעשית. אני רוצה לראות מישהו מצליח לספור את הנוסעים באוטובוס דו-מפרקי בבוקר העמוס לירושלים. מעבר לבעיה הטכנית של הספירה, יש גם בעיה שהאוטובוס בשעות שיא, יש נוסעים שממתינים וחייבים להגיע בזמן, ואני לא חושב שהם היו רוצים להיות מטרה לזה שהאוטובוס מלא.

היו"ר גלעד ארדן:

זה לא שיקול. השיקול הוא שיקול בטיחותי.

ערן היימר:

השאלה לגבי התמלוגים. כאשר אתה מוציא למכרז אשכול מסוים, צריך לבדוק את הפרמטרים הכלכליים כי יכול להיות שהקו מאוד רווחי ומכניס הרבה כסף לזכיין. אז אתה בוחן איך לחלק את הכסף. בכל מקרה, תמיד האזרח נהנה כי תמיד המחיר לאזרח יורד. יכול להיות שיש עוד שארית והשארית הזאת יכולה או להישאר אצל הזכיין או לבוא אלינו ולשמש לטובת סבסוד אשכולות אחרים. יכול להיות שאשכול אחר הוא מפסיד והזכיין שיזכה בו יצטרך לקבל סובסידיה, גם אם הוא פרטי.

היו"ר גלעד ארדן:

באופן עקרוני, אם הזכיין משלם לכם לדוגמה אחוז מההכנסות שלו, מכמות הנוסעים, ככל שיהיו לו יותר נוסעים והשירות שלו יהיה טוב יותר, ההכנסות תגדלנה. תמלוגים קבועים זה משהו שגם בזמנים קשים, והוא צריך לשלם סכומים קבועים, יכול לפגוע ברמת השירות.

ערן היימר:

יש מאזן של אינטרסים. אם יש אשכול מאוד רווחי, יצטרך הזכיין לשלם לי עשרה שקלים על כל נוסע, ואז מה תהיה המוטיבציה שלו?

היו"ר גלעד ארדן:

לגבי הפיילוט. אתה יכול לומר לנו מה העלות? עשיתם בדיקה כזאת בעבר לפני שהחלטתם על איזה ציבורים להחיל אותו? מסתבר כאן שבניגוד למה שנאמר, כנראה ששר התחבורה ידע והלך במיוחד לאוכלוסיות האלה.

ערן היימר:

מטרת הפיילוט היא להביא אוכלוסייה שלא נוסעת בתחבורה הציבורית.

היו"ר גלעד ארדן:

הבנתי. לא בדקתם.

קריאה:

זה לא בחינם.

היו"ר גלעד ארדן:

מדובר על ארבעים עד חמישים אחוזים, ובשונה ממה שכתבתם במסמך שלכם, מספר הסטודנטים בפריפריה נמצא בעלייה מאוד גדולה. יש לי פה דוח שבדרום הוא מגיע ללמעלה מ-15 אחוזים מציבור הסטודנטים בארץ כי מדובר באשקלון, באר-שבע, ספיר וכולי. אתם התמקדתם באזור מסוים.

קריאה:

השאלה אם היית משנה את ההרגלים שלך בשביל חודשיים הנחה.

היו"ר גלעד ארדן:

הרעיון הוא להרגיל אותך לעתיד. לך אין שום ידע מקצועי לומר לי שאני ארכוש בחצי שנה או בשנה הרגלים לעתיד, כמו שאני לא יכול לומר לך. אין לכם שום משהו מדעי, פסיכולוגי, התנהגותי בנושא הזה שביצעתם עליו את הפיילוט. מר לנגר, האם יש לכם חוות דעת פסיכולוגית שבשנה אדם מבסס הרגלי נסיעה לחיים שלו? מישהו קבע שצריך שנה לעניין הזה? האם יש לכם חוות דעת מקצועית שאדם שאמון על התנהגויות של בני אדם שאמר שצריך שנה כדי לרכוש התנהגות לנסיעה בתחבורה הציבורית. יש או אין?

אלכס לנגר:

אין.

היו"ר גלעד ארדן:

אם כן, באותה מידה אפשר לעשות את הפיילוט לחצי שנה ואז להסיק מסקנות.

אלכס לנגר:

אני מפנה את תשומת לב היושב-ראש שאנחנו עשינו מאמץ לעשות פיילוט מקצועי כדי לשכנע את מי שיושב על המשאבים, משרד האוצר. רצינו לשכנע אותו שאכן הגענו להישג אמיתי. לא היה כאן תרגיל ביחצנות. רצינו להרכיב את מעגל הנהנים מהנחות, ותראה מה הקמנו על עצמנו.

משה גפני:

עשיתם לא נכון. עשיתם אפליה פסולה.

אלכס לנגר:

לא עשינו שום אפליה. עשינו פיילוט עם מטרה.

היו"ר גלעד ארדן:

אם אני היום סטודנט במכללת יזרעאל, אני עותר היום לבג"ץ נגד משרד התחבורה. יהיה לי את הפרוטוקול עם דבריך שאין לך פסיכולוג שאמר שצריך שנה, ואני שואל למה זה פיילוט ואומר שזו הטבה כאשר העדיפו ציבור כזה על פני ציבור אחר שלא בהכרח הוא חלש יותר או חזק יותר.

יעקב כהן:

אנחנו צריכים לקיים עוד דיון בנושא.

היו"ר גלעד ארדן:

אמרתי שיתקיים דיון נוסף.

יעקב כהן:

אני לא רוצה לחזור על דברים שנאמרו, אבל אני חייב לומר שהמצב בתחבורה הציבורית הוא בלתי סביר ולא יכול להימשך. לי יש את הרושם שלראשי התחבורה הציבורית יש רצון טוב וכאשר מטלפנים אליהם, הם משתדלים. אני מאשים אותם בהטרדה. לא יכול להימשך מצב שאני אקבל טלפונים שלוש פעמים ביום, ב-12 בלילה, שעתיים לפני כניסת השבת, ואומרים לי שאנשים מחכים שעות לאוטובוס וכולי. הנושא הזה צריך להסתיים.

דיברו כאן על הנסיעה בעמידה. אני רוצה לומר לראשי אגד שאתם משחקים בזמן שאול. גם הבנקים חשבו שהם יכולים לעשות מה שהם רוצים, אבל חבר הכנסת ארדן הציע הצעת חוק וזה נגמר. עכשיו הוא יתלבש עליכם וגם זה יסתיים כך שלא תוכלו לקחת נוסעים בעמידה. כמו שאתם רואים אותו, הוא יושב בשקט, אבל הוא יוצא לעבודה. אמר כאן מישהו שבנסיעה העירונית לא קיימת בעיה של בטיחות, אבל אני מתפלא. יושב כאן היושב-ראש שלנו והוא עוסק בנושא הבטיחות והוא אומר שלא רק שאסור לעמוד אלא אסור לשבת ללא חגורה. בתחבורה הציבורית לוקחים ילד בן שש, וצריך לחגור אותו. אוטובוס שמסיע ילדים, צריך שלושת-רבעי שעה רק לחגור אותם.

היו"ר גלעד ארדן:

ילד עלה לאוטובוס שמסיע ילדים, הוא צריך לשבת חגור. אם כתוב שזה קו 2, הוא יעמוד וזה בטיחותי.

יעקב כהן:

הוא יעמוד וזה בטיחותי.

משה גפני:

אישרנו את זה משום שפחדנו ציבורית.

יעקב כהן:

אני הגשתי הצעת חוק. אתה אומר שכאשר האוטובוס מלא אי אפשר להשאיר את הנוסע בחוץ, אבל אני לא חושב שהוא צריך לשלם.

היו"ר גלעד ארדן:

לפי מה שאתה אומר, יעלו אנשים ויאמרו שהם לא רוצים לשבת אלא לעמוד, כך שהם לא יצטרכו לשלם.

יעקב כהן:

מי שנוסע מקריית שמונה לתל-אביב, לא ישלם חמישים אחוזים אלא ישלמו לו מאה אחוזים. לא יכול להיות שהוא ישלם חמישים שקלים אלא צריך לשלם 400 שקלים, מי שנוסע שלוש שעות.

אני רוצה להתמקד בעוד נושא. יש את הכרטיס חופשי-חודשי. לדעתי במצב המצוקה הכלכלי אנחנו חייבים לתת בכל הקווים. יש אנשים שהם במצוקה, יש אנשים שנוסעים לעבודה והם צריכים לנסוע כל יום לירושלים מחיפה, והם צריכים לקבל חופשי-חודשי חינם. לדעתי סך הכול התחבורה הציבורית תרוויח מזה. היום אותו אדם נוסע עם חבר שלו, הוא נוסע בטרמפים, הוא נוסע בטנדרים של החאפרים. אם ניתן את זה מסודר בהנחה, התחבורה הציבורית תצא נשכרת. לגבי האנשים קשי היום צריך להוריד את המע"מ בתחבורה הציבורית.

אלכס מילר:

אני יודע שאתם עושים את הפיילוט ואני כבר שאלתי את השר מתי אתם מרחיבים, ואני יודע שאתם דנים בזה כבר עכשיו. לא יכול להיות שנוצר מצב בו סטודנט אחד מקבל את ההנחה של חמישים אחוזים והסטודנט השני לא מקבל ושניהם נוסעים באותו קו. שני סטודנטים נוסעים באותו קו ורק האחד מקבל את ההנחה. לפחות באותו קו תיתנו את ההנחה לכל הסטודנטים.

היו"ר גלעד ארדן:

יש סטודנט שלומד באוניברסיטה העברית והוא מקבל, ואילו הסטודנט שלומד במכללה לא מקבל.

יהודה אלבז:

הבעיה נובעת מארגון הסטודנטים.

ירון שרעבי:

הייתי רוצה לחדד את עמדתו של שר התחבורה כפי שעלתה כאן. השר אמר שאנחנו רוצים לראות כמה שיותר מעבר של אנשים שנוסעים בתחבורה הציבורית. זה משותף לכולנו ואנחנו צריכים להבין את זה, במיוחד אתה, חבר הכנסת ארדן, שמייצג את הבטיחות בדרכים. אנחנו חושבים שצריך לטפל בנושא הזה כי זה יוריד את העומס מהכבישים. מה שהשר התכוון ביחס לרפורמה, שזו באמת רפורמה מורכבת שהצליחו להכניס אותה לביצוע, ועל זה מגיע יישר כוח למשרד התחבורה, שהרפורמה לא צלחה, כי את זה אנחנו מבינים מזרם של פניות מהציבור שכותב לשר. הפנייה מתבססת על הפרמטר הזה של שביעות הרצון של הציבור. מה שהשר מבקש לעשות זה להקים ועדה ציבורית שתבדוק את הפרמטר הזה של השירות לנוסע.

היו"ר גלעד ארדן:

אומר מר לנגר שכבר שלוש שנים יש חברה שבודקת את השירות, את העומס וכולי. קחו את הממצאים של החברה ותעשו השוואות.

ירון שרעבי:

היה יום התחבורה הציבורית שרובכם הייתם בו. כל מי שעוסק בנושא הזה, יודע שזה נושא מאוד מסובך וכי יש עוד רכיבים שצריך לתת עליהם את הדעת. זה שיש חברה פרטית שבודקת, זה דבר חשוב, אבל צריך לעשות תכנון של כל הנושאים.

לגבי הנושא של הפיילוט לסטודנטים שהשר מעורב בו ברמה האישית והוא מוכן להרחיב ככל האפשר את הניסוי הזה, גם כן מתוך האינטרס המשותף של כולנו להעביר כמה שיותר נוסעים לשימוש בתחבורה הציבורית. אנחנו צריכים לתת הזדמנות לתוכנית הזאת ולא כדאי שנצא עם הצעת החלטה שמתנגדת לצורה בה הפיילוט מתקיים. צריך לברך על מה שקורה ועל הצעדים הראשונים שנעשו.

קריאה:

מתי יהיו לכם מסקנות?

ירון שרעבי:

יש ממצאים ראשוניים.

יהודה אלבז:

התקבלנו מסקנות ראשוניות.

קריאה:

אין שום מכרז לפיילוט.

היו"ר גלעד ארדן:

יועץ השר ביקש להוסיף שבמסגרת הפיילוט למעלה מחמישים אחוזים מציבור הסטודנטים במדינת ישראל כן נהנים מההטבה. זה נרשם בפרוטוקול. השאלה שלי היא לגבי הבדיקות של החברה הפרטית. האם הבדיקות מתבצעות רק על המפעילים החדשים או גם על חברת אגד?

יהודה אלבז:

גם על חברת אגד.

היו"ר גלעד ארדן:

אני רוצה להתנצל בפני כל מי שלא הספיק לדבר היום. בזמן הקרוב אנחנו נקיים עוד דיונים בנושא הזה, ואני מתחייב על כך.

אני רוצה להעלות הצעת החלטה אחת להצבעה בקשר לנושא הפיילוט שחבר הכנסת גפני יזם את הדיון וביקש להעלות אותה.

ועדת הכלכלה קיימה דיון בנושא הנחות לסטודנטים בתחבורה הציבורית – היקף הניסוי. הוועדה מברכת על תחילת התהליך של הנחות משמעותיות בתחבורה הציבורית המעודד את הנסיעה בתחבורה זו, מוזיל באופן משמעותי את המחירים ללומדים ומפחית כתוצאה מכך את תאונות הדרכים.

הוועדה הביעה תמיהה על כי ניסוי זה נעשה רק לסטודנטים באוניברסיטאות במרכז הארץ ולא נעשה כלפי סטודנטים בפריפריה ובערי הפיתוח, ועל כך שהממשלה לא החילה את הניסוי גם בקרב תלמידים ותלמידות במוסדות החרדיים המקבילים.

הועדה דורשת ממשרדי האוצר והתחבורה להרחיב את הניסוי לסטודנטים בפריפריה ולתלמידים במוסדות התורניים, העל-תיכוניים והמכללות.

מי בעד הצעת ההחלטה? מי נגד?

**ההצעה אושרה פה אחד.**

תודה רבה. אני נועל את הישיבה.

**הישיבה ננעלה בשעה 11:45**