**הכנסת השמונה-עשרה                                                                               נוסח לא מתוקן**

**מושב שלישי**

**פרוטוקול מס' 336**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**מיום רביעי, י"ב בחשוון, התשע"א (20 באוקטובר, 2010) בשעה 10:00**

**סדר היום:**

**תקנות התעבורה (הארכת תקופת הרישיונות לקו שירות ולנסיעת שירות), התש"ע-2010**

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

חמד עמאר

**מוזמנים**:

חכ"ל דניאל בנלולו

משרד התחבורה והבטיחות בדכים:

עו"ד חוה ראובני

דפנה עין דור

רפ"ק רוני לוינגר- המשרד לביטחון הפנים

פיני קבלו – סמנכ"ל, מרכז השלטון המקומי

ארגון מוניות השירות:

שמעון דהרי – יו"ר

בן בדרי – מנכ"ל

שלמה בורה

מועצת המובילים והמסיעים:

סולימאן בדרה – מנהל

ארגון המוניות:

עזרא אשכנזי – סגן יו"ר

פריד אברהם

יהודה בראור

אלי אטלן

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**ייעוץ משפטי:** ניר ימין

**רשמה**: לאה קיקיון

**תקנות התעבורה (הארכת תקופת הרישיונות לקו שירות ולנסיעת שירות),**

**התש"ע-2010**

היו"ר אופיר אקוניס:

            שלום לכולם, אני פותח את הדיון. על סדר היום - תקנות התעבורה (הארכת תקופת הרישיונות לקו שירות ולנסיעת שירות), התש"ע-2010. אני מבין ששר התחבורה מבקש להאריך בשנה אחת. זה הסדר זמני שמוארך כל פרק זמן?

חוה ראובני:

            כן. זו הארכה ראשונה שאנחנו מבקשים. אנחנו מקווים שגם האחרונה. חוק הרפורמה במוניות שירות שנחקק ב-2005 קבע הסדר שיהיה בתוקף עד 2010 עם אפשרות להארכה בשלוש פעימות של שנה בכל פעם, במטרה שזה הסדר זמני לקראת יצירת תפיסת תחבורה ציבורית כוללת, אינטגרטיבית, של כל מפעילי התחבורה הציבורית. מזה כשנה מתקיימים משותפים לממשלה ולענף המוניות על עתיד הענף ועל איזה הסדר יבוא במקום ההסדר הנוכחי. אנחנו מתקדמים יפה, יש הבנות בהרבה נקודות, אבל כיוון שעוד לא סגור שום דבר אני לא רוצה להיכנס לפרטים, אבל זה נמצא במהלך של התקדמות, אבל כיוון שאנחנו בלוח הזמנים של פקיעת החקיקה הנוכחית לא עומדים - - אנחנו מבקשים להפעיל את הפעימה הראשונה בתקווה שאת השניה כבר לא נצטרך ועוד קודם נבוא עם חקיקה לטווח ארוך יותר.

היו"ר אופיר אקוניס:

            ולכם יש אפשרות להאריך שלוש פעמים בשנה. זו ההארכה הראשונה.

חוה ראובני:

           זו הראשונה. השר, בהסכמת שר האוצר, באישור ועדת הכלכלה של הכנסת רשאי להאריך את התקופה האמורה בסעיף קטן (א), שזה עד 31.12.2010 בתקופות נוספות שכל אחת מהן לא תעלה על שנה, ובלבד שסך כל תקופות ההארכה לא יעלה על 3 שנים.

לאה ורון:

            האם ניתנים קווי שירות נוספים, למשל –בשכונות חדשות?

חוה ראובני:

            החוק הקיים נותן לשר התחבורה סמכות לפתוח קווי שירות חדשים. במקרה זה זה השר, והוא מוסמך להוסיף לרשימה שנקבעה עם תחילתו של החוק קווים נוספים, ולקבוע בתקנות את ההסדרים להגשת בקשות.

דניאל בנלולו:

            מי המוסמך?

חוה ראובני:

            שר התחבורה. הוא לא עשה שימוש בסמכותו זו.

היו"ר אופיר אקוניס:

            אז מישהו יכול להגיד אם באמת הדבר שמתארת חוה ראובני קורה.

שמעון דהרי:

זה נקרא – שינוי תוואי.

היו"ר אופיר אקוניס:

שינוי תוואי או הגברת תדירות.

שמעון דהרי:

עקב שינויים אורבניים בכל עיר נוצר צורך דחוף להתאים את קווי השירות לאותן נקודות שמושכות קהל של נוער, במיוחד בשעות הקטנות של הלילה.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא רק נוער, גם מבוגרים. כל האוכלוסייה. אתם פונים?

חמד עמאר:

            היו פניות רשמיות לשר התחבורה, ולא קיבלתם את ה- -

היו"ר אופיר אקוניס:

שואל חבר הכנסת עמאר אם המכניזם הזה עובד, אם השיטה הזו עובדת.

חוה ראובני:

            הכרזה על קווים חדשים לא נעשתה. לא היה אף מקרה - -

היו"ר אופיר אקוניס:

אולי לא ביקשו.

חוה ראובני:

הפתרונות ניתנו – קודם כל, מבחינתנו, שירות התחבורה הציבורי הראשי הוא שירות בקווי אוטובוס וכשיש אכלוס של שכונות חדשות אנחנו מתאימים את קווי השירות באוטובוסים. פרטים, אני מניחה, יוכל לתת פה מר גנון. קווי שירות במוניות – לעתיים קווים קיימים עושים שינויים מסוימים בתוואי שלהם, כשזה נמצא בגבול הקו כמו שפורסם. לשנות קווים קיימים – אין לנו סמכות.

חמד עמאר:

            ולפתוח קווים חדשים?

שמעון דהרי:

            אני לא מבין את ההיגיון. כשאוטובוס צריך לשנות תוואי – תוך 24 שעות או 48 שעות משנים לו. למונית שירות – כשיש צורך באמת רציני - -

דרור גנון:

            רפורמה שהתקבלה בוועדת הכלכלה בשנת 2004 ונכנסה לתוקף בשנת 2005 לא מאפשרת למשרד התחבורה, זאת אומרת- לנו, לפקידות, לשנות מסלולי קווים יותר מטווח של יותר מק"מ וחצי כתוצאה משינוי כזה או אחר. כל שינוי אחר נחשב לשינוי מהותי ומחייב אותנו לשנות את הקו עצמו, מה שמחייב אותנו או להגיש הליך מכרזי או לפתוח קו חדש שיכול להיות שהמפעיל הנוכחי לא יכול להפעיל אותו. במהלך השנים האחרונות לא התקבלו בקשות באופן מסודר ולא הועברו בקשות משר התחבורה לפתיחת קווים חדשים. בעיקרון, ההליך שאנחנו מקדמים כרגע עם ארגוני המוניות לעתיד מכיל בתוכו גם פתרון לעניין הזה, במידה ונגיע להסכמה, ואני מעריך שזה יבוא גם לכאן, בוועדת הכלכלה, שיש פה פעימות כאלה ואחרות שניתן יהיה במסגרתן לשנות את קווים.

צריך להבין גם שכשפונים לשר התחבורה, שר התחבורה יוצר הליך מכרזי, הבקשה נבדקת מקצועית שהיא לא חופפת, גם עם פעילויות של מפעילי תחבורה ציבורית או אפילו מפעילי מוניות אחרים, כי לא כל בקשה מתממשת מבחינה מקצועית- ורק לאחר מכן צריך להתחיל בהליך מכרזי, פתוח, ועד היום זה לא קרה.

בן בדרי:

            רציתי לציין שהוגשו בקשות לקווים חדשים. עד היום לא ניתנו. באמת, במסגרת של הדיונים החדשים שאליהם אנחנו מתכוונים להגיע עם הסכמות, יש בתוכם את המרכיב הזה של שינוי קווים וקווים חדשים. עלה הנושא, ואני מקווה שזה יתקבל - -

היו"ר אופיר אקוניס:

            אתם מרוצים מהתקדמות ההידברות עם משרד התחבורה?

שמעון דהרי:

יש עליות, מורדות.

היו"ר אופיר אקוניס:

כל משא ומתן יש בו עליות ומורדות.

דניאל בנלולו:

            גם בגלל שהיום יש לכם הקדמה במליאה, הדיון הזה יבוא לכאן כאשר אנחנו נתחיל לדבר בצורה הרבה יותר מסודרת, עם כל הבעיות וכל הצרות, ומנהלת הוועדה העלתה רק אחת מהסוגיות הקשות שקיימות, אבל יש באמת הידברות עם משרד התחבורה, עם הוועדה. יש ועדה שהוקמה לצורך הדבר הזה, ואני מקווה מאד שהדיון יהיה הרבה יותר מורכב כאשר אנחנו נביא לפה את הארכת הרפורמה, עם השינויים שמתבקשים - -

היו"ר אופיר אקוניס:

            כלומר, אתה ממליץ לאשר את הבקשה.

דניאל בנלולו:

         אני ממליץ, בוודאי, לאשר לעוד שנה, אבל כפי שהיועצת המשפטית וכל החברים ממשרד התחבורה פה מקווים שבדיון הבא לא נגיע לפה בשנה הבאה לפעימה השניה, אלא נגיע לפה עם תיקון החקיקה ועם כל מה שצריך,   וזה על מנת שיהיה טוב לשני הצדדים.

היו"ר אופיר אקוניס:

            אני מבקש ממר גנון להביא לנו – כמובן, ברגע שיהיו המסקנות, מייד להפיץ אותם לכל החברים, כדי שגם אנחנו נקרא אותם, ושנדע על מה מדובר, עוד לפני שנתכנס כאן. ודאי יהיו פגישות, ועוד יציגו לנו, גם משרד התחבורה וגם הנוגעים בדבר.

לאה ורון:

            מי עומד בראשות הוועדה?

דרור גונן:

            אלכס לנגר.

אברהם פריד:

            הטיבה להציג את הדברים הגב' ראובני כאשר דיברה על המהות של היום. היום, למעשה, המשכיות של הרפורמה שהיתה ב-2005 שיש לה פעימות. בין לבין, עם התמנותו של שר התחבורה החדש נוצר צורך לפתוח מחדש את כל הנושא הזה, לגבי המשכיות וכן הלאה. לכן הוקמה ועדה שמשתתפים בה דרור, גב' ראובני ואחרים, וגם אנחנו.

היו"ר אופיר אקוניס:

הוועדה הוקמה רק בתקופה של השר החדש?

אברהם פריד:

            בהחלט. זה היה ביוזמתו של השר החדש. מה שאני יכול להגיד כאן, לפחות מהתחושה שלנו – ברור שאנחנו הולכים ומגבשים, לאט לאט, אבל אני שמח שבאתי היום כדי לשמוע לפחות את הרוח הגבית שאתם נותנים, כי יש לנו מחלוקות וחילוקי דעות, אבל יכול להיות שחלק מהמחלוקות – אתם תפתרו אותן או אתם תסייעו לנו פה. לגבי הדעה שלנו בעניין הזה של השירות – כן ולא, ועד מתי, ואם הוא צריך להתפתח או לא צריך להתפתח, שינוי או לא שינוי, וכו'. גם לנו יש דעות שונות. אני מציע היום קודם כל לאשר את הפעימה הזאת בלבד, ולא להיכנס בכלל לדיון. בתקווה שאתה תנהל גם את הישיבה הבאה.

היו"ר אופיר אקוניס:

           את זה נדע בזמן הקרוב. אני קצת מודאג מזה שאמרתם שהתבקשו קווים ולא ניתנו, ויש פה איזשהו דבר מוזר, כי המדינה התפתחה בזמן הזה, ולא יכול שהיתה סטגנציה בתחום, לא מתקבל על הדעת. אפילו ראיתי מודעות שמתחו את קו 4 בצפון תל אביב - -

שמעון דהרי:

            קח את באר יעקב. הכפילו שם את האוכלוסייה. אני נותן שם שירות וראש המועצה, מר גוזלן, לוחץ עלי. אני אומר שבלי אישורים אני לא יכול, אבל נוצר צורך חיוני.

היו"ר אופיר אקוניס:

           ברור. בבאר יעקב באמת היתה התפתחות עצומה, ובבניה רוויה נוספו, לדעתי, אלפי אזרחים חדשים.

לגבי זמן ההידברות. איפה אתם עומדים? בסוף הדיונים?

חוה ראובני:

אני חושבת שיש איזשהו מסמך שאנחנו עמלים על הניסוח שלו, שישקף את ההבנות. אחר כך ניכנס לתהליך של כתיבת חקיקה.

היו"ר אופיר אקוניס:

            אז כמה זמן? אמר מר פריד בצדק שאנחנו לא רוצים להשתמש בפעימה השניה, או בסמכותנו להאריך בפעם השניה. אז זה שנה, זה לא מעט.

דרור גנון:

בחודשיים הקרובים אני מקווה שנגיע להבנה.

קריאות:

- - -

היו"ר אופיר אקוניס:

שלושה חודשים, זו אמירה מאד חשובה. אני מאד מקווה.

דרור גנון:

הזזנו את האבנים הגדולות, עכשיו נשארו, אני מקווה, כמה קטנות, וזה ייגמר.

חמד עמאר:

            בכל הנושא של המוניות – גם דיברנו לגבי הנתיב המהיר, כשדנו בנושא. צריך להביא להסדר, להבין מה זה קו שירות, מה זאת מונית ספיישל, איפה נכנסים כרכב ציבורי, איפה לא נכנסים. אנחנו נתקלים בנושא הזה הרבה. אני חושב שמשרד התחבורה צריך לקחת על עצמו את כל הנושא של מוניות ולהגדיר בדיוק. אנחנו בשבוע שעבר התווכחנו אם מונית ספיישל יכולה להיכנס לנתיב המהיר או לא, אם היא רכב ציבורי או לא רכב ציבורי. חשוב מאד להסדיר את כל נושא המוניות.

יהודה בר-אור:

            כל עוד אנחנו מפוקחים על ידי משרד התחבורה, וכל אגורה ואגורה שאנחנו גובים- יש לנו עליה ביקורת, ואנחנו לא יכולים לקחת איזה מחיר שאנחנו רוצים, אנחנו תחבורה ציבורית משלימה, וזו ההגדרה שצריכה להיות, כי אם רוצים להוציא אותנו מזה, שיוציאו אותנו מכל פיקוח ונהיה עצמאים איך שאנחנו רוצים, ואז אין בעיה בכלל. כל עוד אנחנו תחת פיקוחם והם עומדים עלינו עם קנסות ובתי משפט וכל מי שמפקיע בשקל כבר מביאים אותו לבית המשפט – אז אנחנו תחבורה ציבורית משלימה. אם זה לא יובן פה זו תהיה המחלוקת הכי גדולה שיכולה להיות בענף המוניות.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני ביקשתי בישיבה הקודמת בענייני תחבורה שתהיה הידברות אתכם.

קריאות:

עוד לא פנו אלינו בינתיים.

דרור גונן:

          אז אני אעדכן -   הונחיתי על ידי המשנה למנכ"ל, מר אלכס לנגר, לפתוח בתהליך של הידברות עם הארגון של המוניות המיוחדות. אנחנו נייצר הזמנה מסודרת, נקבל מהם את שמות חברי הוועדה מטעמם ונתחיל, אני מקווה, במהלך החודש הבא, להיפגש. נקבע סדר יום - -

היו"ר אופיר אקוניס:

            מצוין. אז אני מזכיר לכם שכל ההימצאות שלנו כאן היא בוודאי בסופו של דבר כדי לתת שירות טוב יותר לנוסע, ללקוח. זה שאנחנו יושבים פה בחדר זה נחמד, זה גם חשוב, אבל בסוף יש בחוץ מי שנזקק לשירות. אם אינני טועה – זו גם מדיניות הממשלה, גם מדיניות שר התחבורה – הגברת התחרות בתחבורה הציבורית בארץ לשיפור השירות לציבור. הציבור גדל בארץ, השכונות גדלות, המדינה מתפתחת, וצריך לעדכן את הדברים הללו. בזה אנחנו נעסוק, ואני בטוח שבסוף כולם ירוויחו מזה.

חמד עמאר:

            המשק מרוויח. במקום שייסעו יותר מכוניות. זה גם יחסוך בחיי אדם, הכל.

סלימן בדרה:

יש בתחבורה הציבורית - - שנקראת – המסלול המהיר של האוטובוסים. למה אנחנו מקופחים בקטע הזה? לא יכול להיות שעל אותו נת"צ עולה אוטובוס, והנוסעים רוצים לנסוע אתנו, ואותו אוטובוס טס - -

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה מדבר על המסלול המוגבה שיש?

קריאה:

המסלול של המטרונית.

חמד עמאר:

דווקא בוועדה האחרונה שישבנו וענה לנו הסמנכ"ל, הוא אמר שהוא ידון אתכם בנושא, ויקיים ישיבות על מנת לפתוח לכם - -

היו"ר אופיר אקוניס:

            על זה אתם בהידברות, לא?

אברהם פריד :

זה שני נושאים שונים.

סלימן בדרה:

           - - לפחות הובטחו דברים מצדו של דרור גנון לדון בנושא, וכלום לא קרה.

שמעון דהרי:

            אני רוצהלהוסיף דברים על מה שחברי ציין. מדובר במסה אדירה של נושאים בכל הקריות –מנהריה, עכו והקריות, וזו תחבורה מרכזית שם. הוא מוביל עשרות אלפי נוסעים ביום וקטע של 1 וחצי ק"מ סגרו, משום מה, באמצע הכביש, והוא לא יכול לעצור שם, למטה.

קריאה:

הוא מונית שירות.

שמעון דהרי:

            מדובר בעשרות אלפי נוסעים שהוא מסיע ביום.

פריד אברהם:

            בישיבה הגדולה שקיים כבודו, ישיבה שהשתתף בה גם שר התחבורה וגם המנכ"ל ובכירים אחרים במשרד התחבורה, הועלה הנושא. אנחנו הצגנו אותו, גם אני התייחסתי אליו. המנכ"ל, אז, הבטיח, למעשה, שיבוא בדברים ויעשה צעדים לפתור את הבעיה הספציפית הזו, שמר בדרה מציין אותה. קרה משהו אבל זה לא התקדם.

היו"ר אופיר אקוניס:

            הפגישה עם המנכ"ל התקיימה?

פריד אברהם:

            התקיימה, אבל לא חזרנו עם דברים.

היו"ר אופיר אקוניס:

הבנתי. אני חושב שמכיוון שכולם מסכימים שהזמן קצר, וכולנו מסכימים לגבי ההארכה הזו, אז נקרא במהירות, נצביע ונסיים.

חוה ראובני:

תקנות התעברה (הארכת תקופת הרישיונות לקו שירות ולנסיעת שירות), התש"ע-2010.

            "בתוקף סמכותי לפי סעיף 14טו(ג) לפקודת התעבורה (להלן- הפקודה), בהסכמת שר האוצר ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת, אני מתקין תקנות אלה:

תיקון סעיף 14טו לפקודה

1. בסעיף 14טו(א) לפקודה, במקום "יום כ"ד בטבת, התשע"א (31 בדצמבר, 2010)" יבוא "יום ה' בטבת התשע"ב (31 בדצמבר 2011)".

היו"ר אופיר אקוניס:

            נא לא לבוא לכאן עם הארכה.

ניר ימין:

            אין כוונה, לפי מה שאומרת עורכת הדין ראובני, שההסדר הזה יחוסל כליל. אני שואל – כשהרפורמה הזו, שהתיקון הובא ב-2005, הצעת החוק הממשלתית התייחסה לכך שההסדר הזה יחול עד 2008 בלי אפשרות להאריך. הוועדה התעקשה על זה שההסדר הזמני יחול עד 2010 ולאפשר אפשרות להאריך עד שלווש שנים, כל הארכה – בשנה. ולכן, לכאורה, אם המשרד מחליט, באיזה שהוא שלב, בעקבות הדיונים שהוא מקיים, שהוא מוצא שהוא לא רוצה לקיים את קווי השירות האלה יותר, הוא פשוט לא מגיע לוועדה להאריך, ובסוף 2011 ההסדר הזה לא יחול, ומכאן נובעת החשיבות של הבקשה שלך

שיועבר העדכון לוועדה, שאם חברי כנסת אחרים ירצו להגיש את זה כהצעת חוק פרטית ולעגן את העניין הזה, בהנחה שהממשלה לא תרצה להאריך - -

היו"ר אופיר אקוניס:

            ברור. טוב, נדמה לי שמר גנון היה אופטימי, יחסית, ודיבר על חודשיים, אז נתנו לו - - יהיו עוד דברים לעסוק בהם, אז שלושה חודשים. אנחנו בעיצומו של מושב החורף, מושב מאד ארוך, אני הייתי מציע לסיים את הדבר הזה עד סוף מרץ, אבל כמובן – להביא את הדברים אלינו. תעשו את זה. אתם חרוצים, ואנחנו רוצים שהדבר יגיע לפתרון.

            מי בעד אישור התקנות? תודה, ברוב קולות התקנות אושרו.

אני מודה לכם, הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 10:40**