**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 200**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שלישי, כ"ג באדר התש"ע (9 במרץ 2010), שעה 10:00**

**סדר היום:**

הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מסירת מידע ביחס לשירותי התחבורה הציבורית), התש"ע-2009, של חברי הכנסת שלי יחימוביץ, יריב לוין ושי חרמש. (פ/1784)

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

אמנון כהן – היו"ר

יריב לוין

חמד עמאר

נחמן שי

**מוזמנים**:

יהודה אלבז - מנהל אגף הרישוי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

שלמה כץ - ממונה פיקוח ארצי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עו"ד חוה ראובני - סגנית היועצת המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

יערה למברגר - משרד המשפטים

מיכה פרלמן - רפרנט תחבורה באגף התקציבים, משרד האוצר

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

איתי קורן - ממונה תקציב, משרד הפנים

פקד איילת סולטן - המשרד לביטחון פנים

עו"ד נועה בן-אריה - יועמ"ש, מרכז השלטון המקומי

עו"ד גולן קנטי - רשות ההגבלים העסקיים

שמואל חיימוביץ' - ממונה נגישות ארצי, נציבות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלויות

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

עו"ד רונן משה - מחלקה משפטית, "אגד"

איתן פיקסמן - דובר חברת "דן"

מצליח קזיס - ראש חטיבת התנועה, חברת "דן"

יצחק כהן - ראש תחום חשבות וכלכלה, חברת "דן"

מיכל רוטשילד - ייעוץ משפטי, חברות מטרודן ומטרופולין

עו"ד שמעון מויאל - לשכה משפטית, רכבת ישראל

בן בדרי - מנכ"ל ארגון מוניות השירות

סולימאן בדרה - חבר הנהלת ארגון מוניות השירות

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

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

ינון יוגב - יועץ משפטי, חברת הרכבת הקלה בגוש דן – MTS

עו"ד צבי שפר - לשכת היועץ המשפטי, ההסתדרות החדשה

רות גרנט-פורת - מנהלת המחלקה ללקוחות אסטרטגיים, חברת החשמל

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

**ייעוץ משפטי:**

אתי בנדלר

איתי עצמון

**מנהלת הוועדה**:

לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית:**

יפה קרינצה

**הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מסירת מידע ביחס לשירותי התחבורה הציבורית), התש"ע-2009, של חברי הכנסת שלי יחימוביץ, יריב לוין ושי חרמש**

היו"ר אמנון כהן:

בוקר טוב, אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. הנושא: הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מסירת מידע ביחס לשירותי התחבורה הציבורית), התש"ע-2009, של חברי הכנסת שלי יחימוביץ, יריב לוין ושי חרמש. אני מבין שהצעת החוק אושרה בקריאה טרומית ב-20 בינואר והיה כבר דיון ראשון ב-3 בפברואר, אבל אז התברר שיש הרבה דברים שצריך עוד לעבוד עליהם. עודכנתי על-ידי היועצת המשפטית של הוועדה שהמצעים ישבו עם משרדי הממשלה השונים וניסחו משהו בגדול, שעליו תיכף נדבר.

בשלב זה ניתן למציע החוק, חבר הכנסת לוין, להגיד לנו מה אומרת הצעת החוק בגדול. אחר כך נראה לאיזה הבנות הגעתם, נשמע את משרדי הממשלה ואפשר יהיה להתקדם. בבקשה, אדוני.

יריב לוין:

תודה רבה. אומר בקצרה, כדי לא לחזור על דברים שנאמרו בישיבה הקודמת. התכלית של הצעת החוק היא הנגשת שירותי התחבורה הציבורית לכלל הציבור. נהוג היה אולי לחשוב שהנגשת שירותי תחבורה ציבורית אומרת תחנה קרובה, נוחות הגעה וכלי רכב שקל לעלות עליו. אבל, בעינינו לפחות, ההנגשה היא במידה רבה היא היכולת של אדם בכלל לדעת שקיים השירות, איך הוא יכול להשתמש בו, באילו שעות ובאילו תעריפים. המטרה של הצעת החוק הזו היא להסדיר את כל הסוגיה של נגישות המידע בנושא של התחבורה הציבורית לכלל הציבור הרחב.

להצעה שני נדבכים עיקריים :האחד, הקמת מרכז מידע מאוחד של כל מפעילי התחבורה הציבורית, לרבות רכבות, אוטובוסים ומוניות שירות בקטעים מסוימים, שבו ירוכזו כל הנתונים, הן הנתונים הגולמיים באשר לקו – תדירותו, מועדי הנסיעה, מחירים וכן הלאה - והן נתונים מתעדכנים בזמן אמת על עיכובים ושינויים; הנדבך השני הוא הצבה של שילוט בתחנות, חלקו נייח, לא אלקטרוני, של מפות ותוכנית הקו וחלקו שילוט אלקטרוני שיאפשר מידע בזמן אמת למי שעומד בתחנה, מתי אמור להגיע האוטובוס ואם יש עיכובים.

זה הרעיון הכללי. העקרונות מוסכמים ומשרדי הממשלה, לשמחתי, נתנו לנו כתף אמיתית כדי לקדם את העניין הזה. עכשיו נשארה הירידה לפרטים, שצריכה להסדיר את האופן הטכני שבו הדברים יבוצעו, את קצב הביצוע שלהם ובחלק מהנוסעים – בעיקר בכל מה שקשור בהצבת השילוט – את החלוקה המדויקת של העלויות בין הגורמים השונים שמעורבים בעניין הזה. זה מצבנו נכון לעכשיו.

היו"ר אמנון כהן:

תודה. משרד התחבורה, בבקשה.

חוה ראובני:

אנחנו כמובן תומכים. נעשתה עבודה של תיאום, הועבר על-ידינו נוסח לוועדה שמתייחס לשאלות שהיו טעונות דיון ועמדתנו לגביהן. כשנקרא נוכל להיכנס לעוביים של הפרטים.

היו"ר אמנון כהן:

מישהו רוצה להגיד כרגע משהו או שתתייחסו תוך כדי הקראת החוק? בבקשה, אדוני.

שמעון מויאל:

אני מדבר כרגע באופן כללי. הצעת החוק נראית כמוכוונת לתחבורת אוטובוסים, לבעיות שקשורות בתחבורה של אוטובוסים. אני לא מבין למה הרכבת שורבבה להצעת החוק הזאת. אם קוראים סעיף סעיף, גם מבחינה מהותית וגם מבחינת הדברים שהצעת החוק רוצה להסדיר, זה לא רלוונטי לרכבת כהוא זה.

היו"ר אמנון כהן:

תחבורה ציבורית.

שמעון מויאל:

הכול ציבורי, אבל לרכבת קיים מערך מידע, קיים מוקד, קיים שילוט וכרגע אנחנו נמצאים בעיצומו של פרויקט של העברת מידע בזמן אמת לתחנות הרכבת בשילוט אלקטרוני.

נחמן שי:

אבל מדובר על תמונה כוללת, של כל מערכות התחבורה הציבורית.

שמעון מויאל:

הסעיפים של הצעת החוק לא רלוונטיים לרכבת.

היו"ר אמנון כהן:

נגיע לסעיפים ואיפה שתהיה לך בעיה תגיד לנו.

יריב לוין:

מה שאתה אומר מתואם עם המנכ"ל שלך? הייתה פגישה של ועדת הכלכלה עם מנכ"ל הרכבת – היה לנו סיור ברכבת בראשית הקדנציה - והוא עצמו אמר לנו: אחת הבעיות הקשות ביותר שלנו זה חוסר התיאום בין הרכבת לבין השירותים שהולכים אל ומהתחנות, העובדה שאדם לא יודע מתי יש לו אוטובוס שמסתנכרן עם הרכבת. עכשיו אתה בא ומציג עמדה כזאת.

היו"ר אמנון כהן:

הוא מתכוון שמבחינתו הרכבת מסודרת, אבל אנחנו רוצים סינכרון כללי.

יריב לוין:

בוודאי, זה כל הרעיון.

היו"ר אמנון כהן:

אדם יוצא מהבית, יודע מתי יש לו רכבת, אוטובוס. בבקשה, אדוני.

בן בדרי:

אני מבקש בשם ארגון מוניות השירות לפטור אותנו מכל השתתפות במימון.

היו"ר אמנון כהן:

כשנגיע.

בן בדרי:

כל חברות האוטובוסים זוכות לסובסידיות ואנחנו לא נוכל לעמוד בזה.

היו"ר אמנון כהן:

בסדר. דורון סער, אתה רוצה לדבר לפני הקריאה?

דורון סער:

אני בעל אתר פרטי, שהוא מאגר המידע הכי שלם שקיים היום לתחבורה ציבורית בישראל. הוא כבר קיים כמה שנים, וחלק גדול מהאנשים שנוסעים בתחבורה ציבורית כבר מכירים אותו. אנחנו אוספים את כל המידע הקיים ומפרסמים אותו בחינם לציבור. זה אתר מסחרי לחלוטין. אנחנו טוענים שברגע שהמידע זמין, מעצם זה שהמידע כבר מפורסם על ידי החברות, אז את החלק של ההנגשה לציבור ב כל הצורות האפשריות השוק הפרטי כבר יעשה ואין צורך במימון ממשלתי. זה גם לא סותר, כלומר גם אם יוחלט ליצור מאגר ממשלתי אין סיבה למנוע מכל שרוצה להשתמש במידע הזה לכל מיני צרכים. אין בזה שום דבר סודי.

יריב לוין:

כמה שלטים התקנת עד היום בתחנות אוטובוס?

דורון סער:

אני לא מדבר על השלטים, אני מדבר על מאגר מידע ומערכת לציבור. שלטים אלקטרוניים חייבים להיות ומודיעין טלפוני מישהו צריך לאייש.

יריב לוין:

ומה יהיה על השלט אם אין מאגר מידע שיספק לו את האינפורמציה?

דורון סער:

נתונים זה דבר אחד, מאגר מידע ומערכת לציבור לשם קבלת נתונים - - -

יריב לוין:

אז יהיה מאגר נתונים ויהיו שלטים, רק את אתר האינטרנט יפעיל עצמאי.

היו"ר אמנון כהן:

תודה רבה. בבקשה, גברתי.

מיכל צברי:

הצעת החוק המקורית לא ביקשה להטיל עול על הרשויות המקומיות ולאור הנוסח החדש פנינו שוב למנכ"ל משרד הפנים וביקשנו את עמדתו. עמדת מנכ"ל משרד הפנים היא שאין מניעה שהחשמל יסופק על-ידי הרשויות המקומיות - משמע, העלות החודשית בשקלים. באשר להתקנת השלט והקמת תשתית החשמל, אין מניעה שהרשויות המקומיות יבצעו זאת. עם זאת, המנכ"ל מבקש להדגיש שהרשויות ישופו על-ידי משרד התחבורה או גורם תקציבי אחר מאחר שמדובר בעלות מאוד-מאוד כבדה.

יריב לוין:

כמה עולה שלט כזה?

מיכל צברי:

זה תלוי בגודל השלט.

יריב לוין:

בהנחה שמספקים לכם את השלט, מביאים לכם את הכול וכל מה שאתם צריכים לעשות זה לתקוע את העמוד עם הזנת החשמל. כמה זה עולה?

מיכל צברי:

אין לנו נתונים בקשר - - -

יריב לוין:

אז איך אתם יכולים להגיד שזו עלות מאוד גבוהה כשאין לכם נתונים?

מיכל צברי:

להקים תשתית של חשמל זה עלות מאוד-מאוד גבוהה.

יריב לוין:

מה זה "מאוד-מאוד גבוהה"? מאה שקל או 10,000 שקל?

מיכל צברי:

אתן לך דוגמה. עיריית תל אביב מסרה שבשבילה להקים עמוד זה 40,000 שקלים. אלה הנתונים שעיריית תל-אביב מסרה.

יריב לוין:

ואת בדקת את הנתונים? בכל הכבוד, יש דברים שבעיניי לא יכולים להיות. אני חושב שיש אינטרס לרשויות המקומיות, שהתושבים שלהן יוכלו להשתמש בתחבורה ציבורית כמו שצריך ויש בטח אינטרס לשר הפנים, שמייצג בדיוק את האוכלוסייה שמשתמשת בשירותים האלה, שהדבר הזה יעבוד, אין לי ספק בזה. יכול להיות שזה עולה המון, אני לא יודע, אבל הייתי מצפה שאם אתם באים לכאן עם עמדה תבדקו, כי אנחנו בדקנו ומהבדיקה שלנו עולה שלשים עמוד פשוט עולה 800 שקלים ולא 40,000 שקלים. זה נשמע קצת יותר הגיוני.

מיכל צברי:

מהבדיקה שמשרד התחבורה ביצע בקשר לפיילוט זה הנתונים שהוא קיבל, שמדובר בעלות של 40,000 שקלים.

יריב לוין:

וזה נשמע לכם סביר? לא השלט, רק העמוד. את השלט מספקים לכם. העירייה לא מממנת את השלט, היא רק שמה את העמוד.

מיכל צברי:

אנחנו חושבים שאין מניעה שהרשויות יבצעו את העבודה, וככה זה חוסך את האגרה של היתרי הבנייה וכדומה. מבחינת משרד הפנים, הרשויות יבצעו גם את זה, גם את ההתקנה של השלט וגם יממנו את החשמל הרציף. מדובר בעלות לא מבוטלת – אלה גם הנתונים שמסר משרד התחבורה בדיון הקודם - מדובר ב-40 שקלים לשלט בחודש.

היו"ר אמנון כהן:

תודה. עורכת דין נועה בן-אריה, בבקשה.

נועה בן-אריה:

זה בשלטים הישנים. בשם מרכז השלטון המקומי, אנחנו מבקשים להבהיר שלא נהיה מוכנים לשאת בעלויות העודפות. זו עלות שלא הוטלה על השלטון המקומי לא נוכל שתוטל עליו מעכשיו, בוודאי ובוודאי בעת הזו. עלויות החשמל שנאמרות כאן היום, גם אם אנחנו הולכים על העלות הנמוכה ביותר מתייחסות לעמוד פשוט, לתאורה בשעות מצומצמות, בטווח זמן מצומצם ולא בשדרוג התשתית ובהצבת תשתית חשמל ל-24 שעות ולשלטים רציפים למסירת מידע, בהתאם למה שמפורט בהצעת החוק. העלות הזאת תשתנה משמעותית, ולכן לא נהיה מוכנים לקבל על עצמנו את הנטל הכלכלי גם לנושא מימון עלויות החשמל, ובעניין הזה אנחנו מסתייגים מעמדת משרד הפנים.

יריב לוין:

אני חושב שאולי הכי טוב שנציג משרד האוצר יציג. בנינו משהו שמחלק את הנטל ומטיל על הרשויות המקומיות מינימום שבמינימום.

היו"ר אמנון כהן:

בבקשה, משרד האוצר.

מיכה פרלמן:

בהמשך לחלוקת האחריות בין ההקמה של התשתית לבין אספקת השלטים והמידע שצריך לעבור לשלטים האלה, הצעתנו הייתה שהעיריות ייקחו על עצמן את העלות של הקמת התשתית הזאת. בהרבה תחנות אני לא בטוח שזה כרוך בעלות כי יש עמודי תאורה ותשתית קיימת, לא ברור שזה צריך לעלות כל כך הרבה. בכל מקרה, רק הרשות המקומית יכולה לגעת בתחנות האלה מבחינה חוקית, רק היא יכולה להקים בתחומה ולכן יש לה גם את ההשפעה הכי ישירה על העלויות. מבחינתנו, היא צריכה לקחת את העלויות האלה על עצמה. אנחנו, משרד האוצר ומשרד התחבורה, נתקצב את השלטים עצמם ונספק אותם.

היו"ר אמנון כהן:

כלומר, התשתית היא על העיריות והשלט אתם ומשרד התחבורה תממנו. מי יממן את האחזקה השוטפת - חשמל?

מיכה פרלמן:

גם העיריות, זה חלק מהתשתית. אבל אם המכשיר מתקלקל, זה משהו שאני לא מצפה שהעירייה תדע לעשות; אם הוא מלוכלך – זה במסגרת האחריות הכוללת על התחנה ואת זה העירייה תעשה.

מיכל צברי:

ואם הוא נשבר או נגנב?

מיכה פרלמן:

יש ביטוח שכלול בעלות השלט.

אתי בנדלר:

תגדיר שוב את הסוגים השונים של התחזוקה. איך אתה מציע שזה יתחלק? תחזוקה יש כל מיני. אם מישהו השליך אבן וניפץ, אז זה משרד האוצר, אבל אם זה מלוכלך זה הרשות, אז אני לא כל כך מבינה.

מיכה פרלמן:

אני מציע שנפריד. התחזוקה השוטפת: חשמל, ניקיון והדברים האלה – זה העירייה. מעבר לזה, יש דברים שכלולים במחיר המכשיר עצמו, כולל ביטוח. אני לא סגור לגמרי אילו דברים הוא מכסה. אשמח אם ידידי, מר יהודה אלבז ממשרד התחבורה, ייתן סקירה על העניין. אבל כל מה שכלול במחיר הזה הוא עלינו, הוא כלול במחיר ובביטוח עצמו.

חמד עמאר:

נעשתה בדיקה כמה זה יעלה לרשויות המקומיות?

יריב לוין:

גרושים.

מיכה פרלמן:

בלי נתונים זה קשה מאוד. אנחנו מקבלים פעם אחת הערכת עלות של 40,000 שקל, שמענו גם 80,000 שקל לעמוד, ומצד שני - - -

חמד עמאר:

באופן כללי, כמה יעלה לעיריית חיפה, למשל, כל הנושא הזה?

יריב לוין:

סדר הגודל שמדובר בו הוא בערך 200 שלטים בשנה על כל הארץ, הפרישה היא איטית. נאמר שהממוצע ברשות הכי גדולה יהיה הקמה של 15-20 שלטים בשנה, חלקם עומדים על תשתית קיימת, על תחנה קיימת.

נועה בן-אריה:

אבל לא על תשתית חשמל קיימת.

יריב לוין:

אבל בחלקם הם במקומות שבהם יש תשתית חשמל. התהליך הוא שהשילוט מוצב קודם כול במקומות שבהם יש הרבה תנועה של נוסעים, שזה מרכזי ערים לא מקומות שעומד עמוד ואין תשתית חשמל ואין שום דבר. לכן עלויות ההקמה של הדבר הזה הן עלויות זניחות.

ברשותך, אגיד לך בדיוק מה יקרה. התהליך הזה יתחיל; בשנת 2012, כשנהיה שנה לפני בחירות לרשויות המקומיות, כל ראשי הרשויות ירוצו ויבקשו לנצל את ההזדמנות הזאת, שנותנים להם את השלט ומתוך כל הפרויקט הזה הם צריכים לשלם אולי 5%, ירצו להצטרף ויבקשו לקבל את הכול. זה מה שיקרה, אנחנו הרי יודעים את זה. כשבעיר מסוימת אנשים יעמדו ויהיה להם שלט יפה בתחנה שאומר להם מתי האוטובוס מגיע, אז ראש העיר בעיר שליד ירצה גם. ברור שזה מה שיקרה. אתם מקבלים פה דבר שאני לא בטוח שמישהו יסכים לתת לכם בעוד שנתיים או בעוד שלוש שנים, אתם מקבלים מימון של כמעט כל הפרויקט. משרדי התחבורה והאוצר לקחו על עצמם כמעט הכול. בדרך כלל אנחנו באים אליהם בטענות שהם לא מתקצבים ולא רוצים, אני אומר לך את האמת: הם לקחו על עצמם כמעט את הכול. מה הם ביקשו מכם? לעשות רק את הדבר האחד, שהוא נטו בסמכותכם – לשים שם את העמוד. אפשר לעשות עמוד יוקרתי ב-3,000 שקלים או זול ב-800.

חמד עמאר:

זו השאלה שלנו, כמה זה עולה.

יריב לוין:

יותר מזה, הם גם לקחו על עצמם להגיע להסדר עם חברת החשמל כדי להבטיח שלא יבקשו מכם 10,000 שקל להתקנת החשמל הזאת, שכל העלות של הסיפור תהיה פר עמוד, בממוצע, משהו בסביבות 1,500 שקל.

נועה בן-אריה:

ואנחנו, בשלב הזה, בלי לדעת, נתחייב על זה?

יריב לוין:

מה זאת אומרת שבלי לדעת תתחייבו על זה? זה המצב. אתם מקבלים שלט ששווה 40,000 שקל - - -

נועה בן-אריה:

זה לא המצב כי התעריפים האלה לא סוכמו. אתה לא יכול לדבר על עלויות כשוועדה אחרת אומרת - - -

היו"ר אמנון כהן:

נועה, אתן לך לדבר מתי שצריך לדבר. נתחיל את הקראת החוק ותוך כדי ניתן לאנשים לדבר. בבקשה.

אתי בנדלר:

מדובר בהוספת סעיפים 71ב עד 71ה לפקודת התעבורה. אני מתחילה עם סעיף 71ב, שעניינו מידע לגבי שירותי תחבורה ציבורית. "(א) בעל רישיון להפעלת קו שירות באוטובוס ימסור למפקח על התעבורה, באופן סדיר ושוטף, נתונים מלאים ומעודכנים לגבי כל קו שירות המופעל על ידו, הכוללים, בין היתר, את אלה: מהלך קו השירות, מקום התחנות המשמשות אותו, זמני השירות/ לוח הזמנים המתוכנן למתן השירות, לרבות מועד תחילת השירות וסיומו ותדירות הקו, משך הנסיעה המתוכנן בין התחנות, מחיר הנסיעה ונגישות התחנות/האוטובוסים הפועלים בקו השירות לאנשים עם מוגבלות (להלן – מידע לגבי קו שירות);"

זאת אומרת, כל האלמנטים שנכללים כאן, מכאן ואילך כשנשתמש במונח "מידע לגבי שירות" זה כולל את כל מה שקראתי לעיל. "לצורך הפעלת מרכז המידע הארצי לפי סעיף 71ג והשילוט האלקטרוני לפי סעיף 71ד, ידאג בעל הרישיון שהמידע לגבי קו שירות הנמסר כאמור יעודכן בזמן אמת או בזמן שוטף.

(ב) בעל רישיון להפעלת קו שירות באוטובוס יציב, בכל תחנה המשמשת קו שירות המופעל על ידו, שילוט הכולל מידע לגבי קו השירות, וכן מפה המפרטת את מהלך קו השירות; בעל הרישיון יוודא, אחת לחודש לפחות, את תקינותם ועדכניותם של השילוט והמפה.

(ג) בעל רישיון קו שירות למוניות כהגדרתו בסעיף 14ז יציב, בכל תחנה המשמשת קו שירות המופעל על ידו, שילוט הכולל את כל אלה:

(1) מהלך הקו או שמו;

(2) שעות מתן השירות בקו;

(3) מחיר הנסיעה."

הסעיף הזה דן בשני נושאים. אחד, החובה של כל מי שהוא בעל רישיון להפעלת קו שירות באוטובוס – מדובר כאן על כל חברה שיש לה קווי שירות - למסור באופן שוטף מידע עדכני, מלא, שכולל את כל הפרטים המנויים בסעיף קטן (א). בהתאם להערות משרד התחבורה, מוצע להוסיף "בין היתר". אני מבקשת שהוועדה תדון בשאלה הזאת, כי "בין היתר" – השאלה היא מה עוד חוץ מכל אלה; האם רוצים לדרוש מידע נוסף? מי ידרוש? מי יהיה מוסמך לכך?

אינני משוכנעת לגבי השאלה האם יש הבדל בין "זמני השירות" לבין "לוח הזמנים המתוכנן למתן שירות", כפי שהוצע על-ידי משרד התחבורה, ולכן גם זה מסומן. באשר למשך הנסיעה המתוכנן – הוועדה צריכה להכריע - מדובר על התכנון לגבי כל קו - האם מדובר על משך הנסיעה בקו מסוים, קו 5 מנקודת המוצא עד לתחנה הסופי שלו, או שאנחנו מדברים על משך נסיעה מתוכנן מתחנה לתחנה, בכל התחנות שבהן קו השירות אמור לעצור. שימו לב, אנחנו מדברים כרגע רק על קווי שירות באוטובוס, לגבי קווי שירות במוניות נדבר לאחר מכן. אלה השאלות לגבי סעיף קטן (א).

בנוסף לכך, משכל המידע הזה נמסר למפקח על התעבורה, בעל השירות צריך להציב בכל תחנה המשמשת קו שירות שילוט הכולל מידע לגבי קו שירות, הוא המידע הכלול בסעיף קטן (א), ובנוסף לכך גם מפה המפרטת את קו השירות. כאן מוטלת על בעל הרישיון חובה, שלא כל כך ברור איך היא מתיישבת עם ההקדמה עליה דובר קודם ביחס לאחריות לשילוט. בהתאם למוצע, אלא אם כן הוועדה תחליט אחרת, האחריות לתקינות השילוט והמפה חלה על בעל הרישיון להפעלת קו שירות באוטובוס.

נושא אחרון שבו מדובר באותו סעיף קטן אלה ההוראות שחלות לגבי בעל רישיון קו שירות למוניות. כאן לא נדרש מידע לגבי קו השירות, כהגדרתו בסעיף קטן (א), משום שהמידע לפי סעיף קטן (א) הוא מידע שיתעדכן באופן רציף כל הזמן, וכאן מדובר במידע סטטי שיוצב בתחנות, ככל שיש תחנות לקו השירות ועל כך מיד נשמע. מה שלמדנו במהלך המגעים שלנו עם משרד התחבורה, עם עורכת הדין חוה ראובני, הוא שלקווי שירות במונית אין תחנות, אלא יש להם תחנת מוצא, תחנה סופית ובדרך הם עוצרים במקום שבו הנוסעים מבקשים לרדת או לעלות. לכן, צריכים לחשוב מה זה "בכל תחנה המשמשת קו שירות המופעל על ידו" - האם ברור שמדובר בתחנת המוצא ובתחנה הסופית. זה באופן כללי ביותר לגבי הסעיף הזה.

היו"ר אמנון כהן:

חוה, תני לנו את הנימוקים בקשר ל"בין היתר", לוח הזמנים המתוכנן ושאר ההערות ואיך המוניות יוכלו להשתלב במתן האינפורמציה.

חוה ראובני:

יש לנו כמה הערות לנוסח המוצע על ידי הוועדה. "בין היתר" זה ניסיון להשאיר טווח של גמישות, כיוון שהדברים שנאגרים עשויים להשתנות. בנוסח שהעברנו לוועדה הצענו להוסיף לרשימה כבר מעכשיו את נושא אמצעי הכרטוס התקפים. היום אנחנו נמצאים במהלך הדרגתי של הכנסת כרטיסים חכמים, החקיקה הזאת מצויה בהכנה, ואנחנו מציעים שבמרכז המידע ידעו באילו קווים אפשר להשתמש בכרטיס חכם ובאילו אי-אפשר, אילו סוגי כרטוס עובדים בקווים.

אתי בנדלר:

הצגתי את זה עם הרבה מאוד שאלות, השאלה היא האם לא כדאי לדון בכל אחת מהנקודות שמועלות עכשיו ולקבל החלטה. למשל, הייתה עכשיו התייחסות לשני נושאים: אחד, למילים "בין היתר" והדבר השני, לאמצעי הכרטוס, האם ראוי לכלול גם אותם במידע לגבי קו שירות.

חוה ראובני:

לגבי "בין היתר" אולי אוסיף דוגמה אחת. העיר מר אלבז לגבי סוג האוטובוס – אנחנו במהלך של הנגשת האוטובוסים, לא כל האוטובוסים כבר נגישים; יש קווי שירות שהם אוטובוסים ממוגנים; בעתיד אנחנו חושבים על אפשרות של אוטובוסים בגדלים שונים, לא כל האוטובוסים הם אותם אוטובוסים, וזה רק אם נתייחס לסוג האוטובוסים.

אתי בנדלר:

אני רוצה להפנות את תשומת לב הוועדה לבעייתיות מסוימת ואני מבקשת שהוועדה תכריע בנושא הזה. גברת ראובני העלתה כל מיני נושאים, שייתכן שראוי לכלול אותם במידע הזה. אני רוצה להזכיר שהמידע הזה צריך להיות זמין לציבור בצורות שונות, כפי שנקרא בהמשך, בסעיף 71ג. אינני יודעת אם כל המוסיף איננו גורע במקרה הזה במובן זה שכשארצה לקבל מידע לגבי פרט מסוים אקבל מגילת אסתר, שאצטרך לבור מתוכה את הפרט שמעניין אותי. אני מזכירה גם שהמידע הזה אמור להופיע כולו על גבי השילוט. זה בעייתי מאוד כשכורכים כל כך הרבה. ובנוסף לכך, אם אכן רוצים לאפשר הכללת מידע נוסף, כיוון שהכרטוס החכם איננו זמין כרגע - - -

חוה ראובני:

יש מקומות שהוא כבר זמין.

אתי בנדלר:

הוא כבר זמין? השאלה אם צריך את זה. דבר אחרון, אם רוצים להוסיף אלמנטים נוספים או פרטים נוספים במידע הזה, השאלה היא אם המילים "בין היתר" מסייעות לי או שאני צריכה להסמיך מפורשות את המפקח על התעבורה לדרוש מידע, לכלול פרטי מידע נוספים שייכללו במידע על קו והאם זה צריך להיות באישור הוועדה או להשאיר את זה לשיקול דעתו.

יהודה אלבז:

אני מבין את ההתלבטות אבל אני חושב שההיגיון, לפחות כמו שאני הבנתי את החוק, לחייב את המפעיל לדווח למשרד התחבורה על כל מה שאמור לקרות וכל מה שקורה במהלך הקו. החובה הזאת צריכה להיות ברורה וגורפת ולא מותנית, כמו שהיא מותנית פה, בסיבה כלשהי. החובה צריכה להיות חדה, ברורה, שהמפעיל ימסור כל מידע על מהלך הקו, הן מידע מתוכנן והן מידע על מה שקורה בפועל, באון-ליין, על פי מפרט שנפרסם למפעילים.

היו"ר אמנון כהן:

אני רוצה ללמוד; פיזית, איך המפעיל מעביר אינפורמציה און-ליין למרכז, שתוכל להעביר את זה?

יהודה אלבז:

בצורה אלקטרונית, אין שום בעיה. יש מערכת לוויינית עובדת.

היו"ר אמנון כהן:

אוטובוס מסוים יצא מנקודה מסוימת והיה צריך להגיע בשעה מסוימת למקום - - -

יהודה אלבז:

יש מערכת GPS עובדת. אין שום בעיה .

היו"ר אמנון כהן:

בכל מקום?

חמד עמאר:

בכל תחנה ותחנה?

יהודה אלבז:

אין שום בעיה, המפעילים כבר קיבלו מאתנו מפרטים למסור מידע כל 20 שניות על כל אוטובוס.

היו"ר אמנון כהן:

כלומר, אם הוא מאחר לתחנה מסוימת עשר דקות בגלל שהיה פקק או משהו אחר, האזרח כבר רואה את זה על הלוח.

יהודה אלבז:

זאת המטרה.

חמד עמאר:

מי אמור לעדכן את זה? משרד התחבורה מקים אצלכם מאגר שיעדכן?

יהודה אלבז:

כרגע המערכת הזאת מתארגנת באופן וולונטרי. פה המטרה היא לתת לזה מסגרת חוקית ולהגדיר את המחויבויות של הצדדים. אני מציע להגדיר את זה באופן כמה שיותר ברור וגורף.

היו"ר אמנון כהן:

מה עם "בין היתר"?

יהודה אלבז:

לדוגמה, יש נוסע שרוצה לדעת האם האוטובוס שנוסע בקו המסוים ממוגן או לא ממוגן. יכול להיות שבשלב א' אין את הנתונים האלה, אז נעזוב. אבל בשלב ב', ברגע שהנתונים יהיו זמינים, נדרוש אותם. החובה צריכה להיות למסור כל הפרטים על הפעלת הקו החובה גורפת. הפרטים שמצוינים פה הם דוגמה התחלתית, המינימום שבמינימום, בשביל שהמרכז יתחיל לפעול. מחר בבוקר נדרוש מהמפעילים גם לדווח האם יש הפסקת שירות לא מתוכננת בגלל שסגרו את הרחוב ודברים כאלה. קשה לי להגיד שרשימה של שלושה-ארבעה פריטים זה מה שאני צריך בטווח הנראה לעין, בעשר השנים הקרובות.

לאה ורון:

השאלה היא לא מה אתה צריך היום, שזה אתה יודע להגדיר; השאלה היא מה אתה עושה עם "בין היתר" לגבי מה שיכול שיינתן בעתיד, ופה הציעה היועצת המשפטית לוועדה הליך שאתה תפנה לוועדה, אחרי שתשקול, ותציע שיימסר מידע גם כזה וכזה, והוועדה תאשר או לא תידרש לאשר את הבקשה.

יהודה אלבז:

אני חושב שמיותר להטריד את הוועדה עם פרטים טכניים. זה סתם מסרבל את התהליכים במערכת היחסים.

לאה ורון:

זאת אומרת שאתה מציע לתת לך את הסמכות לעדכן מעת לעת את הדרישות של המפקח על התעבורה לגבי המידע.

יהודה אלבז:

נכון.

יריב לוין:

זה הכי נכון גם בעיני.

יערה למברגר:

המילה "בין היתר" היא מילה מקובלת בחקיקה כשנותנים סמכויות לרגולטור, תלוי איך מדברים על מהות הסעיף. אם רואים את זה כסמכויות דיווח של המפעילים לרגולטור, המפקח על התעבורה. סעיפי דיווח כאלה מקובלים בדברי חקיקה רבים, המילים "בין היתר" ו"לרבות" מקובלות בהם ונותנת סמכות רחבה לרגולטור לבקש דיווח בפרטים שונים. לא עולות בדעתי כרגע דוגמאות שבהן נדרש אישור הוועדה על כל פרט ופרט שבו הרגולטור יכול לבקש דיווח מהגורם שמפוקח על-ידו, לכן אני קצת מופתעת מהכיוון הזה.

אני מבינה את הערת היועצת המשפטית לגבי המידע שיימסר לציבור בסוף. יכול להיות שניתן להפריד בין המידע שהרגולטור מקבל לבין המידע שהציבור יקבל או להשאיר שיקול דעת מסוים. אם מתחמים לגבי המידע שהציבור רוצה לקבל לגבי מתי יגיע האוטובוס, זמינות ותדירות הקו, זה לא בהכרח אותם אינטרסים שיש לרגולטור לקבל מידע מהגורם המפוקח.

חוה ראובני:

אני מבקשת להוסיף כאן עוד הערה בעקבות ההערה של מיכה פרלמן. בדקתי, ובהסכמים שלנו עם מפעילי התחבורה הציבורית, שכבר קיימים, מוטלות עליהם היום חובות דיווח וגם שם זו רשימה קיימת של חובות, בלשון "לרבות" ו"בין היתר". דהיינו, מכוח ההסכמים שקיימים היום, יש רשימה ידועה וקבועה מראש, לא רשימה סגורה, ואת הסמכות לדרוש - - -

אתי בנדלר:

ואף היא מתעדכנת כמעט און-ליין או שזו רשימה ידוע ומוכרת?

חוה ראובני:

ידועה ומוכרת, אבל שמרנו לעצמנו ברמה ההסכמית כבר היום את הסמכות לדרוש פרטים נוספים.

אתי בנדלר:

אני מכירה כמה דברי חקיקה ואכן, בדרך כלל, כשיש רגולטור יש לו סמכויות מפורשות לדרוש דיווחים "בין היתר" בכל מיני נושאים ואין בדבר כל רבותא. מה שניסיתי לומר זה שכאן המידע הוא לא מידע שהרגולטור דורש כדי לפקח על בעלי הרישיונות, אלא הוא מידע לצורך הקמת מרכז מידע לציבור, כך הבנתי את ההצעה, לגבי תחבורה ציבורית לצורך נגישות הציבור לאותו מידע. לכן חשבתי שכשמדברים על איזה מידע צריך להיות נגיש לציבור, צריך להיות כלול בצגים שמוצגים לכלל הציבור, הדברים צריכים להיות פחות או יותר ברורים ומוסדרים. זו הייתה הכוונה. אין בכך כדי לפגוע, ואם רוצים להרחיב את סמכויות הרגולטור – בסדר. נקרא להצעה בשם אחר, ואין לי שום בעיה לכתוב: "בין היתר", "המפקח רשאי לדרוש מכל בעל רישיון למסור לו ב-2 וב-10 בכל חודש מידע מכל סוג". זה בסדר מבחינתי, השאלה היא מה מטרת המידע הספציפי שבו מדובר כאן. מה גם שייתכן שחלק מהמידע הנוסף שידרוש הרגולטור יטיל עלויות מאוד משמעותיות על בעלי הרישיון, וכאן מסמיכים אותו באופן עיוור לעשות את זה. אינני חושבת שהמילה "בין היתר" תפתור את הבעיה הזאת. אני חושבת שאם רוצים להסמיך את המפקח על התעבורה לדרוש מידע נוסף הדברים צריכים להיאמר באופן מפורש, וגם להחליט האם אותו מידע נוסף יהיה כלול במידע הנגיש לציבור או לא.

היו"ר אמנון כהן:

בבקשה, מר אלבז.

יהודה אלבז:

את צריכה להבחין בין המידע שנמסר בשלט, שכמו שאת אומרת צריך להיות מצומצם וברור, לבין מידע שנמסר במרכז טלפוני או באתר אינטרנט.

אתי בנדלר:

נכון. אם היינו בונים את הצעת החוק אחרת אני מוכנה גם את זה לעשות, אין שום בעיה. ההנחיה שאני קיבלתי היא שכל מה שכלול להגדיר למידע. הגדרנו בסעיף קטן (א): "להלן – מידע לגבי קו שירות". כל הפריטים האלה הם בגדר מידע לגבי קו שירות, ואז המשתמשים במונח הזה בהמשך. למשל, בסעיף קטן (ב): "בעל רישיון להפעלת קו שירות באוטובוס יציב בכל תחנה המשמשת קו שירות המופעל על ידו שילוט הכולל מידע לגבי קו השירות". זאת אומרת, כל הפריטים שבסעיף קטן (א) צריכים להופיע לאחר מכן במידע שמוצב בכל תחנה.

חוה ראובני:

זה ניתן לפתרון ניסוחי פשוט.

אתי בנדלר:

אין בעיה, לכן אמרתי: בואו נבחן מה המטרה של מסירת המידע, מה מתוך זה רוצים שיהיה זמין לציבור. אפשר לעשות הכול.

היו"ר אמנון כהן:

תודה. אנחנו לא בדו-שיח, אנחנו שומעים את העמדות וצריכים לקבל החלטות. ההחלטה שלנו, בתיאום עם מציע החוק, שאנחנו מוחקים את המילים "בין היתר".

חוה ראובני:

למה?

היו"ר אמנון כהן:

אנחנו קובעים, לא אתם.

יריב לוין:

זה לא מפריע לכם בהסכמים שאתם עושים.

חוה ראובני:

האם אפשר להוסיף אחרי "מידע לגבי קו שירות" את האמירה על הזכות לבקש פרטים נוספים? לא נשים את זה תחת הכותרת "מידע על קו שירות" אבל זה הזכות של המפקח על התעבורה לדרוש ממפעיל לקבל אליו, לצורך מאגר המידע, שלמשל יישב רק באינטרנט ולא בשלט, אבל שיהיה זמין שם.

אתי בנדלר:

עם זה אין לי שום בעיה.

היו"ר אמנון כהן:

איפה את מציעה להוסיף את זה?

אתי בנדלר:

לא משנה, נראה אחר כך. זה יצטרך לעבור הרבה עיבודי ניסוח. יש עוד את הנושא של לוח הזמנים, של משך הנסיעה בין התחנות או לא. לגבי נגישות, הבוקר יצרה אתי קשר עורכת הדין עירית שביב-שני מהלשכה המשפטית של נציבות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות. היא טעתה לגבי שעת תחילת הישיבה - - -

עירית שביב-שני:

אנחנו כבר פה.

היו"ר אמנון כהן:

אז אם יהיה לכם משהו להגיד, נפנה אליכם יותר מאוחר. סדר הדיון הוא כך: אנחנו עוברים סעיף סעיף, לא נכנסים לכל החוק. לגבי אותו סעיף ספציפי, אם יש למישהו הערות נשמע אותן. הסדר הוא קודם כל גופים מקצועיים, דהיינו משרדי התחבורה, האוצר והמשפטים נלבן אתם את הדברים. אם לאחר מכן אנחנו רואים שיש עדיין משהו פתוח - - -

שמואל חיימוביץ:

גם אנחנו מקצועיים.

היו"ר אמנון כהן:

בוודאי. אני לא מזלזל באף אחד.

אתי בנדלר:

השאלה עכשיו היא זמני שירות או לוח זמנים מתוכנן למתן שירות.

חוה ראובני:

אני מבינה שאין חפיפה בין שני המונחים האלה. כשאני שומעת "זמני שירות" אני מבינה שמדברים על כך שהשירות מתחיל ב-5:30 בבוקר ונגמר ב-1:00 לפנות בוקר היום הבא. כאשר מדברים על לוח זמנים מדברים על 6:04, 6:19 וכו'. אלה שני דברים שונים.

היו"ר אמנון כהן:

אז מה יהיה?

אתי בנדלר:

אז "לוח הזמנים המתוכנן למתן שירות" במקום "זמני השירות".

חוה ראובני:

שניהם.

אתי בנדלר:

לגבי משך הנסיעה המתוכנן, האם מדובר - - - ?

יריב לוין:

בין התחנות אין טעם. זה יימדד בדקות.

שלמה כץ:

זה עניין טכני. בשביל לצפות את לוח הזמנים – מתי האוטובוס מגיע לתחנה הבאה - נדרש הנתון של הזמן בין התחנות. זה לא בהכרח קשור לשאלה איזה זמן בסוף יינתן לציבור – אפשר שיינתן כך ואפשר שיינתן אחרת. זה אלגוריתם לחשב את הזמן, באמצעות הנתון הזה.

אתי בנדלר:

אז מה ההחלטה?

יריב לוין:

לפי המתוכנן בין התחנות.

אתי בנדלר:

בסדר, אוסיף "בין התחנות". יש גם את נושא נגישות התחנות והאוטובוסים הפועלים בקו שירות, שזה נושא נציבות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות.

חוה ראובני:

אנחנו מסכימים שהמידע לגבי הנגישות יהיה.

אתי בנדלר:

אולי אגדיר את השאלות. יש שאלה אחת: האם צריכים למסור מידע לגבי נגישות התחנות? כל אוטובוס הפועל בקו, האם צריך להיות מידע גם לגביו, האם הוא נגיש או לא? הערה שלישית שקיבלנו היא לגבי נגישות המידע עצמו. אלה שלושת הדברים.

נחמן שי:

רוצים שיודיעו שמופיע אוטובוס בשעה מסוימת והוא לא נגיש לנכים?

אתי בנדלר:

אני מניחה שזה מה שרוצים, וצריכים לשמוע עד כמה מפעילי הקווים יכולים לתת את המידע הזה.

יצחק כהן:

אני חושב שצריך לעשות אבחנה בין כלל המידע שמפעילי התחבורה הציבורית מוסרים למשרד התחבורה לבין מה שמופיע בתחנות האוטובוסים. אנחנו צריכים להבין שיש תחנות שעוברים בהן כמה קווים, ואנחנו לא רוצים להיות במצב של כל המוסיף גורע. מה שהנוסע בתחנה צריך לדעת דבר ראשון זה מתי האוטובוס מגיע לתחנה. יש כמה קווים בתחנה וזה ירוץ. כמות המידע צריכה להיות מוגבלת, היא צריכה לומר מתי האוטובוס מגיע לתחנה - יש חמישה קווים בתחנה: קו 1 מופיע בעוד שלוש דקות, קו 2 בעוד חמש דקות. אסור להוסיף יותר מדי מידע.

לגבי משך הנסיעה בין תחנות – בשירות עירוני, כמו ש"דן" מפעילה, זה לא מעשי לחלוטין וזה גם לא רלוונטי לנוסע. לפעמים בין תחנה לתחנה האוטובוס מגיע תוך 40 שניות. זה לא מעשי.

יריב לוין:

זה לא יהיה, לא רלוונטי.

יצחק כהן:

דבר נוסף, לגבי המידע שהמפעיל צריך להעביר לגבי הנגישות של התחנות, אנחנו מעירים שהנגישות של התחנות היא באחריות העיריות והרשויות המקומיות.

שמואל חיימוביץ:

לא השילוט.

יצחק כהן:

אני לא מדבר על השילוט, אני מדבר על הנגישות של התחנה, על היכולת של הנכה להגיע לתחנה. מאחר שהנושא הזה הוא באחריות העיריות, אי אפשר להטיל על מפעילי התחבורה הציבורית לדווח על נגישות תחנות.

לגבי נגישות האוטובוסים – יש תוכנית, שהותוותה ומתואמת עם משרד התחבורה. יש קצב מתוכנן של נגישות האוטובוסים. המצב היום הוא שיש אוטובוסים נגישים ויש אוטובוסים שהם לא נגישים. אני חושב שזאת תהיה בעיה להציג על אותם שלטים בתחנות איזה אוטובוס נגיש ואיזה לא נגיש, זה לא כל כך מעשי.

דבר נוסף, בשירות העירוני, לחברת "דן" בלבד, יש כ-5,000 סככות ועמודי תחנות. אם אנחנו מדברים על חקיקה שמחייבת הצבת מידע לציבור בכל התחנות, אני חושב שצריכים לעשות תוכנית מסודרת לעניין הזה מאחר שכל שלט כזה עולה כמה אלפי יורו. "דן" ומשרד התחבורה נמצאים ביום בהליך מתקדם של תוכנית להציב שלטים כאלה ב-500 תחנות וצריך להתייחס גם לנושא של התוכנית הכוללת, מתי כל התחנות יהיו נגישות.

היו"ר אמנון כהן:

תודה. בבקשה, אדוני.

שמואל חיימוביץ:

אנחנו סבורים שבהצעת החוק צריך לתת את הדעת גם לכך שיש כבר דרישות של נגישות ומידע שצריך להינתן לציבור בתחנות. הדברים האלה מופיעים בתקנות של נגישות התחבורה הציבורית מ-2003. שם יש כבר דרישה למידע על מספר הקו, היעד שלו, אופן הצגת השילוט הזה, וזה באחריות המפעילים. אם רוצים להוסיף שילוט אלקטרוני שנותן מידע משלים, נוסף, כמובן שהוא צריך להיות נגיש גם לאנשים עם מוגבלות, ואנחנו מדברים על מוגבלויות שונות.

לגבי נגישות התחנה, אין לנו ציפייה שתהיה הכרזה במקום או על-ידי שילוט אם התחנה נגישה או לא. אבל אם מגיע לשם אוטובוס נגיש או לא נגיש - זה בהחלט צריך להיות חלק מהמידע שמסופק און-ליין במקום.

אם מקימים אתר שנותן מידע לציבור, הוא צריך להיות נגיש במובן של הנגשת אתרים לאנשים עם לקויות ראייה, עם לקויות למידה ולקויות אחרות. יש לכך סטנדרטים ותקנים וצריך לעמוד גם בדרישות האלה. כמובן, כל מרכז שירות שנותן מידע לציבור צריך להיות ערוך לתת מידע גם לאנשים עם מוגבלות, על פי הצרכים המיוחדים שלהם, והדברים האלה מוגדרים בחוק השוויון. הבעיה היא שבזמנו, כשנחקקו התקנות בתחום התחבורה הציבורית עדיין לא היה קיים המושג "נגישות השירות" ולא היו שם דרישות לגבי הנגשת השירות עבור אנשים עם מוגבלות. בימים אלה, בוועדת המשנה של ועדת העבודה, הרווחה והבריאות של הכנסת, דנים גם בתקנות בנושא נגישות השירות, אבל אין סמכות להחיל אותן גם בתחום התחבורה. לכן לא יהיה מנוס אלא להפנות לאותן תקנות נגישות השירות, כדי שיעמדו גם בדרישות האלה במסגרת התקנות כאן, או להחיל בצורה מפורטת כאן את הדרישות.

היו"ר אמנון כהן:

תודה. חברת "דן", בעקבות חוק הנגישות שנכנס, כמה אחוז מהאוטובוסים שלכם נגישים?

יצחק כהן:

אני מעריך שנכון לרגע שאנחנו מדברים, כ-50% מהאוטובוסים הם נגישים ו-50% הם לא נגישים.

היו"ר אמנון כהן:

תוכל לתת אינפורמציה איזה אוטובוס בקו מסוים הוא נגיש ואיזה לא?

יצחק כהן:

אנחנו בהחלט יודעים, השאלה שנשאלה - - -

נחמן שי:

תוכל להגיד שבנקודת הקצה המסוימת ביטבתה האוטובוס שמגיע ב-14:32 הוא נגיש או לא נגיש?

יצחק כהן:

אנחנו ב"דן" יודעים היטב איזה אוטובוס נגיש ואיזה לא. השאלה הוא אחרת: האם יהיה מקום להציג על הצג הקטן והעמוס הזה גם את המידע הזה.

איתן פיקסמן:

את המידע הזה אנחנו נותנים במרכז המידע.

היו"ר אמנון כהן:

תודה. בבקשה, אדוני.

דורון סער:

אני שיהיה כתוב שלא רק שיצטרך למסור את המידע למפקח על התעבורה אלא גם לפרסם אותו לציבור. זה לא עולה כסף ואני לא רואה סיבה שלא יעשו את זה.

היו"ר אמנון כהן:

תודה. נציג האוצר, בבקשה.

מיכה פרלמן:

אני מציע לעשות חלוקה מתודית לדיון. הסעיף הראשון מדבר על כל המידע שאנחנו רוצים לשאוב מהמפעילים ולא איך אנחנו רוצים להפיץ אותו. ניקח את כל המידע הזה מ"דן", ואחר כך נצטרך לדבר על מה יהיה במרכז הארצי, מה יהיה על השלטים עצמם. לדעתי, זה יעשה סדר לכל הדיון. לא צריך להגביל את עצמנו מראש.

היו"ר אמנון כהן:

כלומר, כל האינפורמציה תגיע לרגולטור והוא ידע מה לתת - - -

היו"ר אמנון כהן:

הוועדה תחליט - - -

חוה ראובני:

יכול להיות שיהיה צורך להבחין בין המידע שמוסרים למרכז המידע ומה המידע שיהיה בשלטים. ההתאמה אחת לאחת נראית לי לא ריאלית.

אתי בנדלר:

לא נשתמש בהגדרה: "להלן מידע לגבי קו שירות". נדרוש את כל מה שנדרוש בסעיף קטן (א), ולאחר מכן הוועדה תחליט מה ייכלל בשילוט ומה ייכלל במרכז המידע שיהיה נגיש לציבור.

מיכה פרלמן:

יש כאן שלושה אמצעים לפיזור המידע: המפה הקטנה, השילוט האלקטרוני והמידע הארצי. אפשר לחלק את כל המידע הזה.

אתי בנדלר:

אני מסכימה לחלוטין.

תמיר מורוביץ:

אפשר להעיר משהו? אני משמש בפועל מנהל מוקד ארצי של "אגד". הצעת החוק היא מבורכת, והיא מגיעה אפילו מאוחר מדי משום שבפועל, משנת 2000, אם יש מישהו שחש יותר ממני את התסכול העמוק כשאי-אפשר לתת שירות על מידע משלים מחברה אחרת, זה אני וכל נציגי השירות. הציבור צמא למידע ובגלל החלוקה של חברות התחבורה הציבורית הוא חייב לקבל מידע ממקור אחד, ואין סיבה שלא ניתן לו את כל המידע.

לגבי סוג המידע, במוקד שלנו אנחנו יורדים לרזולוציה של מרחק התחנה מהבית, כל זמני הביניים של הקווים העירוניים והבין-עירוניים מפורסמים וידועים לציבור, כל הקווים המונגשים ידועים לציבור עד לרמה של דקה לפני הנסיעה. אני בכלל מזמין כל אחד מכם לבוא לראות מה זה מרכז מידע ארצי. אני חושב שהגיע הזמן להרים את הכפפה הזאת ולפעול במשנה מרץ על מנת שיהיה מוקד ארצי. יש בעיות, אבל אפשר לפתור אותן.

שמעון מויאל:

אני מבקש להתייחס לסעיף קטן (ב).

היו"ר אמנון כהן:

אנחנו עדיין בסעיף (א).

שמעון מויאל:

לגבי נגישות השילוט, הייתה הערה של אדריכל חיימוביץ' בעניין. הנושא מוסדר בתקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות: נגישות השלט, פונט, כל הכללים ואני לא רואה לנכון שתהיה כפילות בנושא הזה. אגב, סימון הרכבות והתחנות - - -

אתי בנדלר:

על איזה סעיף אתה מדבר עכשיו?

שמעון מויאל:

נושא הנגישות וסימונים בשילוט אם התחנה נגישה או לא נגישה. הנושא כבר מוסדר בחקיקה, בתקנון שוויון, גם נגישות המידע ואופן הצגתו.

אתי בנדלר:

אבל אתה שם לב שכל סעיף 71(ב) לא נוגע בכלל לרכבת.

שמעון מויאל:

זה לא מה שברור מהצעת החוק. זה מה שאנחנו טוענים, שהסעיף הזה בכלל לא רלוונטי לרכבת.

יריב לוין:

הוא לא מדבר על הרכבת, הוא מדבר על אוטובוס.

שמעון מויאל:

הוא יחול גם על הרכבת.

אתי בנדלר:

עוד לא הגענו לזה. תדבר כשנגיע לסעיף הרלוונטי.

שמעון מויאל:

אבל הסעיף הרלוונטי מדבר שהסעיף הזה יחול על הרכבת, ולכן זה הזמן להתייחס.

אתי בנדלר:

בסדר.

יערה למברגר:

בסוף סעיף קטן (א) כתוב שהמידע יעודכן בזמן אמת/באופן שוטף. אני חושבת שעדיף הנוסח שהציע משרד התחבורה שמדבר על "באופן שוטף", כי אני לא בטוחה ש"בזמן אמת" יהיה מדויק ואני גם לא בטוחה אם זה ניסוח שמשתמשים בו בחקיקה. הכוונה בסך הכול לעדכון שוטף של המידע.

אתי בנדלר:

אגיד לכם מה ההבדל ומדוע לא התייחסתי לזה כאל נושא ניסוחי בלבד. קודם כול, בדקנו ויש בחקיקה "בזמן אמת". "באופן שוטף", זאת אומרת שאני יכולה באופן שוטף, מדי שעה, למסור מידע. "בזמן אמת" זה כאן ועכשיו – כשיש עיכוב אני מוסרת עליו מיידית.

חוה ראובני:

אבל זה הסעיף של המידע הסטטי, לא של המידע בזמן אמת - המהלך, התחנות, לוח זמנים מתוכנן. זה לא השינויים המתוכננים. המידע על שינויים יבוא בהמשך, בסעיף 71(ג), אבל המידע שהחברות מחויבות למסור הוא מה שכינינו בדיון ההכנה "מידע סטטי", ולכן חשבנו ש"בזמן אמת" לא מתאים. הסעיף הזה לא מדבר על השינויים מהלו"ז המתוכנן.

יריב לוין:

זה נכון. זה צריך להיות באופן שוטף.

היו"ר אמנון כהן:

אז יורד "בזמן אמת" ונשאר "באופן שוטף".

חוה ראובני:

ביקשנו עוד שינוי בנוסח שהעברנו לסעיף הזה. ביקשנו למחוק את "לצורך הפעלת מרכז המידע". אולי אנחנו מנסים להיתלות על וו קטן מדי, אבל היינו רוצים שקבלת המידע תוכל לשמש אותנו לצרכים נוספים זולת מרכז המידע. אנחנו מאוד רוצים שיהיה חיוב בחקיקה שמפעילי התחבורה הציבורית יעבירו אלינו את המידע הזה. יש להם חיוב חוזי, הם לא תמיד עומדים בו.

יריב לוין:

אני בעד. תכינו לי את ההצעה, אגיש אותה.

חוה ראובני:

אם נכין אותה נגיש אותה לבד.

היו"ר אמנון כהן:

יש עוד הערות לסעיף (א)? ניתן ליועצת המשפטית לסכם את השינויים בסעיף.

אתי בנדלר:

מוחקים את המילים "בין היתר", את המילים "זמני שירות" ו"יופיע על לוח הזמנים המתוכנן למתן שירות". משך הנסיעה המתוכנן יהיה בין התחנות. אחרי "מחיר הנסיעה" יהיה "נגישות האוטובוסים" ולא נגישות התחנות. "נגישות האוטובוסים הפועלים בקו השירות לאנשים עם מוגבלות". אני מציעה למחוק את המילים "בזמן אמת" ויהיה "באופן שוטף".

דבר אחרון, בהתאם להערותיו של מר חיימוביץ', אני מציעה להוסיף סעיף, שהתכוונתי להציע אותו בסוף, שהוראות סעיפים אלה באים להוסיף על הוראות לפי חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ח-1988, כדי להבהיר שכל ההוראות בקשר לנגישות יחולו.

בנוסף לכך, אנחנו נסמיך את המפקח על התעבורה בסעיף אחר לדרוש פרטים נוספים ולהחליט אם לכלול אותם במידע לגבי קו שירות או לכלול אותו רק במרכז המידע ולא במידע בתחנות. באופן כללי, המבנה יהיה שונה, יהיה איזה מידע צריכים למסור, לאחר מכן נדבר בסעיף קטן (ב) על איזה מידע יפורסם בשילוט ובסופו של דבר, כשנגיע למרכז מידע ארצי לתחבורה ציבורית, איזה מידע ייכלל במרכז שיימסר לציבור. זה לגבי סעיף קטן (א) בלבד.

היו"ר אמנון כהן:

לסעיף קטן (א) יש עוד הערות?

חוה ראובני:

סוגי כרטוס לא נכנס?

יצחק כהן:

הערתי שהדיווח על הנגישות בתחנות הוא באחריות העיריות.

אתי בנדלר:

הורידו את זה.

שמואל חיימוביץ':

בהמשך אנחנו מצפים שהמידע על נגישות התחנות יימסר במרכז המידע, אבל לא על-ידי המפעילים, כי לא באחריות שלהם.

היו"ר אמנון כהן:

לסעיף קטן (א) יש עוד הערות?

מצליח קזיס:

לגבי הנגישות בתחנות, המידע מתי יש אוטובוס נגיש צריך להיות במרכז המידע. בינתיים 50% מהאוטובוסים נגישים, ברגע שיהיו כל האוטובוסים נגישים לא צריך מידע.

יריב לוין:

סגרנו את זה.

אתי בנדלר:

את המידע הזה תצטרכו למסור למרכז המידע. עוד מעט יוחלט אם זה ייכלל במידע שיימסר לציבור או לא.

עירית שביב-שני:

תוכלי להבהיר לגבי מה שאמרת שתוסיפי בסוף, ההוראות - - - ?

אתי בנדלר:

תהיה הוראה שתאמר שהוראות הסעיפים שאנחנו דנים בהם באות להוסיף על הוראות לפי חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ח-1988.

עירית שביב-שני:

מה המטרה של המשפט הזה?

היו"ר אמנון כהן:

באים רק להיטיב. לא יורידו שום דבר.

אתי בנדלר:

ההוראות שגובשו בתקנות, מכוח החוק, ימשיכו לעמוד בעינן.

עירית שביב-שני:

הבעיה שלנו תהיה שאין לנו מספיק הוראות לפי התקנות והחוק.

אתי בנדלר:

השאלה היא אם זו ההזדמנות לתקן את החוק ההוא.

שמואל חיימוביץ':

בהחלט שכן. לא ייתכן, במציאות שיש לנו עם חוק השוויון, עם ההתפתחות בכיוון של דרישות נגישות, וגם נגישות שירות, שדווקא התחבורה הציבורית לא תקבל את המענה ההולם.

היו"ר אמנון כהן:

תודה רבה. אנחנו הולכים להצביע על סעיף קטן (א), עם כל התיקונים שהקריאה היועצת המשפטית של הוועדה. מי בעד סעיף קטן (א)?

**הצבעה**

**בעד סעיף 71ב(א) – פה אחד**

**נגד – אין**

**סעיף 71ב(א) אושר.**

היו"ר אמנון כהן:

תודה, הסעיף אושר פה אחד. אנחנו עוברים לסעיף קטן (ב).

אתי בנדלר:

אם כך, השאלה העיקרית היא איזה מידע צריך להיות מוצב בכל תחנה המשמשת לקו שירות, האם האחריות היא על בעל הרישיון להפעלת קו שירות או שהאחריות לכך תוטל על מישהו אחר, מי יהיה אחראי לעדכון של זה ואיזה מידע ייכלל. אלה, לדעתי, השאלות שיש להכריע בהן בעניין סעיף קטן (ב).

היו"ר אמנון כהן:

מר אלבז, בבקשה.

יהודה אלבז:

הכוונה פה היא לחייב את המפעילים להציב שילוט סטטי, שלא מתחלף כל שניה אלא אמור להיות קבוע כל עוד לא השתנה משהו במהלך הקו, מה שנהוג בהרבה מקומות: בתל אביב, בירושלים היה והורידו. אנחנו רוצים לחייב את כולם לחזור למצב שבכל תחנה יש פרטים סכמתיים על פעילות הקו, לא משהו שמשתנה כל יום אלא החלקים הקבועים שכולם רוצים לדעת וצריכים לדעת.

אתי בנדלר:

כלומר לא שילוט אלקטרוני.

יהודה אלבז:

לא שילוט אלקטרוני. אין שום סיבה שהפרטים הללו לא יימסרו לציבור. אני מודע שזה מטיל עול מסוים על המפעילים, אבל לדעתי זה ראוי בהחלט.

היו"ר אמנון כהן:

במכרז הבא שאתה מוציא תתחשב בהוצאות האלה. יש למישהו הערות לסעיף קטן (ב)?

שמעון מויאל:

לגבי מפה מעודכנת, כמו ביתר הסעיפים זה מתאים לאוטובוסים. איזה מפה אפשר להציג בתחנות הרכבת? הרי לרכבת יש 47 תחנות לאורך כל הארץ, כשאתה ממתין ברציף 2 - - -

יריב לוין:

יש לכם מפה כבר היום, שמראה שהקו מתחיל בנהרייה ונגמר בבאר-שבע.

שמעון מויאל:

זו לא מפה. אני יכול להראות מהלך של רכבות בחוברת שאנחנו מפרסמים לציבור. כמו שאתה רואה, יש אין-ספור קווים, אין-ספור תחנות. כשאני ממתין על הרציף - - -

אתי בנדלר:

יש לי הצעה, ברשותכם. הסעיף האחרון להצעת החוק מחיל את הסעיפים שאנחנו מדברים עליהם על הרכבות. אני מציעה שכשנגיע לסעיף הזה נדון באופן פרטני על כל אחד מהסעיפים. אם כך, אני מבקשת לפרט בדיוק מה יכלול השילוט.

חוה ראובני:

עוד לפני זה, יש לי הערה ניסוחית. יש תחנות שמשמשות תחנות הורדה בלבד. אני לא חושבת שיש צורך לשים בהן שילוט כלשהו. לכן הצעתי שזה יהיה לגבי קו שירות האוסף נוסעים בתחנה.

אתי בנדלר:

העליתי את השאלה הזאת בישיבה הראשונה שהתקיימה בנושא וההכרעה הייתה: בכל תחנה, לרבות תחנות הורדה. אין לי בעיה שההחלטה הזאת תשונה.

יריב לוין:

אין בעיה. נשאיר את זה רק בתחנות איסוף.

חוה ראובני:

הצעתי: לגבי כל קו שירות האוסף נוסעים בה, כי יש תחנות מעורבות אז בתחנה כזאת יהיה שילוט לגבי הקווים שאוספים נוסעים.

יהודה אלבז:

לגבי סוגי המידע שייכללו בשילוט הסטטי; יש מפה סכמתית של מהלך הקו, זמני השירות כלומר תחילה וסיום של קו השירות, תדירות לפי שעות היום, מה שאנחנו קוראים "עונות היום".

אתי בנדלר:

תדירות הקו.

יהודה אלבז:

כן. דרכי התקשורת עם המפעיל: מה מספר הטלפון של מרכז המידע, מה כתובת המייל וכל הפרטים, ומה המחיר הבסיסי של השירות.

אתי בנדלר:

דרכי התקשרות עם המפעיל זה טלפון ודואר אלקטרוני?

יהודה אלבז:

וכתובת להגיש תלונות.

יריב לוין:

זה קיים גם היום בשילוט נייח.

אתי בנדלר:

אני חוזרת שוב על המידע שאתם רוצים שיהיה בכל תחנה: זמני השירות - תחילה וסיום, תדירות הקו, דרכי התקשרות עם בעל הרישיון שיכללו טלפון, דואר אלקטרוני וכתובת להגשת תלונות, מחיר בסיסי של השירות וכן מפה המפרטת את מהלך קו השירות.

יערה למברגר:

לא מספיק להגיד "דרכי התקשרות עם המפעיל ומרכז המידע"? הדברים משתנים, אני לא יודעת מה יהיו דרכי ההתקשרות.

אתי בנדלר:

בסדר, דרכי התקשרות.

חוה ראובני:

לגבי מחירים, זה לא ברור. יש קו בין-עירוני, מאסף; המחיר עד לנקודה מסוימת הוא כך, אבל אם אתה נוסע עד הסוף אז אתה משלם מחיר אחר. אז איזה מחיר יהיה שם?

תמיר מורוביץ:

קודם כול, אני סבור שאסור לרשום את המחיר. המחיר יוצר בעיה, משום שיותר קל לטעות מאשר לקבל מידע מדויק. צריך להשאיר את זה למרכז המידע. אני רוצה לבקש אישור לא לשנות את השלטים במועדי ישראל או ימים כמו יום העצמאות כי אז נצטרך עלויות שאין טעם לעמוד בהן.

נחמן שי:

אולי אפשר להוסיף התראה, שבגלל החג - - -

תמיר מורוביץ:

אפשר. אצלנו לוחות הזמנים מחולקים שבועית.

שלמה כץ:

בגלל זה הצענו תדירות.

תמיר מורוביץ:

אבל אם ביום העצמאות קו 19 מתחיל ב-10:00 אז יש בעיה. הייתי מציע: למעט חגים ומועדים, בהם יש לפנות טלפונית.

נחמן שי:

צריך להוסיף התראה.

אתי בנדלר:

אני צריכה לדעת בדיוק מה אנחנו דורשים מהם. זמני תחילת השירות וסיומו בימי עבודה רגילים?

תמיר מורוביץ:

למעט חגים ומועדים.

נחמן שי:

ימי חול ושבת, למעט חגים ומועדים, כי גם במוצאי שבת יש שירות.

תמיר מורוביץ:

"למעט חגים ומועדים" זה נוסח שמוכר כבר הרבה זמן, ולהוריד את המחיר.

יהודה אלבז:

בסדר, אפשר להוריד את המחיר. אני מקבל שזה מסובך.

היו"ר אמנון כהן:

זה משתנה. בבקשה, גברתי.

מיכל רוטשילד:

יש ניסיון עם השלטים האלה, הם מועדים להשחתה והמפעילים לא יכולים לבדוק את תקינותם פעם ביום-יומיים.

יהודה אלבז:

ביקשנו פעם בחודש.

מיכל רוטשילד:

אני מציעה להוריד את המילה "לפחות". פעם בחודש המפעילים יבדקו, אבל לא באופן סדיר יותר.

יריב לוין:

בסדר, הערה הגיונית. הם לא מוקד שמירה.

אתי בנדלר:

אם בעל השירות רוצה לעשות את זה יותר מאשר פעם בחודש, אתה רוצה למנוע את זה ממנו? "אחת לחודש לפחות" הוא לא חייב יותר מאשר פעם אחת.

יערה למברגר:

זה הנוסח המקובל: "אחת לחודש לפחות", אם את בודקת אחת לחודש זה בסדר. זה משאיר את זה פתוח. זה לא אומר שיש חובה לבדוק אחת ליום.

שמואל חיימוביץ':

בסעיף (ב) יש מקום להערה דומה לזו שבסעיף (א) לגבי הפנייה לכך שיש כבר תקנות עם דרישות לגבי הנגישות.

אתי בנדלר:

הסעיף יהיה סעיף כללי.

היו"ר אמנון כהן:

יהיה סעיף בסוף החוק. לא צריך להגיד לנו את זה על כל תת-סעיף, כי בסוף זה יהיה לגבי כל הסעיפים שנדבר עליהם.

שמואל חיימוביץ':

אבל מה שחשוב שכל מידע שניתן בתחנה יהיה נגיש לסוגי המוגבלויות השונות.

יהודה אלבז:

זה לא יכול להיות.

היו"ר אמנון כהן:

יש עוד הערות לסעיף (ב)? תודה.

אתי בנדלר:

אסכם שוב את התיקונים. החובה לפי סעיף קטן (ב) תחול על בעל הרישיון להפעלת קו שירות באוטובוס. הוא יציב את השילוט הזה אך ורק בתחנות שאוספות נוסעים. המידע יהיה: זמני תחילת השירות וסיומו בימי חול ושבת, למעט חגים ומועדים, תדירות הקו ודרכי התקשרות עם המפעיל וכן מפה המפרטת את מהלך קו השירות. הסיפא כפי שמופיעה.

שלמה כץ:

דרכי התקשרות עם המפעיל ועם עם מרכז המידע.

היו"ר אמנון כהן:

תודה. אנחנו מצביעים על סעיף 71ב(ב) עם התיקונים. מי בעד הסעיף? מי נגד?

**הצבעה**

**בעד הסעיף – פה אחד**

**נגד – אין**

**סעיף 71ב(ב) אושר**

היו"ר אמנון כהן:

תודה, הסעיף אושר פה אחד. אנחנו עוברים לסעיף קטן (ג).

יריב לוין:

לדעתי, אפשר למחוק אותו כי הם לא יכולים לעצור בתחנות.

בן בדרי:

למה לא לאפשר לנו לעצור בתחנות?

יריב לוין:

הם יהיו מאושרים, אבל זה לא בחוק הזה.

בן בדרי:

תאפשר, הרי לא כולם נוסעים - - -

היו"ר אמנון כהן:

שמענו, אנחנו מחפשים דרך. אתה מוחק את הסעיף, אדוני?

יריב לוין:

לדעתי, מכסימום להשאיר אותו בתחנות קצה.

חוה ראובני:

אין תחנות אחרות, אין להם תחנות בדרך.

אתי בנדלר:

סעיף קטן (ג) החל לגבי קווי שירות למוניות, האם למחוק לגמרי את ההתייחסות או להחיל את זה רק לגבי תחנת המוצא ותחנת הקצה?

יריב לוין:

בדרי, אתה רוצה את זה בחוק?

בן בדרי:

אני רוצה את זה מהסיבה הפשוטה שרוב תחנות הקצה נמצאות במקומות שהציבור כמעט לא מגיע אליהן, המוניות רק יוצאות משם. זה כמו חניון תפעולי. אז מי יראה את זה, הנהגים? מה זה ייתן? את מי זה ישרת?

חוה ראובני:

תחנה מרכזית תל אביב - לא עולים שם נוסעים? ודאי שעולים שם נוסעים. אתה מדבר על קווי השירות העירוניים, אבל אנחנו מדברים גם על קווי השירות הבין-עירוניים.

בן בדרי:

קודם כול תפרידו.

יהודה אלבז:

מה הבעיה? יש לך בעיה להציב מידע?

בן בדרי:

אין לי בעיה להציב מידע על שלט סטטי.

יריב לוין:

שלט סטטי, רק בתחנות הקצה.

בן בדרי:

אין לי בעיה, יש לנו את זה. גם באינטרנט יש לנו.

אתי בנדלר:

אז זה יהיה בכל תחנת מוצא המשמשת קו שירות.

חוה ראובני:

בסעיף 14ח לפקודת התעבורה מדברים על תחנת מוצא לגבי מוניות שירות.

אתי בנדלר:

אוקיי., תחנת מוצא. הפרטים הם אותו דבר – מהלך הקו ושעות מתן השירות בקו או שמדברים על זמני תחילת השירות וסיומו ותדירות הקו?

יריב לוין:

פה זה צריך להיות רק זמני תחילת השירות, גם תדירות אין כי התדירות היא עניין דינמי.

שלמה כץ:

היא קיימת.

בן בדרי:

היא קיימת גם באוטובוסים, את תחייבו גם את האוטובוסים.

יריב לוין:

את האוטובוסים חייבתי.

בן בדרי:

איך אני רושם תדירות על שלט סטטי אחד?

שלמה כץ:

כל עשר דקות יוצאת מונית.

בן בדרי:

בסדר, אבל אתה יודע שזה לא כל עשר דקות, זה משתנה, משעה כזו עד שעה כזו.

אתי בנדלר:

אז יהיה בדיוק אותו דבר כמו אוטובוסים. זה זמני תחילת השירות וסיומו ותדירות הקו.

יריב לוין:

מחיר צריך לרדת.

אתי בנדלר:

מחיר יורד.

היו"ר אמנון כהן:

יש עוד הערות לסעיף (ג)? אנחנו מצביעים על סעיף קטן (ג), עם התיקונים. מי בעד? מי נגד?

**הצבעה**

**בעד הסעיף – פה אחד**

**נגד – אין**

**סעיף 71ב(ג) אושר.**

היו"ר אמנון כהן:

תודה, הסעיף אושר פה אחד. אנחנו עוברים למרכז המידע.

אתי בנדלר:

הייתה כאן הפנייה להגדרה שנכללה מלכתחילה – מידע לגבי קו שירות. אז צריך עכשיו לחשוב מלכתחילה איזה מידע הוועדה מבקשת שייכלל במרכז המידע הזה.

עוד הערה מקדמית – החובה, בהתאם להצעה להקמת מרכז המידע הארצי, חלה על המפקח על התעבורה. עם זאת, כפי שהובהר בישיבת התיאום, שלא הייתי נוכחת בה אלא עורך הדין איתי עצמון, הכוונה היא שלא המפקח על התעבורה יפעיל את המרכז הזה בעצמו. השאלה היא כדלקמן: ככל שהמפקח יטיל את החובה להקים או לתפעל את מרכז המידע הארצי על גורם מטעמו קרי, באמצעות קבלן, עם מרכז או בלי מכרז שהוא יערוך, או באמצעות מיקור חוץ אזי אין לי שום בעיה. החובות מוטלות על המפקח על התעבורה ובהתקשרות החוזית בינו ובין הקבלן הוא מטיל איזה חובות שהוא רוצה. הועלתה אפשרות במהלך הפגישה הזאת שהחובה להפעיל את מרכז המידע הארצי תחול על אחד מבעלי הרישיונות לאוטובוסים.

נחמן שי:

הקיימים.

אתי בנדלר:

הקיימים. מעבר לשאלה אם הדבר ראוי ורצוי בהיבט של הגבלים עסקיים, שאז נצטרך לשמוע את נציג הממונה על ההגבלים העסקיים, במקרה כזה, ככל שמסמיכים מישהו כזה לעשות את זה - זאת אומרת שהחובה לא תחול ישירות על המפקח על התעבורה - אז חייבים לכלול פסקאות נוספות שאפנה אליהן. מדובר על פסקאות (3), (4) ו-(5), שכלולות בסעיף קטן (ג). אני מפנה לכך את תשומת הלב עוד לפני שאני מתחילה את קריאת הסעיף. כמובן שיש עוד שאלות, אבל אותן אעלה אחרי שאסיים לקרוא.

"סעיף 71ג - מרכז מידע ארצי לתחבורה ציבורית. (א) המפקח על התעבורה יקים מרכז מידע ארצי למתן מידע לציבור באמצעות הטלפון והאינטרנט, הכולל מידע לגבי כל קווי השירות כפי שנמסר לו על ידי בעלי הרישיונות, וכן עדכון בזמן אמת/שוטף לגבי אלה:

(1) משך הנסיעה המשוער

(2) מיקום אוטובוס המתקרב לתחנה שבה הוא אמור לעצור והמועד המשוער להגעת האוטובוס לתחנה;

(3) כל שינוי שלא תוכנן מראש בנתונים האמורים בפסקאות (1) ו-(2).

(ב) השר יקבע הוראות לעניין הפעלת מרכז המידע הארצי ולעניין מסירת המידע מבעל רישיון להפעלת קו שירות באוטובוס למרכז המידע ולמסירת המידע לציבור, ובכלל זה לעניין דרכי הפיקוח על מהימנות המידע ועדכניותו ואופן העברת המידע למפקח על התעבורה לצורך קליטתו במרכז המידע הארצי." אני רוצה לקרוא פה גם מה שסימנתי למחיקה: ולעניין המערכות הטכנולוגיות שישמשו בעל רישיון כאמור להעברת מידע, או לחלופין, "ואופן העברת המידע למפקח על התעבורה לצורך קליטתו במרכז המידע הארצי.

(ג) השר/המפקח על התעבורה רשאי ליתן היתר להפעלת מרכז המידע הארצי כאמור בסעיף 71ג; בהיתר ייקבעו, בין היתר, תנאים לעניין:" כאן, כשמדובר, השאלה אם זה היתר לאחד המפעילים או לא.

1. חובתו של מפעיל מרכז המידע הארצי לתחזק באופן שוטף את המערכות הטכנולוגיות המשמשות להפעלת המרכז, לרבות תיקון תקלות;

(2) חובות דיווח למפקח על התעבורה, שיחולו על מפעיל מרכז המידע הארצי;

(3) קיומם של ערבויות ותנאים להבטחת המשכיות השירות על בעל ההיתר.

(4) חובתו של מפעיל מרכז המידע הארצי לקבל מידע לגבי קווי השירות מכל בעלי הרישיונות, לצורך הפעלת מרכז המידע הארצי;

(5) אמות המידה למתן השירות שיינתן לציבור באמצעות מרכז המידע הארצי ודרכי הפיקוח על מהימנות המידע שיימסר כאמור."

כפי שאתם רואים, בצד כתבתי הערות. ההערה השניה רלוונטית רק אם המרכז יופעל רק על ידי אחד מבעלי הרישיון. ייתכן שגם הפסקה השלישית היא אותו דבר, וכך גם הפסקה הרביעית.

הערות נוספות שאני רוצה להעיר, מעבר לכך שצריכים להחליט איזה מידע ייכלל במרכז המידע. אני מבקשת לדבר על סעיף קטן (ב). דיברנו על אופן העברת המידע למפקח על התעבורה או מחקנו: "לעניין המערכות הטכנולוגיות שישמשו בעל רישיון כאמור להעברת המידע". לכאורה, אנחנו לא רוצים לקבוע לבעלי הרישיונות באיזה מערכות מידע הם ישתמשו לצורך העניין. כללתי את זה בנוסח הראשון כי חשבתי שאולי יש צורך בכך – ואינני מבינה בכך - כדי לוודא שמערכות המידע השונות יוכלו לדבר זו עם זו. לא תמיד הדברים כל כך ברורים, נתקלנו כבר בעבר שמערכות מידע שונות, בסופו של דבר לא היה ממשק ביניהן. אם רוצים לוודא את זה צריכים את הנוסח שמחוק בעקוב אחר שינויים, והנוסח השני, לא בטוח שעונה על העניין. ככל שיהיה מדובר בכך שיינתן היתר לגורם חיצוני, צריכים לשאול האם הגורם המוסמך לכך הוא המפקח על התעבורה או שמא, במקרה כזה, צריכים ללכת סמכות בכירה יותר, שזה יהיה השר.

היו"ר אמנון כהן:

אוקיי. כרגע נדון על סעיף קטן (א).

יהודה אלבז:

אני די אוהב את הניסוח כרגע, כי אני חושב שמרכז המידע הארצי בטלפון או באינטרנט צריך לכלול את מירב המידע. זאת אומרת, כל מידע שמגיע למפקח על התעבורה צריך להיכלל בפנים, כי אין היום בעיית נגישות למידע, זה דרך האינטרנט או דרך הטלפון. לבן-אדם יש מי שעוזר לו להגיע למידע או דרך גלישה באינטרנט הוא יכול להגיע לכל מידע. לכן אני חושב שבסעיף קטן (א), המידע שיפורסם במרכז המידע, צריך להיות כל מידע שמגיע למפקח על התעבורה.

היו"ר אמנון כהן:

אז לא צריך זמן אמן, מידע שוטף.

יהודה אלבז:

גם זמן אמת, הכול.

אתי בנדלר:

אמרנו שיורדים מזמן האמת.

יהודה אלבז:

פה זה כבר זמן אמת.

חוה ראובני:

פה צריך להיות גם מידע על עיכובים, פיגורים ושינויים שונים.

אתי בנדלר:

אני מזכירה לך את הסיפא בסעיף 71ב(א), שהוועדה לא הסכימה למחוק, שזה היה לצורך הפעלת מרכז המידע. ייתכן שכשנעבד נוסח חדש הכול ייכתב בצורה אחרת, אבל זה אותו שוטף ואותו זמן אמת.

שלמה כץ:

לא, אסביר עוד פעם. בשילוט הסטטי זה תדירות של פעם בחודש.

אתי בנדלר:

סעיף קטן (א) לא מדבר על השילוט הסטטי.

שלמה כץ:

נכון, אני מנסה להסביר מה ההבדל בין השניים.

אתי בנדלר:

בין סעיף 71ב(א) לבין סעיף 71ג(א). שניהם לא סטטיים.

חוה ראובני:

הראשון הוא כן סטטי, הוא המידע המתוכנן.

יערה למברגר:

הוא סטטי במובן שזה המידע המשוער.

חוה ראובני:

זה התכנון. במרכז המידע אני רוצה שיהיה, בנוסף למידע המתוכנן, גם את המידע מה קורה ברגע זה. אם יש אוטובוס שמגיע באיחור, אז שמרכז המידע ייתן את זה.

יהושע פורמן:

זה לא זמן אמת. אתם מדברים במושגים - - -

אתי בנדלר:

אקרא שוב את הסיפא של סעיף 71ב(א) כדי להתמודד עם הטענה. "לצורך הפעלת מרכז המידע הארצי לפי סעיף 71ג" – שזה הסעיף שבו אנחנו דנים עכשיו – "והשילוט האלקטרוני ידאג בעל הרישיון שהמידע לגבי קו שירות הנמסר כאמור יעודכן". אם אנחנו רוצים שזה יעודכן, זה צריך להיות בזמן אמת. לא יכול להיות שינוי בין הנוסח בסעיף 71ב לבין הנוסח בסעיף 71ג. זה צריך להיות בשני המקומות בזמן אמת או בשני המקומות באופן שוטף.

צבי שפר:

שמענו מהיועצת המשפטית שהייתה אפשרות שמרכז המידע יופעל על-ידי אחד מבעלי הרישיונות. לעמדתנו, אין צורך לפתוח מרכז מידע נוסף, בסך הכול זה יפגע במרכזי המידע הקיימים אצל מפעילי הרישיונות ואנשים ילכו הביתה. לדעתנו, אפשר שמי שמתקשר ל"אגד" יוכל לקבל מידע גם על "דן", גם על תעבורה וכל שאר הקווים. אין צורך להקים עוד מרכז מידע וגם אין צורך להוציא את זה החוצה למישהו חדש. הזכירו פה קבלן, אנחנו יודעים מה קורה אצל עובדי קבלן, חוץ מזה שהתשתיות כבר קיימות. זו נקודה כללית לגבי הסעיף, יש לנו עוד הערות בהמשך. אנחנו מבקשים שמרכז המידע הארצי יהיה אצל המפעילים, מה שקיים היום, ולא לפתוח משהו חדש או לתת אפשרות לגורם נוסף לתת את המידע.

היו"ר אמנון כהן:

תודה. בבקשה, אדוני.

תמיר מורוביץ:

בסעיף (א) לגבי המידע של כל קווי השירות חייבים להוסיף "והשילובים ביניהם". הרי לא ייתכן שיתקשרו למקום אחד, יקבלו מידע על מטרופולין, ואם יש נוסע שרוצה לנסוע עם שני קווים לא ניתן לו. צריך להבהיר את זה חד-משמעית, שילוב בין שתיים או שלוש חברות.

יריב לוין:

ברור, זה כל הרעיון.

תמיר מורוביץ:

מדובר פה בחוק.

אייל יחיאל:

כל הבסיס הוא האינטראקציה.

היו"ר אמנון כהן:

היועצת המשפטית הוסיפה את זה.

אתי בנדלר:

אגיד לך מה אני לא מבינה. נניח שיש קו שירות אוטובוס של "אגד" שמגיע לתחנה מסוימת, ומשם אני ממשיכה בקו של "דן". כל אחד מהמפעילים מוסר את המידע לגבי עצמו בלבד, מי עושה את האינטגרציה?

תמיר מורוביץ:

זה כל העניין. מרכז מידע ארצי ייתן שילוב בין החברות. הרי אם לא נעשה את הדבר הפעוט הזה לא עשינו כלום. חשוב שזה יירשם, ובגלל העובדה הזאת חובה שתהיה מערכת אחת, נקודה, מבלי להיכנס עכשיו למי יפעיל אותה.

נחמן שי:

ברור שייערך פה ארגון מחדש של התחום הזה ובארגון מחדש כזה עלולים להיפגע עובדים, שצריך לשמור על הזכויות שלהם. לכן אני כן מקבל את דברי נציג ההסתדרות. אני לא יודע אם זה בידינו ואיך עושים את זה, אבל לא סביר בעיניי שכתוצאה מזה יזרקו אנשים ממקום העבודה שלהם.

היו"ר אמנון כהן:

יקלטו אותם במרכז המידע החדש.

נחמן שי:

יכול להיות, אפשר לתת עדיפות - - -

אתי בנדלר:

שווה לעצמך שיש מרכז מידע ל"סלקום" והיום תחייב את "פרטנר", את "מירס" ואולי עוד מפעילים חדשים להשתמש במרכז המידע של "סלקום". העניין הזה בעייתי, לכן אמרתי שצריך לשמוע את עמדתו של הממונה על ההגבלים העסקיים.

נחמן שי:

לא אמרתי לקחת מרכז אחד שיהיה מרכז לכולם, אמרתי שבשינויים שייעשו יש לקחת בחשבון את זכויות העובדים. אני רוצה שזה ייאמר.

היו"ר אמנון כהן:

תודה. חברת "דן", בבקשה.

יצחק כהן:

אני חושב שזו טעות גדולה מאוד לקבל החלטה שמרכז המידע יופעל על-ידי אחד ממפעילי התחבורה הציבורית, וזאת מסיבה פשוטה מאוד, כי הנתונים של כל חברה הם נתונים חסויים. אנחנו מדווחים למשרד התחבורה בהיקפים נרחבים ביותר, ואנחנו מתנגדים בתוקף לסיטואציה כזאת. כבר עברנו את הצעד הראשון בנושא הזה, כשמשרד התחבורה החליט לרכוש את מנוע החיפוש של חברת "אגד" ולהשתמש בו ככלי, אבל אז הובטח לנו שרוכשים כלי טכנולוגי והאחריות נשארת במשרד התחבורה. אני לא יודע מי העלה את ההצעה הזאת, אבל אני חושב שזה במפורש זה לא לעניין ואנחנו מתנגדים לכך בתוקף.

היו"ר אמנון כהן:

תודה. מר אלבז, מה הפתרון?

יהודה אלבז:

אני חושב שחל שיבוש או בלבול בכוונות או שמישהו לא הבין מה הסברנו. אנחנו מקימים מרכז מידע, מרכז המידע הטכנולוגי הממוחשב יהיה תחת אחריות משרד התחבורה, כמו שאמרה היועצת המשפטית. זה יהיה ב-outsourcing או בתוך המשרד, זה לא חשוב, אבל זה יהיה באחריות משרד התחבורה. מכאן עד למתן המידע לציבור עצמו יש כמה דרכים; האם משרד התחבורה יעסיק מוקדנים שייתנו את המידע לציבור או שמשרד התחבורה – כמו שאנחנו מתכננים היום - ייתן היתר למפעילים או רישיון להתקשר לאותו מרכז מידע, ומרכז הלקוחות של המפעילים ייתן לציבור את המידע הזה, כמו שקיים היום. היום כל מפעיל מחזיק מרכז שירות לציבור שנותן את המידע לגבי עצמו. מחר בבוקר מרכז שירות של כל מפעיל יוכל להתקשר למרכז המידע של משרד התחבורה ולתת לציבור את המידע על הקווים המשולבים בין המפעילים. זה יפתור חלק גדול מהבעיה. האם עדיין יהיה צורך במרכז מידע מנוטרל ממפעילים? כרגע אני לא יודע, ומכאן החלופה של מתן היתר למרכז מידע.

אתי בנדלר:

אולי אחרים הבינו, אני לא הצלחתי להבין את המנגנון.

יריב לוין:

אנסה להסביר למה התכוונו, כי בעניין הזה היינו בגישה זהה. הרעיון הוא שהאחריות, הניהול והכול הם בידי המפקח על התעבורה. המידע נמסר אליו. הוא קובע והוא אחראי לתת את המידע. זאת המסגרת. איך הוא עושה את זה? כמו כל סמכות כזאת שנתונה, הוא יכול להחליט. יכול להיות שיחליט שהוא מקים מרכז מידע בתוך משרד התחבורה. אני לא מאמין שהוא יעשה את זה, אבל לכאורה הוא יכול. לחילופין, הוא יכול להגיד שכרגע הוא עובד עם מישהו כי יש לו כבר מערכת קיימת ובעוד שלוש שנים ייצא למכרז או שיוצא במקביל למכרז. הוא יכול לבחור בכל דרך שימצא לנכון לגבי מי שיבצע את זה, במידה שהוא הולך לבצע את זה כ-outsourcing. הדבר המהותי בעיניי הוא שהחובה למסור את המידע היא עליו. הוא יכול להגיד שיעבירו לו את המידע בצורה אלקטרונית א', או ב', לתת אותה ל-ג', שאצלו כרגע מופעלת המערכת, הוא זכה במכרז לבצע אותה. אני חושב שזה הדבר הנכון, אין דרך אחרת לתפעל את הסיפור הזה.

אתי בנדלר:

השאלה היא אם המישהו האחר הזה יכול להיות גם אחד מבעלי הרישיון.

יהודה אלבז:

אין כל רצון או כוונה שמפעיל אחד ימסור למפעיל השני את הנתונים שלו.

אתי בנדלר:

כל המידע מתנקז אליך.

יהודה אלבז:

הוא מתנקז במרכז המידע הארצי. עכשיו הדרכים למתן המידע לציבור - אתר אינטרנט זה הדבר הכי פשוט להקים, והוא מופעל ממרכז המידע של משרד התחבורה. נשאלת השאלה שהועלתה קודם על-ידי נציג ההסתדרות: מה קורה עם מרכזי מידע קיימים? המוקדים הקיימים, אני לא מוחק אותם.

אתי בנדלר:

הם לא רלוונטיים להצעת החוק בכלל.

צבי שפר:

הם יימחקו לאט לאט.

נחמן שי:

ברגע שנקבעת אחריות של משרד התחבורה כבר ימצאו את הדרך. אני חושב שהם בטח לא צריכים להפעיל את זה, הם צריכים לעשות outsourcing, אבל ניתן להם - - -

היו"ר אמנון כהן:

בבקשה, אדוני. תתייחס לחששות שהעלתה היועצת המשפטית של הוועדה.

גולן קנטי:

אני חושב שהחששות שהעלתה היועצת המשפטית של הוועדה נכונים. אנחנו חושבים שלזהות המפעיל של אותו מרכז מידע יכולה להיות השפעה תחרותית, בייחוד אם מרכז המידע האחד שיוקם, אם יוקם מרכז אחד, יינתן בידי מפעיל תחבורה ציבורית קיים. לכן צריך לשקול מי יכול להפעיל את אותו מרכז מידע או את שיטת ההפעלה של אותו מרכז מידע. אני חושב שהניסוח הקיים נותן את שיקול הדעת למפקח, ומבחינתנו זה הפתרון הנכון כי אנחנו נהיה בעצה אחת עם המפקח בנושא הזה על מנת שיימצא פתרון שמשרת את האינטרס המשותף שמביא לתוצאה תחרותית טובה יותר.

צבי שפר:

אפשר להקים את מרכז המידע ולתת למפעילים, על פי היחס שלהם, להפעיל אותו יחד.

היו"ר אמנון כהן:

אני לא נכנס לזה בחקיקה. זה לחלק עוגה.

צבי שפר:

לא מחלקים, אתה יכול לקבוע פה שמרכז המידע יופעל על-ידי החברות.

יריב לוין:

מה פתאום? אנחנו לא ננהל את משרד התחבורה.

היו"ר אמנון כהן:

לסעיף 71ג(א) יש עוד הערות? יש לך תיקונים?

אתי בנדלר:

אנחנו מוסיפים: "הכולל מידע לגבי כל קווי השירות, כפי שנמסר לו על-ידי בעלי הרישיונות, והשילוב בין כל קווי השירות". האם העדכון יהיה בזמן שוטף או בזמן אמת?

יריב לוין:

אני מציע להשאיר את השוטף. מה שהחלטנו שם נעשה גם פה.

היו"ר אמנון כהן:

הפוך, להחזיר דווקא את האמת.

יהודה אלבז:

ברור שהכוונה היא כל 20 שניות?

היו"ר אמנון כהן:

אני לא יודע מה הכוונה. שוטף זה יכול להיות פעם ביום.

יהודה אלבז:

הכוונה היא שנוסע שמתקשר למרכז מידע יוכל לקבל מידע שהאוטובוס מגיע בעוד 20 שניות לתחנה.

אתי בנדלר:

בזמן שוטף. משך הנסיעה המשוער יהיה בין תחנה לתחנה, אם כך.

יצחק כהן:

יש לי הערה לעניין הזה. אמרנו שזה לא מעשי לחלוטין למסור לציבור מידע על זמן נסיעה בשירות עירוני צפוף בין תחנה לתחנה. בן-אדם ישאל: כמה זמן לוקח לי להגיע מתחנה א' לתחנה ג'? תיתן לו איזשהו זמן שלא יהיה מעשי לחלוטין.

יהודה אלבז:

לא אתה נותן, אני נותן. מה אכפת לך?

אתי בנדלר:

כאן זה משך נסיעה משוער, אבל צריך לתת הודעה על שינויים שתוכננו. זאת אומרת, אם יש פער בין הזמן המשוער לבין מה שקורה בשטח.

נחמן שי:

אבל אם כתוב שאוטובוס מגיע כל 20 דקות, אומר החבר מ"דן" שהוא לא יכול להבטיח שהוא יגיע תוך 20 דקות כי יש פקקים.

יריב לוין:

לכן זה משוער.

יצחק כהן:

אתה לא יכול בתוך המטרופולין המפוקק לקחת בחשבון, זו הבעיה. ומה תעשה אם נוסעים יתבעו אותך? אמרת להם שאפשר להגיע תוך 20 דקות והוא החליף את המטוס שלו, מה אז תעשה?

יריב לוין:

זה משוער.

חוה ראובני:

משוער זה אומר שאתה חייב לתת מידע על שינויים.

אתי בנדלר:

אולי זה חשוב לתת, כי אם אני יודעת שאני אמורה להגיע בתוך 20 דקות לנתב"ג ויש עיכוב, אז אעצור לקחת מונית.

קריאה:

אבל איך תדעי שיש עיכוב? את בתוך האוטובוס.

היו"ר אמנון כהן:

לפני שהיא עולה.

שלמה כץ:

גם בתוך האוטובוס אפשר לגלוש מהסלולר.

היו"ר אמנון כהן:

נשאיר בין תחנה לתחנה?

יריב לוין:

כן.

היו"ר אמנון כהן:

אוקיי. למי עוד יש הערות.

אתי בנדלר:

חוה, ביקשת להעיר לגבי פסקה (2), מיקום אוטובוס המתקרב לתחנה שבה הוא אמור לעצור.

חוה ראובני:

אני לא בטוחה שהמיקום המדויק של האוטובוס ממש חשוב למישהו, אם הוא נמצא ברחוב זה פינת זה. מה שמעניין את הנוסע שעומד בתחנה זה מתי הוא יגיע לתחנה. ההערה שקיבלתי מהרכבת היא שלדעתם יש בעיה ביטחונית למסור מידע איפה ממוקמת רכבת בזמן נתון.

היו"ר אמנון כהן:

מי שרוצה לעשות את העבודה יודע איך לעשות את זה.

אתי בנדלר:

גורמי הביטחון הוזמנו לצורך מתן תגובה.

יריב לוין:

אז אפשר לכתוב: הזמן המשוער שבו הוא יגיע לתחנה.

אתי בנדלר:

ולמחוק את "מיקום האוטובוס"?

יריב לוין:

כן.

היו"ר אמנון כהן:

אז בסעיף (3) מחקנו "לרבות".

יערה למברגר:

הכולל מידע לגבי כל קווי השירות – אולי נמסר לו לפי סעיף 71ב)א)?

אתי בנדלר:

טוב שהזכרת לי. אמרנו שאנחנו צריכים להחליט איזה מידע לציבור.

היו"ר אמנון כהן:

מה שהחלטנו אז.

אתי בנדלר:

כל המידע שנמסר לו, בהתאם להוראות סעיף 71ב(א).

שמואל חיימוביץ':

גם לגבי נגישות התחנות.

יהודה אלבז:

לא, מחקת אותם משם.

שמואל חיימוביץ':

הם לא צריכים לתת לך את המידע, אבל אתה תספק אותו לציבור. תבקש מהרשויות המקומיות, אתה נותן להם משאבים להנגיש תחנות.

היו"ר אמנון כהן:

מה רצית להוסיף, אדוני?

שמואל חיימוביץ':

פורסמה עכשיו תוכנית של המפקח על התעבורה לגבי הנגשה רב-שלבית של התחבורה הציבורית לפי חוק השוויון. המידע לגבי נגישות התחנות, הואיל שיש השתתפות של משרד התחבורה במימון ההתאמות האלה, אני מניח שלא בעיה שיקבלו את המידע הזה ולכן יש מקום שהוא יוצג. אז אם צריך להיות פה כתוב שהרשויות המקומיות יספקו את המידע הזה לאותו מרכז מידע כדי שיוצג לציבור – בבקשה. אם התחנה נגישה או לא – זה מידע שצריך להינתן על-ידי מי שאחראי על זה, וזו הרשות המקומית, לא המפעיל.

היו"ר אמנון כהן:

זה לא בחוק הזה, אולי בחוק אחר.

חוה ראובני:

בפקודת התעבורה אני לא מטילה חובות על רשויות מקומיות.

שמואל חיימוביץ':

אבל אני רוצה שהמידע הזה יסופק.

יהודה אלבז:

כל מידע שמגיע אליי, אוכל לפרסם.

חוה ראובני:

מידע שהוא לא חסוי מבחינת הפרטיות.

היו"ר אמנון כהן:

לא מתקנים את כל המדינה. זה סעיף קטן.

עירית שביב-שני:

עוד הערה, שהמידע שיינתן במרכז המידע יהיה נגיש, בהתאם להוראות שיקבע שר המשפטים לפי חוק השוויון.

יריב לוין:

לא בא בחשבון.

היו"ר אמנון כהן:

אנחנו עוברים להצבעה על סעיף 71ג(א), עם התוספת שהכניסה היועצת המשפטית אחרי שסיכמנו דברים.

אתי בנדלר:

התוספת הנוספת היא שהמפקח על התעבורה רשאי לכלול במידע שיימסר לציבור באמצעות מרכז המידע כל מידע נוסף שימצא לנכון.

חוה ראובני:

בכפוף להוראות כל דין.

אתי בנדלר:

ברור.

היו"ר אמנון כהן:

מי בעד הסעיף? מי נגד?

**הצבעה**

**בעד הסעיף – פה אחד**

**נגד – אין**

**סעיף 71ג(א) אושר**

היו"ר אמנון כהן:

תודה, הסעיף אושר פה אחד. אנחנו עוברים לסעיף 71ג(ב). הערות, בבקשה.

חוה ראובני:

שאלנו את עצמנו האם נכון שכל ההוראות האלה צריכות להיקבע בחקיקת משנה. האמירה "יקבע" המשמעות היא בתקנות, והשאלה האם ההוראות איך מפעילים ואיך עובר המידע מפה לפה הן הוראות שמתאימות לפי טיבן להיות בחקיקת משנה.

יריב לוין:

לפי דעתי זה צריך להיות בסמכות המפקח על התעבורה. זה טכני לגמרי.

יהודה אלבז:

היום זה עובד בהנחיות כלליות של המפקח. להעביר את זה לתחנות סתם מעמיס על הוועדה. אני מוכן , רק שאלה יהיו דיונים אין-סוף.

אתי בנדלר:

אם כך, יהיה: המפקח על התעבורה ייתן הוראות וגומר. באשר לעניין המערכות הטכנולוגיות או אופן העברת המידע.

יריב לוין:

נעשה משהו רחב, "אופן העברת המידע".

יהודה אלבז:

אופן העברת המידע הוא חשוב, אבל אני מסכים עם מה שאמרה אתי. לא בטוח שיש לנו את היכולת, אם זה לא יהיה כתוב, לקבוע סטנדרטים של טכנולוגיות.

אתי בנדלר:

לא תהיה לכם היכולת.

יהודה אלבז:

אני חושב שאולי ראוי למחוק את המחיקה.

אתי בנדלר:

אז זה יהיה: לעניין המערכות הטכנולוגיות שישמשו בעל רישיון כאמור ואופן העברת המידע.

נחמן שי:

אפשר להבין את ההערה?

אתי בנדלר:

שתהיה סמכות למפקח על התעבורה לתת הוראות גם לעניין באיזה מערכות הם יוכלו להשתמש, רק כדי לוודא שיהיה ממשק בין כל המערכות.

היו"ר אמנון כהן:

יש הערות? בבקשה, אדוני.

יצחק כהן:

אני חושב שזה אבסורד לקבוע בחקיקה מערכות טכנולוגיות.

יהודה אלבז:

הורדנו את זה מהחקיקה. זה עבר להנחיות המפקח.

יצחק כהן:

אוקיי., אז זה מקובל עליי.

היו"ר אמנון כהן:

סעיף 71ג(ב), עם התיקונים, מי בעד? מי נגד?

**הצבעה**

**בעד הסעיף – פה אחד**

**נגד – אין**

**סעיף 71ג(ב) אושר.**

היו"ר אמנון כהן:

תודה, הסעיף אושר פה אחד.

שמחתי לקדם חוק צרכני ממדרגה ראשונה. אמנם לא סיימנו אותו, אבל תעבירו ליושב הראש הקבוע של הוועדה שאם אין לו מספיק זמן, אני מתנדב לתת מזמני לסיים את החקיקה הזאת כמה שיותר מהר, לטובת הציבור. אני כבר חייב לנהל דיון אחר בשעה 12:00. תודה רבה לכל המשתתפים, אני מציע לכל הגורמים ללבן את הדברים כדי שבפעם הבאה נעשה את זה יותר מהר. תודה רבה, ישיבה זו נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 12:00.**