**הכנסת השש עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שלישי**

**פרוטוקול מס' 330**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום רביעי, י' בטבת התשס"ה (22.12.2004), שעה 9:00**

**סדר היום** : יישום התחרות בתחבורה הציבורית.

**נכחו:**

**חברי הוועדה**: דוד טל – היו"ר

אבשלום וילן

אליעזר כהן

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

יהודה אלבז - מנהל אגף בכיר תחבורה ציבורית, משרד התחבורה

שלמה כץ - תעבורה, ממונה פיקוח ארצי, משרד התחבורה

גבי נבון - ממונה על תחבורה ציבורית מחוז ת"א והמרכז,

אמנון אייכלברג - יועץ תחבורה ציבורית, משרד התחבורה

יוני שקד - יועץ, משרד התחבורה

מרים מיכאלי - משרד התחבורה

דפנה עין דור - מנהלת אגף כלכלה, משרד התחבורה

שאול מרידור - אגף התקציבים, משרד האוצר

משה טיומקין - חבר מועצת העיר ת"א-יפו, ראש רשות התנועה והתחבורה

עופר לינצ'בסקי - מנהל חטיבת הכספים, אגד

מצליח קזיס - סמנכ"ל תנועה, דן

עו"ד טל ירון - יועץ משפטי, דן

שמואל רפאלי - סמנכ"ל תנועה, דן

שלום לוי - דירקטור, דן

פרנקו אירית - דן

תאופיק עפיפי - סמנכ"ל נתיב אקספרס

וליד מוסלמאני - חשב, נתיב אקספרס

וליד עפיפי - חברת נתיב אקספרס

עו"ד עמית גור - יועץ משפטי לקבוצת עפיפי

אילן קרני - מנכ"ל חברת מטרודן

שרון שביט - חברת מטרופולין

יצחק פיודרוס - ראש עיריית ביתר עילית

מיכאל חרל"פ - סגן ראש העיר מודיעין

חני מולין - סמנכ"ל רשות ההסתדרות לצרכנות

אבינועם טלבי - מנכ"ל, עמותת אוטובוסים זעירים ציבוריים

אלי בליליוס - מנכ"ל סופרבוס

הרצל בדוסה - סמנכ"ל כספים, סופרבוס

אבישר מיכאל - מנכ"ל, קונקס תחבורה ישראל בע"מ

הורן זאב - קווים

נסים חג'אג' - קווים

**מנהלת הוועדה** : לאה ורון

**נרשם על ידי:** חבר המתרגמים בע"מ

**יישום התחרות בתחבורה הציבורית**

היו"ר - דוד טל :

בוקר טוב, אני מתכבד לפתוח את ישיבת ועדת הכלכלה, על סדר יומנו – יישום התחרות בענף שירותי התחבורה הציבורית.

הממשלה ב- 1997 החליטה לפתוח את השוק לתחרות של התחבורה הציבורית. צריך לומר שעד אז רמת התחרות הייתה נמוכה, כמעט לא הייתה תחרות. במשך שנים סובסדו הקואופרטיבים השונים במאות מיליונים, אני חושב שאפילו נכון להיום זה עדיין במיליארד שקל לשנה, וזה הרבה מאוד כסף. תחרות לא הייתה אבל ברגע שהחליטה הממשלה לפתוח את השוק לתחרות, התחילו לראות איזה שהם ניצנים של ירידה גדולה מאוד של שלושים, שלושים וחמישה אחוז בתעריפים, שיפור השירות, עלייה במספר הנוסעים. זו בעצם המטרה שהציבה לה הממשלה וכאמור ראו רק ניצנים.

דא עקא, שקצב היישום של הרפורמה הזאת, ביחס לתוכנית המקורית הוא מאוד איטי נאמר. בפועל אנחנו גם רואים שיש במקומות מסוימים קשיים כלכליים. יש מקום שהממשלה נותנת, אני מדבר על המפעילים החדשים, מחד הממשלה נותנת סובסידיה עדיין של מיליארד שקל לחברות כמו דן ואגד, מאידך הממשלה מבקשת תמלוגים מחברות חדשות שקמות, דבר שפוגם ולא מקל על התחרות.

אני רוצה לקרוא מספר דברים שכתב מבקר המדינה בנושא זה, לדעתי מה שמבקר המדינה כתב אלה האשמות מאוד, מאוד חמורות כלפי משרד התחבורה, ואני מבקש מסמנכ"ל משרד התחבורה מר לנגר שיתייחס אליהן.

בגדול אומר מבקר המדינה שאחת המטרות של תוכנית הרפורמה הייתה ליצור ענף שיפעלו בו לפחות חמישה מפעילים גדולים, שכל אחד מהם יפעיל תחבורה ציבורית בעיר בינונית באזור הסמוך לה, בהסכמים שחתם המשרד עם אגד ודן נקבע, שהמשרד יתחשב בהעדפות אגד ודן בקביעת הקווים. בפועל הוציא המשרד מכרזים רק לחלק קטן מהקווים בכל עיר, כדי למנוע מצב שבו יאלצו אגד ודן לסגור את סניפיהם באותה עיר. מכאן שהמשרד לא פעל על פי תוכנית הרפורמה, והקווים שנפתחו לתחרות נקבעו על פי העדפות של אגד ודן.

אני הייתי מציע בכלל למשרדי הממשלה, שבאותה הזדמנות יפעלו לפי העדפות של האזרחים במדינת ישראל, בכל תחום ותחום לא רק בנושא תחבורה. אני רוצה לבקש תשובה לגבי העדפות מאיזה שיקולים היו העדפות כאלה של אגד ודן, אני לא רוצה להאשים טרם שנשמע את הדברים, אבל האם היו שיקולים צריך וזרים למשרד התחבורה להעדיף את אגד ודן ובעצם לתקוע את הרפורמה שמשרד התחבורה מביא. אז אנחנו רואים בעצם תוכנית יפיפייה של משרד התחבורה שמגיש רפורמה מצוינת, אבל ביישום הביצוע, המשרד לוקה. אני חושב שנעשה שם מחדל בלתי רגיל, בכל מקרה זה יישום גרוע.

יש עוד האשמה חמורה נוספת של מבקר המדינה, שאומר – לפי תוכנית הרפורמה בחירת הקווים שלהפעלתם התפרסמו מכרזים, הייתה צריכה להיעשות בין השאר, על פי – וזה הדגשה שלי – על פי שיקולים כלכליים. אולם בפועל היא נעשתה על פי העדפות אגד ודן.

שב וחוזר מבקר המדינה ומציין שבמקום שיקולים כלכליים, שצריכים לעמוד מול משרד התחבורה, הועמדו שיקולים אחרים שתיכף בטח נבהיר אותם, נשמע מהם, אבל פה שוב נעשית ההעדפה על פי שיקולים אחרים. מציין משרד מבקר המדינה ואני מצטט :"בכך נשמט הבסיס הכלכלי לבחירת הקווים שיופרטו, ומאחר שהמכרזים שהתפרסמו שלא על פי התוכנית המקורית, גם לא היה למפעילים החדשים מידע על הקווים שיכללו במכרזים הבאים. "

שוב, מבחינה מסוימת אפשר לראות כאן שאחרי תוכנית הרפורמה שאפשר להגיד עליה, על פי הניצנים בכל אופן שהיו לה, שהייתה תוכנית טובה. משרד התחבורה במו ידיו, בעצם מרסק את אותה רפורמה, שהוא יזם והוא דחף לאישורה.

אני אקרא עוד איזה שהוא קטע נוסף שאני מבקש לקבל עליו הסבר. כתוב שבתוך שנתיים היו אמורים להיפתח לתחרות 345 קווים הכלולים בשלב א', בפועל יצאו מכרזים רק לכחמישים אחוז, 188 קווים בלבד, גם כן לא ברור. זה שוב מראש, זה עובר כחוט השני בין כל הנקודות הללו, שמחבר את כולם, שתוכניות מחד, ביצוע מאידך. תוכנית מצוינת מחד, ביצוע גרוע מאידך.

הוסיף כאן מבקר המדינה, ואני לא אלאה אתכם, אבל באופן כללי, בלשון המעטה נאמר, דעתו של המבקר לא נוחה, אני חושב שאפשר להשתמש במילים יותר בוטות, אבל טרם שנקבע עמדה בנושא הזה, אני אבקש ממשרד התחבורה להציג או להתייחס לנושאים הללו, וגם לגבי מספר קטן של הקווים בכל אשכול ואשכול שהחליטו לפתוח. לאחר מכן אנחנו נמשיך להתייחס גם לדוח של מבקר המדינה ויהיו כאן גופים אחרים שירצו לומר דברים בנושא הזה, יוכלו לומר וגם אולי באותה הזדמנות תאמרו לנו מה קורה נכון להיום בבאר שבע, האם התמלוגים שאתם מבקשים לא גורמים לכך שיישוב שנמצא במרחק רב ממרכז הארץ והרבה מאוד אנשים, אני לא מדבר שהעשירים שביניהם שבמילא יש להם רכבים, אבל הרבה מאוד אנשים שזקוקים לתחבורה ציבורית, אין להם ברירה אלא להוציא הרבה מאוד כספים על מוניות שירות, דבר שאני חושב שמשרד ממשלתי צריך לעשות הכול כדי שזה לא יקרה.

אם נותנים סובסידיה ואני כאן כרגע לא בא לקבוע עמדה משום שאני לא בקיא בסדרי ותשלומי הסובסידיה גם לאגד וגם לדן, אבל אולי אפשר לוותר על תמלוגים כאלה גבוהים של 21 מיליון שקלים למשל בבאר שבע, ובכך לאפשר לפחות בערי הפריפריה יותר תחבורה ציבורית. לעומת זאת אפשר להוריד קצת את הסובסידיה מאגד ודן.

אני רוצה לומר שמאוד מתמיה שעד היום אגד ודן מקבלים סכומים כאלה אסטרונומיים, אני מבקש גם לזה הסבר. אם אנחנו פותחים את השוק לתחרות, חשבתי שהסובסידיה הצטמצמה, כמעט מוזערה, אלא אם כן שילמו בעבר עשרות מיליארדי שקלים, דבר שאני כאמור לא יודע.

מר לנגר, בבקשה.

אלכס לנגר :

קודם כל אני שמח שניתנת פה חשיפה לתהליך התחרות, או תהליך השינוי המבני שאנחנו עורכים בתחבורה הציבורית. אני חושב שזה תהליך חשוב וכשבוחנים שינויים מבניים במשק התחבורה שבו יש לא מעט מונופולים בתחומים השונים, אני גאה בזה שדווקא בענף של התחבורה הציבורית, הצלחנו לעשות שינוי מבני. הצלחנו לעשות שינוי מבני בתהליך שיטתי שמתפרס לאורך שנים, לא איזה שהוא מאמץ חד פעמי וגמרנו, אלא בהחלט מאמץ שיטתי רב שנים, שמביא תועלת רבה לציבור.

היו"ר - דוד טל :

צריך להביא תועלת רבה.

אלכס לנגר :

אני אדבר על הכול, רשמתי לי את השאלות שלך ואת ההתייחסויות, אני אשתדל להציג את כל ההתייחסות.

אני מקווה שבאמת הדיונים, ההתעניינות שיש בועדת הכלכלה בנושא, תעזור לנו אפילו ליישם טוב יותר.

אני מזכיר שהיעדים של השינוי המבני הם לא תחרות לשם תחרות, אלא בעצם ניסיון לשנות את המגמה של ירידת חלקה של התחבורה הציבורית במספר הנסיעות, חלקה במשק הולך ויורד, הולך ופוחת. אנחנו חיים במדינה צפופה וקטנה ואנחנו חייבים להגדיל את מספר המשתמשים בתחבורה הציבורית, לשפר את השירותים, להגדיל את רמת השירות, לעשות את השירות הזה יותר אטרקטיבי לציבור, גם במחיר, גם בכל היבט שמגיע לו.

היו"ר - דוד טל :

זה תחרות לשם תחרות, אם אנחנו רוצים להוריד את רמת התעריפים, אז זה תחרות לשם תחרות.

אלכס לנגר :

צריך לזכור שזה איזה שהוא מאמץ שהולך לכל הרוחב, הנושא של העדפת תחבורה ציבורית וההשקעות של הממשלה הולכות וגדלות. היום רוב התקציבים של התשתיות, מופנים לתשתיות תחבורה ציבורית, אם זה רכבת, אם זה רכבות קלות, אם זה נתיבים לאוטובוסים, אם זה הצטיידות באוטובוסים חדשים וכך הלאה, כל הדברים האלה מופנים ואפשר לראות שרוב התקציב הממשלתי, רוב תקציב משרד התחבורה מופנה בעצם ליעד הזה, וזהו מאמץ כולל.

עכשיו אני מזכיר שזה מאמץ רב שנים, אני חושב שאנחנו הצלחנו לעשות את השינוי הזה בהסכמה. בעוד ששינויים מבניים אחרים –

היו"ר - דוד טל :

מר לנגר, אני טפחתי לכם על השכם, בכל מה שקשור לרפורמה.

אלכס לנגר :

אני אבהיר את כל הנושא.

היו"ר - דוד טל :

סליחה, תיכף, בכל מה שקשור לרפורמה אני כבר טפחתי לכם על השכם, אתה לא צריך לטפוח גם על השכם של אנשי משרד התחבורה, זה מגיע לכם. אתה תענה לצד שהוא יותר חדלון היישום של הרפורמה הזאת, זה יותר מעניין אותי. אנחנו מסכימים לזה –

אלכס לנגר :

אני לא מסכים לביטויים הקשים שאמרת, אגב הם לא מופיעים בדוח מבקר המדינה.

היו"ר - דוד טל :

אתה רוצה שנקרא מתוך דוח מבקר המדינה?

אלכס לנגר :

הדוח נמצא גם אצלי,

היו"ר - דוד טל :

אז אני אקרא – אם אתה אומר מילים קשות, אני אקרא את הדוח למען שהציבור במדינת ישראל יראה ואנשים שנמצאים פה יראו, ושיגידו אם זה האשמות חמורות או לא האשמות חמורות. אני חושב שהייתי יותר מדי סובלימטיבי בהצגת הדברים. אני יכול להיות יותר חריף, לא התכוונתי לכך, אבל אם אדוני רוצה, אני יכול להמשיך ולקרוא, מונח לפני פה הדוח ואני אקרא עוד כמה דברים, אם אתה רוצה אני אקרא לך. "מבקר המדינה אמר –

אלכס לנגר :

אני רוצה לענות, אבל אתה -

היו"ר - דוד טל :

אני אתן לך, אני אתן לך, אני מבטיח לך שאני אתן לך את כל הזמן שבעולם, תהיה לך פריבילגיה יותר מאשר כל אחד מהנוכחים פה, אני מבטיח לך. מבקר המדינה אמר: "נמצא כי לאחר שהוחל בפתיחת ענף התחבורה הציבורית לתחרות, חל שיפור בתדירות הנסיעות בקווים שהופרטו ומחירי הנסיעות בהם הוזלו במידה ניכרת, לעומת המחירים ששררו לפני התחרות. מכאן, שאילו הקפיד משרד התחבורה על קיום הרפורמה המקורית ועל לוח הזמנים לביצועה, היה הציבור יכול ליהנות מפירותיה". המשמעות של זה שהציבור לא נהנה מהפירות, אז אתה יכול לצייר לי או להגיש לי תוכנית רפורמה מצוינת, אבל אם הציבור של הצרכנים, אזרחי מדינת ישראל לא נהנה ממנו, השאלה שלי מי כן נהנה מהפירות הללו, אולי אנשים נהנים או גופים אחרים נהנים.

"לסיכום תוצאות פתיחת הענף לתחרות, מצביעות על הצורך להמשיך ולקדם בפרסום מכרזים וכל שאר הדברים. "

אני אקריא לך עכשיו, אתה יודע מה, אני אחסוך את זה ממשרד התחבורה, מפני שיש לי עניין להיות יותר חיובי כדי להריץ את הרפורמה הזאת ואני לא רוצה לעסוק פה לא בהאשמות של מבקר המדינה, גם שזה לגיטימי שאני אקרא את מה שמבקר המדינה כתב.

כן מר לנגר, יש לך עכשיו את הזמן להשיב.

אלכס לנגר :

כמו שאמרתי אחת הסיבות, או הגורמים להצלחה בתהליך, הוא העובדה שהתהליך הזה מגיע בהסכמה. יש הסכם בין המדינה ובין מפעילים התחבורה הציבורית הגדולים, המונופוליסטיים, על תוואי התחרות. ההסכם הזה מאפשר את היציבות של התהליך, מאפשר לא לשפוך את התינוק עם האמבטיה, לא לגרום לכך שיום אחד יהיה איזה שהוא שיבוש בשירותי התחבורה הציבורית כאשר מחליפים מפעיל. הפעלה של אשכול קווי תחבורה ציבורית, הוא נושא מורכב ומסובך ומחייב הרבה, הרבה מאמץ גם בתפר שבין מפעילים.

אנחנו במסגרת בניית האשכולות, אנחנו עובדים על פי תוכנית רב שנתית שהצגנו אותה. אגב הייתה תביעה בבג"ץ, מי שזוכר את תהליך התחרות, הרי אנחנו הוצאנו בזמנו, יצאנו לתהליך ללא הסכמה עם המפעילים, המפעילים עתרו לבג"ץ, בג"ץ עצר את המכרז, חייב אותנו להגיש תוכנית רב שנתית, אנחנו הגשנו תוכנית כזאת ואנחנו עושים תהליך שיש לו יעדים כמותיים ויש לו לוחות זמנים ידועים מראש.

ההסכם שיש לנו עם המפעילים, מדבר על כך שעד סיומה של שנת 2008, 25% מנפח הפעילות שלהם יועבר לתפעול של מפעילים אחרים. אנחנו נעמוד ביעד הזה ועד סיום 2008 אנחנו 25% מנפח הפעילות של המפעילים –

היו"ר - דוד טל :

סליחה מר לנגר, בנקודה הספציפית הזאת שהיא לא ברורה לי, מפני שמדוח מבקר המדינה עולה ואני מצטט – "במאי 99 הכין משרד התחבורה תוכנית לרפורמה בענף התחבורה הציבורית ועל פיה בתוך שבע שנים היו אמורים להיפתח לתחרות כל הקווים." מר לנגר, כל הקווים, לא עשרים וחמישה אחוז, כל הקווים שמפעילות אגד ודן. "לפי הסכמים שחתם המשרד עם אגד ודן, יישארו בשליטתן 75%, - זה כמו שאתה אומר, או עד 79% מהיקף הפעילות הבסיסית שלהם."

עכשיו אני קורא שום ועם הדגשה במקור – "במשרד התחבורה ובמשרד האוצר לא נמצאו מסמכים המלמדים מה הייתה ההצדקה לחריגה זו מתוכנית הרפורמה. " קובע משרד מבקר המדינה שיש פה חריגה מתוכנית הרפורמה. מה הייתה ההצדקה, את זה מבקשת ועדת הכלכלה להבין.

אלכס לנגר :

אנחנו את התוכנית שינינו.

היו"ר - דוד טל :

מתי זה היה?

אלכס לנגר :

בהמשך, לאחר כשנתיים, אנחנו שינינו את התוכנית,

היו"ר - דוד טל :

שיניתם את התוכנית ולא הודעתם לנו?

אלכס לנגר :

הודענו, מה זה, פרסמנו תיקונים, זה תוכנית הרי שיש לה פומבי, נתנו לה פומבי.

היו"ר - דוד טל :

מבקר המדינה לא ידע על זה?

אלכס לנגר :

אני חושב שהוא ידע,

היו"ר - דוד טל :

יש מישהו ממשרד מבקר המדינה?

אלכס לנגר :

התוכנית לדעתי אושרה, קיבלה תוקף גם בכנסת. אנחנו לא עושים תהליך פרטי, התוכנית שונתה, היא שונתה כמו כל תהליך מורכב שגם קשור בהסכמים שהמדינה חותמת ומאשרת אותם, אגב ההסכמים האלה גם נחתמו ואושרו בכנסת. אנחנו שינינו את התוכניות והתאמנו אותם ליכולת הביצוע ובהחלט יש תהליך של ניסוי ותהייה, שבו לומדים, אגב ממכרז למכרז לומדים.

היו"ר - דוד טל :

אולי התוכנית לא מתקדמת כפי שהתכוונתם בהתחלה? מהלכה איטי מאוד.

אלכס לנגר :

אני לא יודע, אם עשרים וחמישה אחוז מהיקף ענף שגודלו אנחנו מדברים על עשרות אלפי מועסקים, מדברים על כחמשת אלפים חמש מאות אוטובוסים שפועלים בענף התחבורה הציבורית, זה ענף גדול ומורכב. היכולת לפעול היום התבררה לנו במהלך היישום.

היו"ר - דוד טל :

מר לנגר, למה אתמול בוועדה בנושא המוניות, אמר שם איזה עורך דין, כמדומני סגל, אמר בצורה מפורשת, הוא ייצג שם כמה תאגידים של מוניות, הוא אמר בכל קו שאגד או דן יגידו שהקו הוא לא רווחי, הם מוכנים להיכנס לשם. ולא רק זאת, להוריד את התעריפים בחמישים אחוז.

אלכס לנגר :

אני מבקש, אם תרשה לי לנסות לענות, דו קרב של שאלות תשובות –

היו"ר - דוד טל :

אל תראה את זה קודם כל כדו קרב, אתה לא מוזמן חדש לישיבות ועדות הכלכלה, ובועדות הכלכלה מה לעשות, שהיושב ראש קובע את סדר היום, הוא גם קובע את סדר הדיון. אז כשיש ליושב ראש או למי מחברי הכנסת שנמצאים, איזה שאלת הבהרה באמצע, זה זכותם לומר את זה ואני זומר לי את הזכות הזאת גם בהמשך, בבקשה.

אלכס לנגר :

בסדר, הכלכליות של אשכול פעילות הינה נמדדת ומחושבת על פי תנאי המכרז. מבחינת המפעיל לאן הולכים הקווים, או כמה נוסעים משתמשים בהם, איננה משנה לצורך הכלכליות, מה שמשנה זאת החבילה השלמה של התנאים – מספר הנוסעים, הסובסידיה, לחילופין התמלוגים, הוצאות ההפעלה, כל המידע שאנחנו מעמידים ואנחנו מעמידים בכל מכרז את כל המידע שיש ברשותנו, כולל ספירות, כולל נתונים כספיים, מתוך מחשבה שככל שיש לרשות המתמודדים מידע יותר טוב, הם יכולים להגיש הצעות יותר טובות או פחות סיכונים גלומים באשכול עלום שצריך להתמודד עם מערכת הנתונים שלו.

היו"ר - דוד טל :

המבקר קבע שלא היה מידע כזה בידי החברות.

אלכס לנגר :

אמרתי, אנחנו בתהליך של לימוד וממכרז למכרז אנחנו משפרים. אנחנו משקיעים מיליוני שקלים בסקרים ובאיסוף מידע וניתוחו, על מנת פעם אחת לשפר את אשכול הקווים, ONCE הוא עבר לתחרות של אשכול קווים, אנחנו משתדלים לשפר את תפקודו, כלומר לעשות תיקונים בפרישת הקווים על כל ליקוי שאנחנו יודעים עליו בפריסה הזאת. בנוסף אנחנו אוספים נתונים עבור הזכיינים על מנת שהם יגישו לנו הצעות מה שיותר אטרקטיביות, בשביל לקבל הצעות טובות, בדרך כלל ככל שהמידע שקוף יותר, מפורט יותר, היכולת להציע הצעות היא טובה יותר.

כל זכיין כשהוא מתמודד במכרז, עומדים סך הכול מרכיבי המכרז על מספר הנוסעים, הסובסידיה, מערכת ההוצאות, מספר האוטובוסים שצריך להפעיל, שעות ההפעלה, כל הנתונים האלה עומדים. הוא יכול להגיש הצעה, אם הוא חושב לדוגמא שאין מספיק נוסעים והאשכול יפסיד כסף, הוא רשאי לתבוע סכום סובסידיה שנראה לו נכון לנסיבות המכרז הזה. אם הוא חושב שהאשכול נושא בחובו רווחים טובים, הוא מתבקש לשלם תמלוגים. בסופו של דבר אנחנו גם משתדלים לנקוט במכרז, תיכף אני אגיע לזה, גם צעדים על מנת שכל הצעה שמוגשת לנו, תהיה מגובה –

היו"ר - דוד טל :

אני יכול להבין מזה מר לנגר, שאיפה שאתם נותנים סובסידיה, שם החברות לעתים קרובות מפסידות ואיפה שאתם גובים תמלוגים, שם החברות מרוויחות?

אלכס לנגר :

כן, הוצאות הפעלה, הפעילות נושאת רווח ולכן הממשלה מקבלת תמלוגים.

היו"ר - דוד טל :

אתה יכול לומר לנו שבבאר שבע הפעילות שלהם שם נושאת רווח?

אלכס לנגר :

בוודאי.

היו"ר - דוד טל :

ולכן הם שובתים? אני לא מכיר אדם שמרוויח שישבות.

אלכס לנגר :

אתה רוצה שנדבר קצת על באר שבע? בבקשה.

היו"ר - דוד טל :

לא, אני רוצה שתדבר על כל הנקודות שהעליתי, אבל בין היתר באר שבע, כדי לדעת, איך אתם בעצם קובעים תמלוגים ואת הסובסידיה ועוד כמה זמן ישלם משרד התחבורה סובסידיה בהיקף של מאות מיליוני שקלים או מיליארד שקל.

אלכס לנגר :

באשכול באר שבע אנחנו השתדלנו להעמיד לרשות המתמודדים את כל האינפורמציה שהייתה לנו על האשכול. סופו של דבר תוצאות המכרז היו שהמכרזים הציעו לנו תמלוגים גבוהים שאותם הם צריכים לשלם במהלך הפעילות שלהם. אין לזה שום קשר עם השביתה שנעשית שם כיום, שהיא סכסוך עבודה בין נהגי החברה והנהלת החברה, על הסכם עבודה קיבוצי, למיטב ידיעתי לא על השכר, אלא על העיקרון שהם דורשים הסכם עבודה קיבוצי. לנו אין שום קשר לנושא הזה, למעט העובדה שיש עכשיו בעיות בשירות התחבורה הציבורית בבאר שבע, תושבי העיר לצערי סובלים מהשביתה, זה מחד. מצד שני אני לא יכול להתווכח עם זכות השביתה של עובדים בחברה. אנחנו משתדלים לנקוט כל מיני צעדים.

אבשלום וילן :

למה שר התחבורה לא מתערב?

אלכס לנגר :

שר התחבורה קודם כל הביא את הצדדים אליו, בניסיון לארגן משא ומתן ולהגיע להסכמה, הניסיון הזה לא צלח, בעקבותיו אנחנו מוציאים צו שעכשיו מאפשר לכל המוניות להסיע בקווי השירות עד לסיום השביתה. אנחנו עושים את זה לא בשמחה, אלא משום שזה מהלך שבסופו של דבר נכפה עלינו, אחרי שלא הצלחנו להביא את הצדדים לסיום הסכסוך. אבל זה כמו כל הגורמים במשק, גורמים כלכליים אחרים.

אבשלום וילן :

ברשותך אני רוצה לשאול, באופן עקרוני אני רואה בדפים שקראתי, שגם לאגד וגם לדן יש חברות בנות שמתמודדות במכרז.

אלכס לנגר :

נכון,

אבשלום וילן :

מה ששאל אותך היושב ראש, אם אין כאן מעין פרדוקס כלכלי. נניח שאגד ודן בגדול זקוקות לסיוע ממשלתי, קרי סובסידיה. אבל חברת הבת מרוויחה ואז היא משלמת למדינה תמלוגים. אז זה לא איזה סירקולציה מוזרה קצת?

אלכס לנגר :

אני לא חושב שהסירקולציה מוזרה. כל הרעיון הוא בסופו של דבר להביא לתהליך שבו בכל אשכול, בכל אשכול גיאוגרפי, אשכול תחבורה ציבורית, נעשית עסקה כלכלית בין מפעיל ובין הממשלה, וזאת עסקה כלכלית ששני הצדדים צריכים לעמוד בה ולקיים אותה. היא נעשית ממש בחוזה שבו כל המחויבויות מוגדרות וכל התשלומים מוגדרים.

אבשלום וילן :

מר לנגר, המבקר מציין לנו בדוח שבעצם אין אשכולות. הרעיון הוא נכון שבכל מקום צריך לבנות אשכול כזה מסביב לעיר, ובסביבה של אותה עיר, בפועל לא זה מה שנעשה, ולכן יש במקום אשכול יש שם כמה עמודים כאלה קטנים ולא יותר מכך. לכן זה גם מקשה על החברות הללו להיכנס לבפנים. אתה יודע שהם צריכים את התחזוקה ואת התשתית, אז כשיש לך אשכול כזה שווה להשקיע במקום כזה, אבל כשאין אשכול כזה, יש פה ענף פה, ענף שם.

אלכס לנגר :

אני חושב שאשכולות שמוצאים למכרזים הם אשכולות פעילות גדולים מאוד. כמו שאמרתי לך מקודם, לעובדה שיש מעט או הרבה נושאים, אין משמעות למפעיל שמסתכל על העסקה, אנחנו מתכוונים בגדול לחלק את הארץ לכחמישים אשכולות. אני רואה פה את המפעיל של אשכול קווי עפולה –

היו"ר - דוד טל :

אני שואל דבר אחד, אתה עונה דבר שני, אומר דבר שלישי. סליחה, לפעמים אני שומע את זה, אז לא איכפת לי לתת לך לדבר בכיוון הזה משום שאני רוצה לשמוע גם את הדברים האחרים. אני רוצה לומר לך ולקרוא כאן שוב את מה שמבקר המדינה אמר ואני רוצה לתת תימוכין למה שאמרתי לך לפני דקה. לפי תוכנית הרפורמה המכרזים להפעלת קווים היו אמורים לכלול קבוצות של קווים, מה שאתה קורא לזה אשכולות, נכון? קבוצות של קווים, קבוצה של קווים, זה אשכול, נכון?

אלכס לנגר :

כן,

היו"ר - דוד טל :

שכולם באותו אזור גיאוגרפי, אומר מבקר המדינה שהדבר נועד לאפשר למפעילים שיזכו במכרזים, להקים תשתית לתפעול האוטובוסים ולתחזוקתם, שתסייע במתן שירות אמין ויעיל לציבור. אני מזכיר לך שחובת הנאמנות שלנו כאן היא לציבור האזרחים. לנו חשוב שהדבר הזה יתבצע, כדי השירות האמין והיעיל הזה, יינתן לציבור. אם הוא אמין, אני מניח שהתעריפים יוזלו יותר, ממילא הציבור ייהנה מזה, אמין וגם יעיל.

ממשיך המבקר ואומר – בפועל במכרזים שפורסמו רק מספר קטן של קווים מכל אשכול, המשמעות של זה שלא אשכול ולא בטיח ולא ענבים.

אלכס לנגר :

אני חושב שהאשכולות שאנחנו –

היו"ר - דוד טל :

לא מה אתה חושב, אני מציין מה שדוח מבקר המדינה.

אלכס לנגר :

אני מנסה לענות לך.

היו"ר - דוד טל :

אני מביא לכם לתגובה, אחרי שהגבתם כפי שהגבתם, הוא פסק כפי שפסק.

אלכס לנגר :

בסדר גמור,

היו"ר - דוד טל :

מה בסדר גמור?

אלכס לנגר :

אדוני רוצה לתת לי לענות?

היו"ר - דוד טל :

מה זה בסדר גמור, שאתה פעלת בניגוד למה שכוונת, המבקר מבקר אתכם ואתה אומר לי שזה בסדר גמור.

אלכס לנגר :

אני מנסה לענות, אם תאפשר לי אני אענה.

היו"ר - דוד טל :

אני מאפשר לך ,

אלכס לנגר :

אנחנו היינו בתהליך של ניסוי ותהייה, שבכל מכרז שיפרנו, שיפרנו בכל התחומים האלה, כל המכרזים שלנו היום הם אשכולות גיאוגרפיים הומוגניים של קווים.

היו"ר - דוד טל :

ממתי זה?

אלכס לנגר :

אנחנו סיבוב ראשון של מכרז –

היו"ר - דוד טל :

אתה מודה שכמבקר המדינה בדק את הדברים, האשכול לא היה אשכול?

אלכס לנגר :

האשכולות היו יותר חלקיים.

היו"ר - דוד טל :

חלקיים, לא כפי שקבעתם ברפורמה.

אלכס לנגר :

כל הדוח מתייחס לחלק הראשון של התחרות שבו הוכרזו ארבעה אחוז ראשונים. אמרתי אנחנו בכל מכרז שהתקדמנו, בכל אחד אנחנו עשינו שיפורים. אפשר לראות גם, האשכול ששאלת, הוא בבאר שבע, הוא אשכול הומוגני גדול, שכולל את כל קווי האוטובוסים העירוניים של באר שבע, אין שם אחד שהוא לא נמסר.

אני מזכיר לכולנו שבניגוד למתוכנן, כאשר התהליך החל, אנחנו ציפינו למשקיעים גדולים שייכנסו לענף, כולל חברות מחו"ל זרות שמתמחות בתפעול מערכות גדולות של תחבורה ציבורית ועושות את זה בארצות שונות. לצערי התחילה האינתיפאדה, התחיל משבר במשק והייתה בהחלט סביבה מאוד קשה לתהליך הזה, שהקשה על המפעילים. בנוסף למשבר הכלכלי, נוסף לנו הטרור בתחבורה הציבורית והביא לירידה מאוד משמעותית.

היו"ר - דוד טל :

אמרת שהאשכול לא אשכול, וכעת אתה אומר שאין כדאיות להשקיע באשכול שכזה.

אלכס לנגר :

לא, מה שקרה זה, שחלק מהציפיות לעלייה במספר הנוסעים ובחלק מהאשכולות שהופרטו, הייתה עלייה משמעותית במספרי הנוסעים, למרות זאת תוכניות עסקיות היה להם קושי להתממש.

היו"ר - דוד טל :

אנחנו עוד נשוב אליך, אני רוצה התייחסות, אתה מאוד ביקשת, רק תגיד את מי אתה מייצג אדוני?

מר אבינועם טלבי :

מנכ"ל עמותת אוטובוסים ציבוריים זעירים. במסגרת הדיון שהיה והשאלות נאמר שהחברות שהפריטו את הקווים וזכו במכרזים, אם יש רווחים הם משלמות תמלוגים ואם יש הפסדים מקבלות סובסידיות, זה ממש לא נכון, אין סובסידיות לחברות שהפריטו קווים, נקודה. זה גם כתוב בתקציב המדינה במפורש, אין סובסידיות.

היו"ר - דוד טל :

שמעתי פה לא נכון, מי רוצה להגיב על לא נכון?

עופר וינצ'בסקי :

סמנכ"ל כספים של אגד.

היו"ר - דוד טל :

היית באוצר אולי פעם?

עופר וינצ'בסקי :

הייתי באוצר,

היו"ר - דוד טל :

אם היית, אז אתה בטח בקיא בזה.

עופר וינצ'בסקי :

אני מאוד,

היו"ר - דוד טל :

- הלכת ישר לאגד,

עופר וינצ'בסקי :

זה לא ישר לאגד, זה אחרי תקופת צינון ואני מאוד, מאוד בקיא. עכשיו מתכנס הבוקר –

היו"ר - דוד טל :

אני מבקש שתשיב על מה שנאמר כאן.

עופר וינצ'בסקי :

עובדתית, יש סובסידיות.

היו"ר - דוד טל :

יש מישהו מהאוצר או ממשרד התחבורה שיכול להשיב על זה? אז אני מבקש את סליחתך, נשמע דבר רשמי יותר.

שאול מרידור :

קודם כל התשובה היא כן, יש סובסידיות, בחלק מהאשכולות טבריה היא דוגמא. אבל אני רוצה שנייה אחת להסביר – את עניין כלכליות האשכול.

היו"ר - דוד טל :

אני אתן לך להסביר, אני רוצה להבין גם ואני מניח שהצופים בבית שרואים אותנו רוצים להבין –

אבינועם טלבי :

בתקציב המדינה יש פסקה מפורשת שכתוב במפורש שלא מקבלים סובסידיות.

היו"ר - דוד טל :

אמר פה נציג האוצר, שיש אשכולות לפחות בטבריה, שהם לא רווחיים, שהממשלה משלמת שם סובסידיה. זאת אומרת הממשלה ומשרד התחבורה, לא נוהגים איפה ואיפה כלפי אגד וחברות אחרות.

שאול מרידור :

אני רוצה מעט להסביר על הכדאיות הכלכלית של אשכול, ששאלת את מר לנגר והוא התחיל להשיב. על הצד התפעולי של אשכול.

היו"ר - דוד טל :

זה קצת לא מוצא חן בעיני, מה שאני מבקש ממר לנגר אני שואל את מר לנגר, אני רוצה תשובה ממר לנגר, מה שאני שואל אותך אני רוצה תשובה ממך. אתה רוצה להמשיך בנושא הזה?

שאול מרידור :

זה קשור לתמלוגים ולסובסידיות.

היו"ר - דוד טל :

אני פשוט קצר בזמן,

שאול מרידור :

בסדר גמור, כשאנחנו מוציאים אשכול לתחרות, - כמה קווים בו ואם הוא טוב תפעולית או לא טוב תפעולית, בסופו של דבר המתחרה או המתחרים הפוטנציאליים צריכים להסתכל על החבילה ולבקש או תמלוגים או סובסידיה. במקרה של באר שבע הפעילות היא מאוד רווחית ולכן הם הציעו תמלוגים למדינה, במקרה של עפולה הפעילות היא פחות רווחית ואפילו קצת הפסדית ולכן ביקשו סובסידיה. בסופו של דבר רווחיות של המציע נגזרת מההצעה שלו ולא מכדאיות האשכול.

היו"ר - דוד טל :

תודה, אגד בבקשה.

עופר וינצ'בסקי :

כל קשיש, בכל מכרז, אצל כל מפעיל, מקדמת דנא ועד היום, ללא אפליה, ללא הבדל של אגורה בין אגד לבין כל המפעילים, כל קשיש מקבל חמישים אחוז הנחה, מקבל סובסידיה מהמדינה בין אם הוא במכרז ובין אם הוא אגד. כל זכאי ביטוח לאומי, מקבל הנחה מהמדינה על פי חוק, מקבל סובסידיה, בין אם הוא אגד ובין אם הוא במכרז. כל ילד מקבל הנחה של חמישים אחוז בין אם זה אגד ובין אם זה במכרז. בעפולה מקבלים סובסידיה כללית כי האשכול גירעוני, בצפת יש סובסידיה כי האשכול הוא גירעוני, בנהרייה יש סובסידיה כי האשכול הוא גירעוני. במודיעין תהיה סובסידיה כי האשכול הוא גירעוני, אין הבדל של כהוא זה, כהוא זה –

היו"ר - דוד טל :

יש איזה שהוא אשכול שהוא גירעוני - ?

עופר וינצ'בסקי :

יש לאגד הרבה אשכולות שהם גירעוניים, ובגלל זה אגד מקבלת סובסידיה, כמו בעפולה, כמו בנהריה, כמו בצפת.

היו"ר - דוד טל :

הנציג של דן בבקשה.

רפאל שמואל :

רפאל שמואל, ראש אגף התנועה של חברת דן. אני רוצה להגיד לך שהמסירה של האשכול הראשון שלנו זה היה אשכול סגור שחברת קווים זאב זכה בה. אנחנו אמורים למסור עכשיו אשכול נוסף שזה אשכול סגור של פתח תקווה, זה לא ענבים, זה אשכול, כל הקווים הפנימיים של פתח תקווה, לכן זה אשכולות שלמים לוקחים לנו. רק באשכול הראשון ובאשכול השני, אנחנו עוברים כבר את מה שאתה אומר, זה לא ענבים זה אשכולות של קווים, רק באשכול הראשון עשרים וחמישה קווים.

היו"ר - דוד טל :

אני ציטטתי מדוח מבקר המדינה, אני לא בדקתי את זה, אני רק יכול להסתמך על מה שנאמר, מבקר המדינה אומר את זה בצורה ברורה, אני אומר את מה שהוא אמר.

רפאל שמואל :

אני רק רוצה לחדד מה שאמרת וזה מאוד מפריע לנו, זה קווים שלמים, זה המון אנשים אצלנו נפגעים, נהגים אצלנו נפגעים, כשאנחנו הולכים למסור את אשכול פתח תקווה עכשיו, אשכול מאוד גדול, כל הקווים הפנימיים של פתח תקווה אנחנו צריכים למסור אותם. לכן זה לא מדויק שזה קווים בודדים, זה אשכולות וכמו שציינו, גם עופר ציין את זה, כל מכרז כזה שאנחנו מוסרים אותו, כולם רוצים אותו, אחרי זה אומרים ענבים.

היו"ר - דוד טל :

אני אמרתי את הדברים שאמרתי, כפי שקראתי אותם בדוח מבקר המדינה, חיזק לי את הדברים מר לנגר, שהוא אמר לי שאכן בהתחלה הייתה תוכנית אחת, בפועל היה כל פעם שינוי, הם ניסו לשפר את זה, זה היה ניסוי ותהייה כל הזמן, ובהתחלה בצורה מפורשת לא הוציאו אשכול שלם למכרז. לכן אני חושב שבפועל זה מה שקרה. אני מציע גם לאגד וגם לדן, למי שיש השגות לדוח מבקר המדינה, יכולים להעביר את זה.

קריאה :

זה עשרה אחוז באשכול הראשון ולא ארבעה אחוז, בדן שמונה אחוז מסרנו.

היו"ר - דוד טל :

זה יש לך ויכוח עם מר לנגר ולא איתי. כן גברתי.

חני מונין :

חני מונין, סמנכ"לית רשות ההסתדרות לצרכנות, לשעבר הרשות להגנת הצרכן. אין פה מספרים כדי לתאר את התחרות או חוסר התחרות. כולנו תושבי ירושלים משלמים חמישה וחצי שקלים בתוך העיר על תחבורה ציבורית. תושבי טבריה ששילמו עד 2001 ארבעה שקלים שבעים אגורות, משלמים היום שתיים שלושים, זאת אומרת זה ירד ביותר מחמישים אחוז. אני יכולה להמשיך ולתאר שבבאר שבע משלמים שלוש שבעים היום. האם תושבי ירושלמים יותר עשירים מתושבי באר שבע?

היו"ר - דוד טל :

בהחלט לא, זה ברור מתוך דוח העוני.

חני מונין :

אחרי בני ברק, גם בבני ברק משלמים פחות.

היו"ר - דוד טל :

נשאלת השאלה פה מדוע התעריפים ירדו בירושלים, כפי שירדו בטבריה למשל.

חני מונין :

בהחלט, אין פה הצדקה, אני אתן עוד המחשה, הקו של אשדוד תל אביב היה 14 שקלים, אחרי ההפרטה – כשבעה שקלים, זאת אומרת חמישים אחוז, זה המון כסף. הקו של ירושלים תל אביב עולה כעשרים שקלים, אין ספק שאם זה ירד לחמישים אחוז, זה יהיה הפרש מאוד משמעותי. אני עשיתי חישוב פשוט שלשנה מי שנוסע ירושלים תל אביב כמעט כל יום, עשרים פעמים בחודש, יכול להרוויח יותר מ3600 שקל בשנה, זה שכר מינימום. אנחנו מדברים פה על מספרים עצומים, אני חושבת שמשרד התחבורה לא עושה מספיק כדי להחיש את התחרות. אנחנו הצרכנים מוצאים שזה יותר באזורי הפריפריה, אנחנו רוצים שזה יהיה הרבה יותר מהיר ויותר מסיבי. אנחנו חושבים שהמדינה כבר בנויה לתחרות, יש מספיק אנשים שמוכנים להיכנס ולשים כסף, גם באזורים פחות רווחיים. אני לא חושבת שאנחנו צריכים לשלם לאגד, כשהוא מרוויח כסף עלינו, הוא לא נותן לנו כסף הצרכנים, למה הוא לא מוריד מחירים.

היו"ר - דוד טל :

מר לנגר, אוזנייך שומעות, אני לא אתן לך להגיב, תגיד בסוף. אוזנייך שומעות שהתוכנית שלכם של הרפורמה, איפה שהיא עובדת, היא עובדת אפילו יפה. הרשות להגנת הצרכן מאוד שמחה על כך שכתוצאה מהרפורמה הזאת המחירים הצליחו לרדת בחמישים אחוז, רק נשאלת פה השאלה, אולי השאלה הגדולה, מדוע לא נמשיך ונאיץ את התהליך הזה, כך שהרפורמה הזאת תכלול בתוכה, תקיף אזורים אחרים כמו לדוגמא ירושלים, שהמחיר נשאר עדיין בשמיים, כשבמקומות אחרים המחיר ירד בחמישים אחוז.

עופר וינצ'בסקי :

זה לא אותו שירות,

היו"ר - דוד טל :

זה לא אותו שירות, אני אתן לך להגיב בנושא הזה.

חני מונין :

אני מאוד מכבדת את דוח מבקר המדינה ואני חושבת שמשרדי הממשלה פחות מכבדים אותו. מן הראוי שתהיה וועדה חיצונית שתבדוק את הרפורמה במשרד התחבורה, כמו הרפורמה במשרדים אחרים ותראה איך היא מתקדמת ואיך אפשר להחיש אותה ומה עוצר אותה, הכול לטובת הצרכנים כמובן.

אלי בליליוס :

שמי אלי בליליוס מחברת תורבוס, אני בעסק הזה שנתיים וחצי השקעתי יחד עם שותפים הון גדול להיכנס לזה. אפשר להגיד שרק אחרי שנתיים אתה מתחיל להתבסס ואתה מתחיל להבין את הבעיות האמיתיות. אני רוצה להגיד שאני מאוד מעריך את כל התרומה של משרד התחבורה ושל המינהלת לנושא ההפרטה. זה לא דבר קל, זה דבר מאוד קשה, הבעיה הבסיסית פה שלא דיברנו עליה בשעה האחרונה היא מערכת ההסכמים הלא נכונה שנעשתה עם אגד ודן, לא היום, לפני שמונה או עשר שנים, ואנחנו היום על זה משלמים מחיר.

היו"ר - דוד טל :

עם מי?

אלי בליליוס :

עם הממשלה, עם מי שהיה בממשלה, איזה שר אני לא יודע, מי היה מהאוצר, אין לי שום מושג. אני יודע שהיום אני צריך להשתתף במכרזים מול דן ואגד, עם החברות הבנות, כאילו הבנות, שאני מפסיד במכרזים האלה. אני במשך השנה האחרונה השקעתי מיליון שקל בהשתתפות בארבעה מכרזים, שלושה מתוכם הגעתי במקום השני, בבאר שבע, בצפון הנגב ובעוד מכרז. כאשר הפער היה קטן מאוד, אני לא יודע אם הייתי זוכה, אם הייתי מרוויח כסף או לא מרוויח כסף, הפסדתי לאגד ולדן. שני מכרזים הפסדתי לאגד, מכרז אחד הפסדתי לדן.

אני אישית לא יכול יותר לשאת את ההוצאות האדירות האלה ואני לא מוכן ללכת למכרזים שמלכתחילה אני יודע שהרמה האיכותית והתפעולית של אגד ודן, מה לעשות היא גבוהה משלי.

היו"ר - דוד טל :

יש פה אולי סבסוד צולב שאגד מקבל מצד אחד סובסידיה, כתוצאה מכך היא יכולה לאפשר לעצמה - יש לי שאלה למר לנגר, אני רוצה לדעת אם הסובסידיה שאגד מקבלת לא גורמת לכך שמורידים את המחירים כשמתחרים עם האדם הזה בקו אחר.

אלכס לנגר :

קודם כל מערכת התחבורה הציבורית כולה, היא מערכת של איזונים בין סובסידיות שונות. הסובסידיה הצולבת היא בין קווים, ההצלבה היא בתוך פעילות הקו משעות השיא שלו, שהמפעיל צריך להעמיד אוטובוסים, את כל מלאי האוטובוסים שלו והנהגים בשעת השיא, ושעה אחרי זה כבר הוא צריך להחנות אותם, כי אין להם שימוש. ההבדלים בין שיא ושפל או בין קו עתיר נוסעים וקו שיש בו פחות נוסעים, הם מתאזנים בסופו של דבר.

היו"ר - דוד טל :

משרד האוצר.

שאול מרידור:

אני בטוח שלא הוועדה ואף אחד לא היה רוצה שנוציא מכרז על מחיר לקו למשל דימונה באר שבע. לעומת זאת, היא דיברה על קו תל אביב ירושלים, אז ברור מה יהיו התוצאות. הקו בין באר שבע לדימונה כנראה יעלה עשרות שקלים, והקו בין תל אביב לירושלים שהוא עתיר נוסעים –

היו"ר - דוד טל :

אנחנו מדברים על אשכול של קווים, קבוצה של קווים.

שאול מרידור :

כל התחבורה הציבורית במהות שלה מהווה סבסוד צולב, גם בתוך ירושלים, תיקח את קו-

היו"ר - דוד טל :

אני רוצה לדעת שזה בידיעתכם.

שאול מרידור :

כן,

היו"ר - דוד טל :

תיכף חבר הכנסת יאמר, אבל בכל הועדות שהייתי עד היום, משרד האוצר תמיד היה נגד סבסוד צולב, מההתחלה ועד הסוף. חבר הכנסת כהן.

אליעזר כהן :

אני רוצה לומר לך נציג שר האוצר, ליברמן ואנוכי מדברים עם שר האוצר, הבוס שלך על זה, בדיוק כמו שמשרד התחבורה עושה רפורמה, עושים רפורמה בכל המדינה, ועדת הכלכלה מנסה לשפר בהרבה מערכות במדינה הזו, הגיע הזמן שתבדקו את מדיניות המכרזים שלכם, אדם מדבר על זה. המכרזים מקשים על כל הפעילות הכלכלית במדינה הזו. אתם מוכרחים לבדוק מה קורה אצלכם במשרד.

קריאה:

אני חושב שעשו הרבה מאוד שינויים בשיטת המכרזים ובשנים האחרונות, הבעיה העיקרית היא ההסכמים הראשונים שנחתמו עם אגד ודן, לאגד ודן אסור להשתתף באותם מכרזים, צריך להגדיר מראש מה יוצא למכרז ומה לא יוצא למכרז. כל הנושא הזה של זליגת כספים מאגד ודן אל חברות הבנות לא פתור, אין פה אפילו נציג מהרשות להגבלים עסקיים שאני אישית ביקשתי שיהיה פה וזה גופים מונופוליסטיים. אין דרך, אם היום יש לאגד בעיה באשכול אלעד והוא רוצה אוטובוסים, הוא יביא אוטובוסים, אין פה חוכמות. צריך ליצור מצב שחמישה מפעילים הראשונים שהם כולם רוצים להמשיך עם העסק הזה, לא יצטרכו להתחרות במחירי ההפסד. כי אגד יש לו ממה להפסיד, לנו אין.

היו"ר - דוד טל :

אנחנו נבקש מהממונה על ההגבלים העסקיים לבדוק את הנקודה הזאת שציינת ושיעביר לנו דוח בנושא הזה, לגבי הכספים שעוברים. הוועדה תבקש מהממונה על ההגבלים העסקים לבדוק את הנושא הזה, העברות הכספים מחברת האם לחברות הבנות, איך הדבר מתבצע. נמשיך בדיון הזה בהזדמנות נוספת, נלווה את זה, דבר שני אנחנו פונים לממונה על ההגבלים העסקיים, לבדוק את מהות היחסים בין חברת האם לחברות הבנות ואיך זה משפיע על המכרזים, על המשתתפים האחרים במכרזים.

ירון טל :

עורך דין ירון טל מחברת דן. אני רוצה להתחיל ממה שנאמר עכשיו לגבי הנושא של ההגבלים העסקיים. הדבר הזה לווה ונבדק, כל תהליך המכרזים נבדק על ידי הממונה על ההגבלים העסקיים. יש במכרזים התניה מפורשת שלדן ולאגד אסור להשתתף בהם בצורה ישירה, אלא רק באמצעות חברות בנות. אני אגיד יותר מזה, חברת דן לא משתתפת במכרזים באמצעות חברת בת, היא משתתפת בשותפות שבה חלקה של דן פחות מחמישים אחוז, לדן יש שותפים אחרים, לכן אי אפשר לדבר במקרה הזה לא על סבסוד צולב ולא על השתתפות, כמו שהוצג פה, כאילו דן היא זו שניגשה למכרז בבאר שבע וכאילו המכרז הופסד כנגד חברת דן. חברת דן היא אחד השותפים, היא גם לא רוב, וגם אין לה רוב בהנהלה וגם לא בדירקטוריון של אותו שותף, אני מדבר על חברת מטרודן. לכן להציג כאילו יש פה סבסוד צולב או העברות, א' זה בלתי אפשרי מבחינת תנאי המכרז והדבר הזה נבדק.

היו"ר - דוד טל :

ידידי המלומד בוודאי לא יתנגד שאנחנו נפנה אל הממונה להגבלים העסקיים. הוועדה תדון בדוח הזה והיא תסיק את המסקנות מהדוח. יש עוד מישהו שרוצה להתייחס לפני שאני מסיים?

מיכאל חרל"פ :

מיכאל חרל"פ, סגן ראש עיריית מודיעין, התחבורה במודיעין הופרטה וקיים היום מפעיל חדש של תחבורה ציבורית. אנחנו בעקבות ההפרטה הזאת יש לנו בעיות חמורות שאף אחד לא נותן עליהם את הדעת.

היו"ר - דוד טל :

כמו למשל?

מיכאל חרל"פ :

לנו אין היום תחנה מרכזית, היום הרכבת אמורה להגיע למודיעין עוד שנה וחצי, ולנו אין תחנה מרכזית. אנשים הולכים להגיע למודיעין מהרכבת, הולכים לעלות לשדה פתוח. היום המפעיל טוען אני לא מסוגל לבנות תחנה מרכזית. משרד התחבורה גם אומר אין לנו את הכסף.

היו"ר - דוד טל :

זה היה בתנאים שלו?

מיכאל חרל"פ :

הוא לא היה חייב לעשות את זה.

היו"ר - דוד טל :

למה אתה רוצה שיעשה את זה?

מיכאל חרל"פ :

אם היו החברות הגדולות אגד ודן, אני מדבר על הזמנים הטובים, אז היה להם חברות –

היו"ר - דוד טל :

זה לא הזמנים הטובים,

מיכאל חרל"פ :

היום אין מי שבונה, לכן בעידן ההפרטה יש דברים שלא נותנים אליהם את הדעת, כגון בניית תחנה מרכזית. היום אף אחד לא מסוגל.

אליעזר כהן :

מה התפקיד שלך במערכת?

מיכאל חרל"פ :

סגן ראש העיר מודיעין,

אליעזר כהן :

אז התפקיד שלו לבנות תחנה מרכזית.

מיכאל חרל"פ :

עיריית מודיעין זה לא באחריותה, זה באחריות משרד התחבורה. משרד התחבורה אמורה לממן את הדבר הזה.

קריאה:

עיריית מודיעין לא אפשרה הקמת מסוף.

אליעזר כהן :

קל לזרוק האשמות,

מיכאל חרל"פ :

יש דברים שההפרטה לא מסוגלת להתמודד אתם ואנחנו בעיריית מודיעין מחפשים את התשובה ביחד עם משרד התחבורה, ביחד עם משרדים אחרים, כל אחד מגלגל את הנושא הזה לפתחו של מישהו אחר. התושבים יגיעו מהרכבת עוד שנה וחצי, והם יגיעו לשדה בור, כי אין שום מערך שיכול לתמוך בזה.

עמית גור :

עורך דין עמית גור, אני מייצג את קבוצת חברות עפיפי, שהיא חברת הנסיעות והתיירות מנצרת, שירותי אוטובוסים מאוחדים נצרת, שמפעילה את התחבורה הציבורית נתיב אקספרס.

בהמשך למה שאמר סגן ראש העיר במודיעין, אנחנו חושבים שאספקט נוסף שלא זכה פה לדיון בוועדה, זה בעצם מהי מטרת הרפורמה ומה הדרכים ליישם אותם. כשאומרים פה את המילה הפרטה, כשהפרטה בדרך כלל נתפסת כהוצאת תחום מסוים מידי הממשלה, והעברתה לידיים פרטיות.

היו"ר - דוד טל :

או מחברה מונופוליסטית,

עמית גור :

או.קי. , כאשר בדרך כלל המטרה העיקרית ולצערנו בצעדים שנעשו עד עכשיו, הדגש שניתן בדרך כלל במכרז הוא לנושא המחיר.

היו"ר - דוד טל :

התייעלות, המחיר, רמת השירות,

עמית גור :

בעיקר הפרמטרים שהיו במכרזים, היו היכולת לתת תמלוגים גבוהים יותר, או לתת סובסידיה נמוכה יותר. אנחנו חושבים שהממשלה לא צריכה לראות בנושא של התחרות, להבדיל מהפרטה, כאיזה ניסיון של הממשלה להתנער או להוציא את הדברים החוצה. הדברים צריכים להיות מרוכזים על ידי הממשלה, ואני מדבר בעיקר על התשתיות, זאת אומרת נושא של תחנות הסעה, תחנות מרכזיות, מערכת מרכז מידע, נושא הכרטוס האוטומטי. כל הדברים האלה, כשהממשלה משאירה את זה להסדרה בין המפעילים השונים, בינם לבין עצמם, ולא ממשיכה להזרים כספים לצורך העניין, ובמכרז עצמו נותנת דגש בעיקר לפרמטר של המחיר ולא לפרמטר של השירות ולא קובעת קריטריונים אחידים שהיו מוגדרים , זה פוגע בתחרות. אנחנו רק רוצים אם אפשר, הכנו פה חוברת שמרכזת את הנתונים.

היו"ר - דוד טל :

למנהלת הוועדה, נשמח לקבל את זה. נציג האוצר ואחר כך נציג אלעד.

שאול מרידור :

אני מבין שאנחנו לקראת סיום.

היו"ר - דוד טל :

אני רוצה להרגיע אותך, הוועדה תקיים דיון נוסף בנושא הזה, מכיוון שהדיון הולך ומתרחב ולא מיצינו אותו.

שאול מרידור :

אני רק רוצה להשאיר רושם כללי, אני מדבר מצד משרד האוצר, הרפורמה בענף התחבורה הציבורית היא רפורמה מבורכת שמביאה גם בצד הצרכן לירידת עלויות, גם בצד המפעילים אנחנו רואים שהמפעיל עצמו מפעיל בעלויות הרבה יותר נמוכות מאגד ודן, והרפורמה היא חשובה. צריך להבין שהרפורמה הזאת לא יכולה להתבצע ביום, אי אפשר מחר בבוקר לסגור את אגד ולקחת את כל הקווים, כי אין מי שייקח אותם.

היו"ר - דוד טל :

שאול, אנחנו מדברים על החלטה שהייתה ב - 1999, היום אנחנו כבר או טו טו ב – 2005.. כמה זמן אתה צריך עוד?

שאול מרידור :

התהליך הזה הוא ארוך,

היו"ר - דוד טל :

עד כמה ארוך, עד ביאת המשיח?

שאול מרידור :

לא עד ביאת המשיח.

היו"ר - דוד טל :

נציג ביתר.

יצחק פיודרוס :

בביתר עילית בעצם משנת 90 התחבורה הציבורית לא מופעלת על ידי החברות הגדולות, הייתה מופעלת על ידי החברה לפיתוח גוש עציון, עברה לעירייה ועברה אחר כך לחברת ביתר תור. הבעיה המרכזית, אני רוצה להצטרף למה שאמר, וזאת הבעיה המרכזית, כל המכרזים בכל נושא ההפרטה הוא אך ורק למחיר, נושא המחיר ולנושא התמלוגים או הסבסוד. נושא השירות לא מקבל שום ביטוי, מפני שאין שום תחרות. הנושא השני, יש בעיות, גם היה בזמנו באלעד, יושב לידי דובר אלעד, יש במקומות אחרים.

היו"ר - דוד טל :

אני חושב שמשרד התחבורה מחייב חברות להשתמש באוטובוסים מסוימים, זאת אומרת יחסית חדשה.

יצחק פיודרוס :

אין אפילו מי שיפקח על זה, יושבים שלושה מפקחים, אין להם כוח אדם לפקח על זה.

היו"ר - דוד טל :

המספר הזה מר לנגר נכון? שלושה פקחים בכל המדינה יש לכם?

אלכס לנגר :

אנחנו מפקחים היום על האשכולות,

היו"ר - דוד טל :

מר לנגר, כמה מפקחים יש לכם?

אלכס לנגר :

אני מנסה לענות,

היו"ר - דוד טל :

תגיד שלושה, חמישה, עשרה,

אלכס לנגר :

חברה פרטית שתפקידה לעשות בקרה על תפעול האשכולות, הם מפעילים כמה עשרות עובדים. יש להם משימה מוגדרת,

היו"ר - דוד טל :

או.קי. הבנתי, אדוני מדבר על שלושה.

יצחק פיודרוס :

הפיקוח של משרד התחבורה הוא שלושה פקחים, הוא מדבר על חברה שבודקת הדגמה של האשכולות, אני מדבר על הפיקוח של משרד התחבורה, בהתייחסות לבעיות ותקלות, לא מדובר כאן בשלושה אנשים.

היו"ר - דוד טל :

מר לנגר,

אלכס לנגר :

הוא מדבר על יחידה ממשלתית קטנה,

היו"ר - דוד טל :

אתה יכול להשיב על מה שהוא מדבר?

אלכס לנגר :

סליחה, עם כל הכבוד, אני מנסה להשיב תשובה,

היו"ר - דוד טל :

הוא מדבר על פיקוח של שלושה אנשים, אני שואל אותך, אתה מדבר איתי על חברה פרטית שיש לכם שהיא מפקחת על כל האשכולות, אנחנו מדברים פה על דבר אחר.

אלכס לנגר :

נכון, אנחנו מדברים על דבר אחר, אני מדבר על יחידת פיקוח קטנה, ממשלתית, שבאמת יש בה חמישה עובדים, שהיא נועדה להפעיל מערכות אחרות, היא בעצמה לא עושה פיקוח.

היו"ר - דוד טל :

הבנתי, העברת את הרושם הרצוי.

יצחק פיודרוס :

הנושא הזה, כל זמן שלא יהיה, במסגרת ההפרטה מה שחסר זה הנושא של התחרות, כל זמן שלא יהיה איזה שהוא גורם מפעיל לצד כל גורם מפעיל אחר, אין סיכוי שהסיפור הזה יצליח.

היו"ר - דוד טל :

אני רוצה לסיים את הדיון, אני מצטער היות ואני חושב שאנחנו רק התחלנו לדון בנושא. חבר הכנסת כהן.

אליעזר כהן :

אני קצת איחרתי, אבל ממה ששמעתי מכמה דוברים, אני הבנתי שהתחלתם רפורמה חיובית וכולם דווקא די בעדה, אבל הרפורמה בשלבי התכנון וההכנה לא סגרה מספיק את כל ההערות ששמענו כאן. מי באיזה מכרז, למי אין תחנה מרכזית, כל השירותים מסביב. האדון בסוף מנה , אני מתרשם ככה, אולי אני טועה, שהשירותים מסביב לא עובדים מספיק. מה שאני מציע, לא לבכות על חלב שנשפך, אלא להיפך, לבוא לקראת ולנסות לשפר.

היו"ר - דוד טל :

תודה רבה, אני רוצה לסכם את הדיון ולומר שהועדה תקיים דיון נוסף, היא תזמין גם את הממונה על ההגבלים העסקיים, כדי שהוא גם יחווה את דעתו. אנחנו נבקש ממנו גם שעד אז הוא יכין לנו חוות דעת לגבי מה שקורה בנושא הזה. הדיון הבא נייחד אותו יותר לכל הנושא של המכרזים.

אני רוצה להדגיש שיש צורך להמשיך ולקדם את הנושא הזה של המכרזים, לפחות לפי התוכנית המקורית שהיא בעצם הביאה את הפירות הטובים ביותר לצרכן.

תודה רבה, הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 10:00**