**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שלישי \***

**פרוטוקול מס' 1**

**מישיבת הוועדה המשותפת לוועדת הכלכלה ולוועדת הכנסת**

**שהתקיימה ביום שני, י"ז באדר א התשע"א (21 בפברואר 2011) בשעה 10:30**

**סדר היום:** **הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 100) (רישיון מפעיל וכרטיס חכם),**

**התשע"א-2010.**

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

יריב לוין – מ"מ היו"ר

ישראל אייכלר

**מוזמנים**:

עו"ד עמית אשכנזי – יועץ משפטי, הרשות למשפט טכנולוגיה ומידע

עו"ד יערה למברגר – ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

עו"ד טארק קסיס – ייעוץ וחקיקה-כלכלי פיסקלי, משרד המשפטים

יהודה אלבז – מנהל אגף תחבורה ציבורית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

חוה ראובני – סגנית בכירה ליועצת המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

שלמה כץ – ממונה פיקוח ארצי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

איל ניגר – יועץ כרטיס חכם, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עו"ד נועה כרמל, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

מיכה פרלמן – רפרנט תחבורה באג"ת, משרד האוצר

איציק כהן – ראש תחום חשבות וכלכלה, חברת דן

שמעון דהרי – יו"ר ארגון מוניות השירות

בדרי בן – מנכ"ל ארגון מוניות השירות

יהושע פורמן – מנהל אגף מחשוב ומערכות מידע, רכבת ישראל

דניאל בן שמעון – ממונה כלכלה וכספים בחטיבת נוסעים, רכבת ישראל

עו"ד ירון זפט – יועץ משפטי, רכבת ישראל

יהושע שופמן – יו"ר המועצה להגנת הפרטיות

אופיר קרני – מנהל כספים, חברת דן

אילן קרני – מנכ"ל מטרופולין

שרון שביט אגם – סמנכ"ל שירות, חברת מטרופולין

עו"ד עידית קירזון – אמון הציבור

רן בן-דוד – כלכלן, אגד

נמרוד הגלילי – איגוד לשכות המסחר

עו"ד שמעון מויאל – לשכה המשפטית, רכבת ישראל

עו"ד גיתית שיינין – יועצת משפטית, חברת סיטיפס

הרצל בדוסה – סמנכ"ל כספים, חברת סופרבוס

איתן פיקסמן – דובר חברת דן

חיים מרציאנו – ארגון חברות ההסעה

משה אמסלם – סמנכ"ל נוסעים, רכבת ישראל

אלי בליליוס – יו"ר דירקטוריון, חברת סופרבוס

איל ווקס – מנכ"ל חברת סופרבוס

מורן נזרי – רכזת קשרי ממשל, מגמה ירוקה

לינא כמאל – מתמחה, הרשות למשפט טכנולוגיה ומידע

טל גולדמן – פעיל תא קשרי ממשל, מגמה ירוקה

שי הורוביץ – חבר הנהלה, ארגון משתמשי התחבורה הציבורית בישראל

**ייעוץ משפטי:**  אתי בנדלר

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית:** שרון רפאלי

**הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 100) (רישיון מפעיל וכרטיס חכם),**

**התשע"א-2010**

היו"ר יריב לוין:

בוקר טוב לכולם. אני פותח את הישיבה. על סדר היום הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 100) (רישיון מפעיל וכרטיס חכם), התשע"א-2010. אנחנו מקיימים את הדיון הזה במסגרת ועדה משותפת לוועדת הכלכלה ולוועדת הכנסת במטרה לנסות לקדם את החוק החשוב הזה ולהביא לסיומו בתוך פרק זמן מהיר, ויחד עם זאת אחרי שנעשה את כל העבודה שמתחייבת, כי יש כאן כמה נושאים מורכבים שמצריכים דיון. אני מציע שנפתח בהצגת החוק. אני מבין שיש כאן מצגת. מי מציג?

יהודה אלבז:

בהצעת החוק הזאת יש שני חלקים: החלק הראשון הוא החלק שקובע את הצורך ברישיון מפעיל ומסדיר את החובות ואת התנאים לקבלת רישיון מפעיל- -

היו"ר יריב לוין:

אתה לא תצליח, אני כבר אומר לך. בלי להיות רופא.

יהודה אלבז:

אני מתנצל. אתה רוצה להמשיך?

מיכה פרלמן:

אני ממשרד האוצר. כמו שיהודה הציג אנחנו מתכוונים להסדיר במסגרת החוק הזה שני נושאים מרכזיים: הנושא הראשון הוא נושא של רישיון מפעיל, זה רישיון שלא קיים היום, והנושא השני שאנחנו נדבר עליו זה כל הנושא של כרטוס חכם וההסדרה הדרושה כדי להסדיר את זה כחוק ולתת לממשלה את הסמכויות הנדרשות כדי להסדיר את כל המעבר לאמצעי כרטוס אלקטרוניים.

רקע כללי: למה אנחנו מנסים להסדיר את הנושאים האלה? כמו שרובנו יודעים פה, אנחנו לאחר יישום שלב א' של תוכנית התחרות. גדלנו משלושה-ארבעה מפעילים לחמישה עשר. לכל מפעיל יש הסדר עם הממשלה. ההסדרים האלה הם הסדרים הסכמיים במהותם. אנחנו מדברים על שני סוגים מרכזיים של ההסדרים הללו – אחד זה חוזה זיכיון שאמנם זה במכרז, אבל אחרי זה נחתם ממש הסכם על החוזה בהתאם למכרז, ושוב – זה הסכם ולא ברגולציה מלאה של הממשלה. תכף אני אעמוד על ההבדל. הדבר השני שיש לנו זה הסכמי סובסידיה. יש גם הסכמי תחרות, אבל הסכמי סובסידיה הם ההסכמים העיקריים שמסדירים את ההפעלה של המפעילים ההיסטוריים שכבר היו קיימים לפני שיצאנו לתחרות, לפני שהוצאנו את המכרזים. ככה אנחנו מסדירים היום את התחבורה הציבורית באופן גורף.

אתי בנדלר:

בחוזה הזיכיון אין סובסידיות?

מיכה פרלמן:

יש סובסידיות, אבל ההבדל הוא ההליך. הליך של חוזה זיכיון מתחיל במכרז פומבי, וכל המתמודדים צריכים להתמודד ולהציע הצעות תחרותיות. ככה נקבעת הסובסידיה וגם כל הפרמטרים של השירות. הסכם זיכיון פירושו לבוא מול אגד ודן ומול עפיפי בצפון, ופשוט לנסות להגיע איתם להסכמה במהלך של משא ומתן מה גובה הסובסידיה, איזה סוג שירות הם אמורים לתת ולעשות את זה בהליך של משא ומתן מראש ולא של מכרז.

הסמכות הקיימת למפקח על התעבורה מדברת היום על הסמכות להעניק רישיון קו. כל הסמכות הזאת שאנחנו בסוף מוציאים מכרזים ועושים הסכמי סובסידיה נובעת מסמכותו של המפקח על התעבורה להעניק רישיון קו להפעלת קו שירות באוטובוס. רישיון קו כולל בתוכו את המפה של הקו, את התחנות, את סוגי האוטובוסים, ומשם נובעת הסמכות. מה שאין בפקודה זה כל מיני נהלים איך אמורים להעניק את רישיון הקו הזה, מי רשאי להפעיל או לקבל רישיון קו. כלומר מדברים בעיקר על כך שאנחנו יכולים להעניק רישיון קו אבל לא למי ואיך ובאלו תנאים. את כל זה אנחנו עושים בהסכמים היום או במכרז או בהסכמי סובסידיה. לכן אנחנו רוצים להנחיל משהו שיהיה יותר רגולטורי שיגיד שמי שרוצה להפעיל תחבורה ציבורית ורוצה לקבל רישיון קו חייב לעמוד בתנאים מסוימים, גם לפני שהוא מקבל את הרישיון לידיו וגם אחרי שהוא יפעיל, ותוך כדי ההפעלה הוא צריך לעמוד בתנאים הללו.

פה מגיעה השאלה מהו רישיון מפעיל, מה המצאנו פה. רישיון מפעיל זה רישיון שניתן למי שעמד בתנאי הסף שאנחנו תכף ניגע בהם ונסביר כל תנאי – מה הכוונה בו ולמה אנחנו שמים אותו. אבל בעצם כל מי שרוצה להפעיל היום תחבורה ציבורית יצטרך לקבל רישיון מפעיל כתנאי היולי, בלי זה הוא לא יוכל לקבל רישיון קו.

היו"ר יריב לוין:

זה יהיה תנאי סף גם לגשת למכרזים אחר כך? זאת שאלה מהותית.

מיכה פרלמן:

זאת שאלה קצת עדינה כי לא רצינו להגיע למצב שמפעיל שלא קיים היום חייב לעשות הרבה פעולות שעולות הרבה כסף רק כדי להתמודד, ואם הוא לא זוכה - -

היו"ר יריב לוין:

התשובה היא "לא", אם כך.

מיכה פרלמן:

אז משהו ביניים שאנחנו יודעים שהוא יוכל לעמוד בתנאי הסף- -

היו"ר יריב לוין:

מאיפה אתה יודע?

מיכה פרלמן:

הוא יצטרך להוכיח שהוא עושה פעולות כדי לעמוד בהן, וכמובן, תנאי לזכות בחוזה זה שתוך פרק זמן מסוים הוא כן עומד בתנאים- -

יערה למברגר:

למשל, אתה מציג חוזה שמראה על התקשרות שאתה ערוך- -

היו"ר יריב לוין:

זה מאוד בעייתי, בעיניי. הרי יש פה כל מיני דרישות מדרישות שונות. לא את כולן אפשר לפטור בהצגת חוזים שונים. והרי בסופו של עניין תקיים מכרז, ייגשו אנשים, ואחר כך הם לא יעמדו בתנאי הסף שמובנה בתוצאה הסופית, אבל אתה לא כותב אותו- -

מיכה פרלמן:

אנחנו נכתוב אותו כתנאי לזכות. אתה לא תוכל לזכות אם אתה לא עומד בזה או אם אתה לא מיישם את זה תוך פרק זמן מיום שזכית.

היו"ר יריב לוין:

אבל הרי יש שתי אפשרויות: האחת היא שאתה אומר מראש שאתה לא נותן למתמודד לגשת למכרז אם אין לך את זה מראש; או דרך שנייה שקודם הוא זוכה, ואחר כך אתה שולח אותו להשיג את זה, ואז יש תמיד חשש שהוא לא ישיג את זה, והתוצאה תהיה שמשתתפים במכרז כל מיני גורמים שיש להם פתח מילוט אם הם לא רוצים.

יהודה אלבז:

כדי להתגבר על הבעיה הזאת אנחנו עובדים היום במכרזים בשני שלבים: יש שלב הפרה-קווליפיקציה שבו אתה לא מבקש ממפעיל שיהיה לו כבר ניסיון, אלא אתה אומר לו שזה השלב שהוא יכול להוכיח את הרצינות שלו ואת הכוונות שלו, וכדי שתעבור לשלב הבא אתה תצטרך לעמוד בתנאי הרישיון. זאת אומרת אתה תוכל לגשת לשלב א' של הפרה-קווליפיקציה גם אם אין לך ניסיון קודם בתחבורה ציבורית, ושנית, כדי לעבור לשלב הבא ולהגיש הצעות ברגע שאושרת מבחינת האיתנות הפיננסית שלך והיכולות שלך, אתה תצטרך לעמוד בכל התנאים בשביל לגשת למכרז ספציפי.

היו"ר יריב לוין:

מראש.

יהודה אלבז:

מראש.

היו"ר יריב לוין:

אז אם כך, אנחנו חוזרים למשבצת הראשונה: אז מה ההבדל? אז אתה עושה תהליך דו שלבי שסופו בכך שלפני שהוא ניגש למכרז הוא צריך לעמוד בכול.

יהודה אלבז:

זה נכון.

מיכה פרלמן:

לא בדיוק. אני רוצה לשים פה עוד מחיצה. יש ההליך המכרזי והליך של רישיון מפעיל. בסוף אנחנו אומרים את הדבר הפשוט הבא: אתה רוצה להפעיל – יהיה לך רישיון מפעיל. אנחנו יכולים לעשות הרבה תנאים להליך המכרזי היום. אנחנו שמים אותם ב-PQ ואחר כך גם במכרזי RFP עצמם. לכן אפשר לעשות את ההפרדה הזאת במובן החוזי, שכן אנחנו יכולים לקחת את האיתנות הפיננסית ולהגיד שלמי שאין איתנות פיננסית כבר בשלב ה-PQ בכלל לא יעבור את שלב ה-PQ. ואנחנו יכולים אחרי זה לדבר אולי גם על פרמטרים מסוימים בניסיון בהפעלת נסיעות בשכר כפרמטר שמעביר אותך. לא כל הפרמטרים, כנראה, נוכל לשים בשלב ה-PQ, שכן הם כרוכים בהוצאות. כמו למשל מערכות שלמות של אמצעי בקרה ואכיפה למפעיל שלא קיים או שהוא מפעיל לא של אוטובוסים בקווי שירות זה לא משהו שהוא דרישה.

היו"ר יריב לוין:

אז למה שאלה לא יהיו חלק מתנאי הרישיון של הקו ולא רישיון המפעיל?

מיכה פרלמן:

זאת סוגיה משפטית שדנו בה עמוקות.

שלמה כץ:

לא בהכרח זה שייך לקו ספציפי. לרישיון קו יש היום חמישה נספחים שמגדירים את המהות של הקו עצמו. כל מה שאתה לא יכול לשייך אותו ספציפית לקו, אלא להפעלה כוללת – מקומו לא ברישיון הקו שמדבר על קו.

מיכה פרלמן:

יש היום 1,600 קווי שירות בתחבורה ציבורית, ולכל אחד יש המאפיינים שלו. אנחנו ניסינו לקחת את המכנה המשותף של כל מה שהיינו רוצים ממפעיל תחבורה ציבורית במדינת ישראל שיהיה לו כבסיס לכל הקווים שהוא לא יפעיל.

אפשרנו לעצמנו לעשות כמה סוגים של רישיון מפעיל כי יש אשכולות פעילות שמצריכים התייחסות קצת שונה.

תנאי הסף של רישיון מפעיל – ניסיון בהפעלת נסיעות בשכר וגם נגדיר בעלי תפקידים מסוימים שחייב להיות להם ניסיון בהפעלת נסיעות בשכר; כמובן, האיתנות הפיננסית של הארגון. אנחנו מדברים על אמצעים שיאפשרו מערכות בקרה ואכיפה וגם ניהול צי רכב ודברים כאלה שמבחינתנו יהיו הבסיס לכל מפעיל תחבורה ציבורית. כמובן, קיומן של מערכות מידע לציבור, כרטוס חכם ואמצעים אלקטרוניים.

אנחנו ניגע בזה כשנעבור על החוק, אבל היה חשוב לנו גם להדגיש שמה שמהווה תנאי סף לרישיון הוא גם תנאי לשמירה על הרישיון כדי שזה לא יהיה שפעם אחת עוברים וזהו. עשינו את שינויי הנוסח המתבקשים. למשל, אם אמרנו בהתחלה שתנאי הסף לקבלת רישיון מפעיל הוא מי שיש לו רק האמצעים לאפשר כרטוס חכם, אז מי שאחרי זה לא מאפשר את השימוש באמצעים הללו יאבד את רישיון המפעיל שלו. זאת אומרת אנחנו לא רק כדי שזה יהיה שם, אלא כדי שזה יאפשר את השימוש. זה גם חלק אינטגרלי מהחוק.

דיברנו על כך שנעשה כמה סוגי רישיונות מפעיל שיתעסקו קצת בגודל האשכול. אין דין אשכול שיש בו אולי 300 אוטובוסים כאשכול שיש בו 80 אוטובוסים. זה מצריך איתנות פיננסית אחרת, מערכות אחרות, וכמובן, יותר אוטובוסים וכדומה. גם הרכבי אוכלוסייה: אנחנו יודעים שיש אוכלוסיות עם צרכים מיוחדים שדורשים את יכולת הגמישות. למשל אוכלוסייה חרדית סביב השבתות והחגים, ולהכפיל את מספר האוטובוסים. זה מצריך מלאי אוטובוסים אחר ולא כל אחד יכול לעמוד בזה. לכן עשינו את האפשרות שנתקין כמה סוגים של רישיונות מפעיל. כמובן, למפקח על התעבורה יש זכות לבטל רישיון. זה לא רק ביטול רישיון שהמשמעות היא, כמובן, שאי אפשר יותר להפעיל קווי שירות, אלא גם הגבלת הרישיון וסנקציות ביניים כדי שזה יהיה משהו יעיל.

לסיכום, אנחנו מדברים על רישיונות המפעיל כמה שיגדיר את תנאי הסף להפעלת קווי שירות באופן כללי. זה קצת דומה ל-PQ, אבל משלים לזה במובן הרגולטורי, זה לא רק הליך חוזי. הוא יאפשר יצירת סטנדרטים בתחבורה הציבורית. שוב, היום יש לנו חמישה עשר מפעילים, ואנחנו לא יודעים כל כך כמה יתוספו, יש לנו כבר מפעיל מחו"ל שרוצה להצטרף למכרזים הבאים, וחשוב שתהיה יכולת לממשלה להגדיר את הסטנדרט בבת אחת ולא במשא ומתן מול כל חמישה עשר המפעילים. אנחנו בכלל זה הופכים את הכלים הקיימים של המפקח על התעבורה שהם כלים חוזיים, לכלים מנהליים, וזה בא לידי ביטוי בקביעה למי מגיע רישיון מפעיל, באיזה תנאים הוא יכול להפעיל ובאלו תנאים הוא שומר על הרישיון. רישיון מפעיל הוא כלי חשוב ליצירת האחידות בענף התחבורה הציבורית ולשיפור רמת השירות. בהערת אגב אני אגיד שלעולם שלעולם שאנחנו רוצים ללכת אליו של רשויות תחבורה מטרופוליניות יש עוד משמעות לזה, שיש סטנדרטיזציה בתחום ועכשיו כדי לאפשר לרשויות האחרות להמשיך עם זה.

הכרטיס החכם שהוא החלק השני של הצעת החוק שמונחת לפנינו באה להסדיר את נושא הכרטיס החכם. גם פה, אחרי שכבר התחלנו בהנפקה של כרטיס חכם, בעיקר בגוש דן, ששם הפצנו כבר למעלה מ-500 אלף כרטיסים שמשתמשים בהם יום-יום. אנחנו מתכננים לסיים עד סוף שנה זאת את הכרטיס החכם בכל הארץ, וזה לא יהיה רק אזור גוש דן ואזורים נוספים, אלא גם ירושלים, צפון דרום – כל הארץ. בעקבות המעבר לכרטיס חכם וכדי להפיק מהם את התועלת שאנחנו רוצים להפיק מהם אנחנו צריכים להקים מסלקה וליצור הסדרי סליקה בין מפעילים. דוגמה אחת לכך היא הרכבת הקלה בירושלים שתפעל פה בלב ירושלים כשאגד יהיה המפעיל מסביב, ואולי גם בתוך המפעיל. אבל זה בכל מקרה דורש הסדרים כדי שיידעו איך להתחשבן בכרטיס משותף. בגוש דן הבעיה היא יותר חמורה – יש שם בערך שבעה או שמונה מפעילים שאנחנו נרצה שלנוסע לא יהיה אכפת עם איזה מפעיל הוא נוסע, אלא שיוכל לנסוע עם כרטיס וזהו. לכן נצטרך לדעת איך להתחשבן בין המפעילים.

הבעיה היא שהיום אין לממשלה סמכות מפורשת להתקין תקנות ולהסדיר את ההסדרים הנדרשים כדי לפתור ולנהל את כל המעבר למערך של תשלום אלקטרוני בתחבורה הציבורית. לכן אנחנו מציעים להעניק סמכויות למפקח על התעבורה. אלו הסמכויות שנפגוש אחרי זה בחוק שנדרשים כדי להסדיר את המעבר לכרטוס חכם. אחד זה כל מה שקשור בהנפקת כרטיסים – מי יכול להנפיק לכל אזרח כרטיס חכם, איזה סוג דרישות חלים על אותו מנפיק. יש פה גם סוגיות מאוד כבדות של ביטחון מידע והגנה על הפרטיות, ואנחנו ניגע בזה כשנגיע לחוק. איזה סוג אחריות נטיל על מי שמנפיק את הכרטיס, ואיך אנחנו מונעים מאנשים להשתמש בו לרעה ולעשות מעילות וכדומה. אנחנו מדברים על סוגי הכרטיסים עצמם ואלו שירותים אפשר יהיה לעשות עם הכרטיס החכם, איך עושים הנחות בכרטיס החכם הזה. היום יש גם שאלה איזה סוגי כרטיסים אפשר יהיה לטעון על הכרטיס החכם, למשל, אם זה כרטיסייה, "חופשי-חודשי" – אמור בסוף להיות הכול, אבל גם זה צריך להסדיר בצורה מסודרת.

כמו שאמרתי קודם, אנחנו צריכים את הסמכות המשלימה לזה כדי ליצור הסדרי סליקה בין המפעילים כדי שנשיג את כל התפוקות שאנחנו רוצים מאותו כרטיס חכם.

אנחנו מדברים על מרכזי שירות: מעין back office שיכול לפתור בעיות לאזרח התמים שהיום יש לו כרטיס חכם ומחר הוא מאבד אותו ולא יודע כמה כסף נשאר לו – אלף ואחת בעיות אחרות שיכולות לצוץ, והוא צריך שירות. זה מרכז השירות שאנחנו רוצים ליצור ולהבהיר למפעילים מהם התנאים המינימליים שצריכים להיות למרכז שירות כזה.

היו"ר יריב לוין:

אתם לא רוצים לשלב אותו בתוך מרכזי המידע? שתהיה כתובת אחת שאליה פונים בכל הנושאים?

קריאה:

זאת שאלה אחרת.

היו"ר יריב לוין:

אני לא נכנס לעניין הטכנולוגי, אני מדבר מהכיוון של האזרח, שהוא יודע שבכל עניין שיש לו שנוגע לשירות של התחבורה הציבורית הוא הולך לאותו מקום.

יהודה אלבז:

אפשר יהיה לשלב את הטלפון. אבל רוב הזמן כשהאזרח ירצה לדבר עם מישהו הוא ירצה דלפק, הוא ירצה לדבר עם מישהו. הוא ירצה להגיד, הנה הכרטיס שלי, הוא לא עובד. צריך לייצר את הדלפקים האלה ואת השירות לציבור.

היו"ר יריב לוין:

זה ברור, אבל ההיגיון, לדעתי, חייב להיות שהטלפון, הפנייה, אתר האינטרנט זה אותו אחד.

יהודה אלבז:

אפשר לחבר את הטלפון.

שלמה כץ:

בחלק המידעי של זה אנחנו נחבר אותו.

מיכה פרלמן:

אנחנו מדברים על סמכויות פיקוח, איך מתפעלים את מערך הכרטוס החכם, איך אפשר לפקח על המפעילים השונים. כל מי שעוסק בכרטיסים חכמים, כולל בנק הדואר – איך נפקח עליו. וכמובן, כל סוגיית המידע והעזרים הנדרשים לשמירה על הפרטיות. משרד המשפטים פה גם, אני מניח, יוסיף על הנקודה הזאת.

אלו למעשה שני הדברים שאנחנו רוצים להעלות היום בהצעת החוק.

היו"ר יריב לוין:

מאה אחוז, תודה רבה. יהודה, יש הערות נוספות שאתם רוצים להעיר?

יהודה אלבז:

לא. אני חושב שמיכה יכול להחליף אותי.

היו"ר יריב לוין:

בסדר גמור. מי רוצה להתייחס? אני מציע שנחלק את ההתייחסות לשניים: נעשה סבב ראשון שנוגע להתייחסות לנושא של רישיון של המפעיל והרישיונות של הקווים, ואחר כך החלק השני שנוגע לכרטיס החכם. בבקשה.

אילן קרני:

אני מנכ"ל מטרופולין. רק לסבר את האוזן, בעיקרון היום קיימים שני משטרי הפעלה: יש משטר הפעלה של 70% מהשוק. זאת הפעלה ללא מכרז – זה endless נכון להיום, ו-30% במכרזים במשטר ההפעלה השני. נכון לעכשיו אנחנו, המפעילים הפרטיים, מכינים עבודה שמכין אותה מי שהיה הממונה על ההגבלים העסקיים דוד תדמור, ונגיש אותה גם למשרד האוצר וגם למשרד התחבורה להתייחסות.

נוסף לכך, רק בנושא הכרטיס החכם מאוד נכון שהסמכות תהיה בידי משרד התחבורה כי השלב הראשון היה שכל מפעיל בעצם בנה את המערך שלו ועכשיו צריך את ההתממשקות. הסמכות של הרגולציה כלפי מטה היא הרבה יותר נכונה.

היו"ר יריב לוין:

הערות נוספות. יש כזאת הסכמה כללית על החוק? אין הערות? הכול טוב, הכול בסדר? זה בסדר, לפעמים זה טוב שזה ככה.

יערה למברגר:

להשלים את מה שמיכה אמר לגבי רישיון מפעיל. רישיון המפעיל לא נותן את הזכות להפעיל קו שירות- -

היו"ר יריב לוין:

זה ברור.

יערה למברגר:

- - הוא נותן את הזכות להתמודד, וזה לא מונע מההסדר שנמצא בתקנות התעבורה כיום – תקנה 385 ואילך, פרק שני לחלק ה' שהוא הסדר שלם לרישוי הקו. אז רק כדי להשלים שמה שאנחנו מדברים פה מוסיף על זה, אבל לא גורע.

היו"ר יריב לוין:

ברור. השאלה היא איפה הדיכוטומיה. איזה נושאים צריכים ליפול בתוך הרישיון שנוגע לקווים הספציפיים, ואיפה הם במה שאתה דורש מבן אדם מראש כדי שהוא בכלל יוכל להיכנס למשרד.

יערה למברגר:

אני בהחלט מסכימה עם השאלה של אדוני שיש כאן בהחלט שאלה חשובה לגבי ההבחנה בין הדברים.

ישראל אייכלר:

יש לי כמה שאלות כדי להבין את הנושא.

היו"ר יריב לוין:

בבקשה.

ישראל אייכלר:

מה נשתנה? מה קורה היום? האם היום אדם יכול להפעיל קו תחבורה בלי רישיון של משרד התחבורה? מה החוק הזה רוצה?

יהודה אלבז:

לא. כיום כל קו מקבל רישיון בנפרד. יש תנאים; לדוגמה, מי שרוצה להפעיל הסעות – יש תנאים שהחברה צריכה לעמוד בהם: היא צריכה משרד, היא צריכה חניון, היא צריכה הנהלת חשבונות. אין כיום תנאים בחוק למי שרוצה להפעיל קו שירות. בשביל להפעיל קו שירות אין שום בקשה, אין שום דרישת סף. זה מה שאנחנו באים לתקן. אנחנו לא באים לתקן את הדרך לתת רישיון קו, אנחנו באים להגיד שיש דרישות מינימליות ממפעיל תחבורה ציבורית. הוא צריך רמה מקצועית מינימלית ויכולות לספק שירות לציבור שלא צריכות ליפול מהדרישות שהציבור צריך. לכן אנחנו באים ואומרים שמפעיל צריך להחזיק ברישיון קו ובנוסף לכך גם ברישיון מפעיל שקובע את היכולות הכלליות שלו. יכול להיות שהיום הוא מפעיל קו כזה, ומחר הוא יפעיל קו אחר. היכולות שלו צריכות להיות כל הזמן אותו דבר, והוא צריך לעמוד בתנאים האלה להפעיל כל קו שהוא יפעיל.

בן בדרי:

מדובר גם במוניות או הכוונה - -

יהודה אלבז:

לא, רק באוטובוסים.

היו"ר יריב לוין:

אבל יהיה סעיף שקובע סעיף בתנאי רישיון המפעיל שרישיון יקבל רק מי שנותן זכות קדימה למוניות שירות.

אתי בנדלר:

זאת הצעה מצוינת. אתה יודע, אדוני, משום שאולי סוף-סוף יהיה בחוק הזה גם איזשהו תנאי מהותי כי עיקר החוק הוא חוק מסמיך, אין בסעיפים האלה שום תנאי מהותי.

היו"ר יריב לוין:

שליהודה לא יישאר גרון בכלל עם עומס העבודה שיהיה לו פה, לפי החוק הזה.

ישראל אייכלר:

אדוני היושב ראש, עד כמה שאני יודע, יש חוק יסוד: חופש העיסוק – היועצת המשפטית בוודאי תגיד את זה טוב ממני – שאנחנו צריכים להקל כמה שאפשר על אנשים לעסוק. אני רוצה לקנות אוטובוס או שניים ולפתוח חברה, ועדיין אין לי רישיון ממשרד התחבורה לקו מסוים כי יש אגד ודן וחברות שהיו במכרזים. האם יוצרים לי פה דברים שימנעו ממני אפשרות להפעיל אוטובוסים מכיוון שאין לי א', ב' ו-ג'? האם החוק הזה לא מכביד על האזרח, על חופש העיסוק של אנשים שעוסקים בהסעות?

חוה ראובני:

אני אנסה להשיב. מותר להפעיל שירותי אוטובוס שהם לא קווי שירות היום. כל אחד יכול להקים חברה ולקבל רישיון למשרד הסעות ולעשות הסעות מיוחדות, שמי שמזמין לוקח אוטובוס מנקודה לנקודה לשירות המזמין. אנחנו כאן לא מדברים על סוג הסעות כזה בחוק, אלא על קווי שירות – נסיעה במסלול קבוע שבעדה משלם כל נוסע בנפרד. החובה לקבל רישוי להסעה מן הסוג הזה קיימת גם היום בחוק. אנחנו מבחינה זו לא יוצרים כאן איסור חדש, אנחנו רק בונים אחרת את הדרך לקבל את הרישיונות האלה. אם בעבר הרישיון ניתן פר-קו, כל קו לחוד, וכשאנחנו יוצאים למכרז אנחנו מוציאים אותו על אשכול קווים, אבל הזוכה בסופו של דבר מקבל רישיון לקו אחד, שניים, שלוש, ארבע ושש עשרה קווים, לפי המכרז, אנחנו מדברים כאן לרשיין את המפעיל עצמו, ואחר כך הוא יהיה זכאי להתחרות על הקווים עצמם. נושא של הפעלת קווי שירות גם היום תלוית רישיון.

ישראל אייכלר:

אז אני קודם כול רגוע שאדם יכול להפעיל חברת הסעות ולא צריך רישיון- -

חוה ראובני:

הוא כן צריך רישיון.

ישראל אייכלר:

רישיון רגיל, כמו שהיה עד היום, לא מחמירים פה. מחמירים?

אתי בנדלר:

לא בנושא הזה.

ישראל אייכלר:

לגבי קווי שירות יש עניין של מכרזים ואנחנו בתקופה של הפרטה ורוצים עוד חברות ועוד חברות. יהודה אומר שכדי שהמכרז יהיה מסודר הוא רוצה תנאי סף ברורים מי יכול לגשת למכרז. השאלה האחרונה שלי בעניין היא האם הדרישות האלה לא ימנעו מאנשים לגשת למכרזים, וזה יהיה קצת מכרז תפור לכמה וכמה חברות שעומדות בתנאים האלה.

חוה ראובני:

עצם העובדה שכבר היום יש חמש עשרה חברות שמפעילות בפועל, והתנאים שכתובים כאן הם תנאים שהן מסוגלות לעמוד בהם, והיו מתמודדות נוספות שלא זכו, אבל הן גם כשירות לעמוד בהם, אנחנו לא מדברים על שוק מצומצם במיוחד. אנחנו מדברים כאן על סטנדרטים מינימליים ואחידים כך שהסטנדרט שיידרש מהמפעיל בכל אשכול קווים בכל מקום בארץ יעמוד באותו סף מינימלי. אבל אנחנו ממש לא מדברים על תנאים שזה יתאים לשלוש-ארבע חברות בלבד שיכולות לעמוד בזה.

אתי בנדלר:

אני אוסיף לזה עוד שתי מילים: כפי שזרקתי רבע הערה קודם, אבל ניכנס לזה יותר כשנקרא את הסעיפים הרלוונטיים – החוק המוצע הוא יותר חוק מסמיך, הוא לא קובע בעצמו שום תנאים. הוא מסמיך בחלק מהדברים את השר לקבוע נושאים מסוימים בתקנות, ובנושאים אחרים הוא מסמיך את המפקח על התעבורה לקבוע תנאים. בהתאם למוצע כרגע אם הכנסת תאשר את החוק כפי שהוא מוצע, בעצם לא יהיה שום פיקוח פרלמנטרי על אף אחד מהתנאים: לא על התנאים שנקבעו בתקנות ובוודאי לא על התנאים שקובע המפקח מכוח הסמכות שמוצע לתת לו כאן. דהיינו איננו יודעים בעצם על אלו תנאים מדובר – האם יהיה בהם כדי להקשות או להקל, להרחיב או לצמצם לעומת המצב הקיים כיום. הוועדה, כמובן, תצטרך לתת דעתה בעניין ולהחליט האם באותם נושאים שבהם מוסמך המפקח על התעבורה לקבוע תנאים ראוי להשאיר את זה למפקח על התעבורה או שמא ראוי שחלק מאותם תנאים ייקבעו בתקנות, והאם התקנות טעונות אישור פרלמנטרי, קרי – ועדת הכלכלה של הכנסת או לא – בכולן או בחלקן.

ישראל אייכלר:

זה מופיע בחוק?

אתי בנדלר:

כפי שאמרתי, כשנקרא את הסעיפים עצמם הוועדה תיתן דעתה לגבי כל אחת מהסמכויות המוצעות ותחליט אם לאשר את זה כפי שמוצע או בשינויים אלה או אחרים.

ישראל אייכלר:

אני מציע ליושב ראש לעמוד בסעיפים על כך שבכל מקרה הכנסת תוכל לפקח שלא תהיה שרירותיות מצד הממשלה, משרד התחבורה – היום יש לנו את יהודה שהוא מסור, נאמן ובעל ניסיון, אבל אני לא יודע מה יהיה מחר ומחרתיים. אני לא רוצה שתוטל מהכנסת היכולת לפקח על התקנות וההוראות של משרד התחבורה.

אתי בנדלר:

נקודת המוצא היא שאין שרירותיות בהפעלת הסמכות על-ידי הממשלה. עדיין, גם אם אין שרירותיות, והדברים נעשים בהתאם לכל כללי המנהל התקין, עדיין נשאלת השאלה האם ראוי או לא ראוי שיהיה פיקוח פרלמנטרי.

ישראל אייכלר:

אז אני כבר אומר שראוי.

היו"ר יריב לוין:

אנחנו באמת נצטרך לעבור על זה אחר כך סעיף-סעיף. בעיניי, התשובה היא לא תמיד חד-משמעית. צריך להעביר כאן קו מצד אחד לשמור על הפיקוח ועל העובדה שלא יהיה פה משהו שאנחנו בכלל לא יודעים לאן אנחנו הולכים אליו, ומצד שני לא מצב שאנחנו ננהל את מערך הרישוי והמכרזים. כלומר צריך לתת להם גם את היכולת לעבוד כי בסוף אנחנו גם רוצים שהעניין יתקדם ובאמת נגיע לתוצאה שתשפר ותאפשר גמישות למערכת לתת מענה לצרכים ולא בכל פעם ייפתח מחדש הדיון.

יהודה אלבז:

רציתי להגיד שבהגדרה פה אנחנו מגדילים את הפיקוח הפרלמנטרי מול מצב קיים. היות שאנחנו מאפשרים לשר להתקין תקנות באותם נושאים, וכזכור, התקנות האלה צריכות להיות באישור ועדת הכלכלה לא נראה לי שפה אנחנו מגדילים את הפיקוח הפרלמנטרי מול מצב קיים. אנחנו מגדילים אותו להפך. במצב הקיים אין שום פיקוח.

חוה ראובני:

במובן זה שעצם העובדה שיוצרים פה הסדרה שהכנסת קובעת אותה זה כבר פותר - -

ישראל אייכלר:

זה בפירוש לא מספק.

אתי בנדלר:

במקרה הטוב כדי לענות לאיזו עתירה שמדובר בהסדרים ראשוניים שהכנסת לא הפעילה.

היו"ר יריב לוין:

זאת צריכה להיות חשיבה שאתם צריכים לעשות כדי לבוא עם הצעה של הראייה שלכם איפה עובר הקו הזה. מה שיש בפנינו כאן כרגע הוא לגמרי אמורפי. כלומר קודם כול הוא אומר שיש רשימה של תנאים, אבל היא גם לא רשימה סגורה. ב', בכל מקרה לגופו אפשר לשחק עם התנאים האלה: להוריד, להגביר, להפחית וכן הלאה. כלומר אנחנו מאשרים משהו תיאורטי ונותנים לכם קווים מנחים כלליים כאלה עם הרשאה מראש לסטות מהם ללא שום פרמטר כזה או אחר. זה קצת מרחיק לכת. מצד שני המטרה היא לא שנשב כאן על המדוכה, כמה אוטובוסים צריכים להיות למי שרוצה לגשת למכרז להפעיל קו מסוים בעיר מסוימת. איפשהו במרחב הזה צריך להעביר קו מסודר. ברור לגמרי שככל שהתנאים שנקבע כאן יהיו פחות קשיחים ומרחב התמרון שלכם יהיה יותר רחב, יש יותר מקום ליותר בקרה מצד המערכת של הכנסת. ככל שאתם תתכנסו לפרמטרים יותר ברורים שייקבעו כאן מראש ברור שהצורך בבקרה ובאישור של כל צד הם פחותים. זה ברור לחלוטין. במובן הזה צריכה להיעשות פה קצת עבודה כדי לנסות להגיע לאיזושהי משוואה שתהיה נכונה וכולם יוכלו לחיות איתה. ושוב אני אומר, שלא תביא בסוף למצב שאני לא רוצה אותו שאתם לא תוכלו לעבוד ואנחנו נהפוך לוועדת מכרזים מקדימה שתדון בתנאי המכרז של כל רישיון. אני מזכיר לכם שיש פה גם נושא הכרטיסים החכמים שהוא בעיניי נושא סבוך ומורכב, ואני רואה שכולם חיים איתו בשלום- -

אתי בנדלר:

לא, לא, יש פה קהל מכובד שבא לדון בנושא.

היו"ר יריב לוין:

אנחנו תכף נידרש לשם. שם הבעיות הרבה יותר מורכבות.

זה עדיין לרישיון מפעיל?

שי הורוביץ:

כן. אני מפורום משתמשי התחבורה הציבורית בישראל. זה פורום חדש שהוקם בשבוע שעבר ומאגד בתוכו כארבעה עשר ארגונים: ארגונים ירוקים, ארגונים חרדיים, חילוניים, ערביים, שבעצם בא להשמיע גם את הקול של המשתמשים בתחבורה הציבורית שבדרך כלל קולו לא נשמע בדיונים כאלה ואחרים.

אני מציע הצעה בהקשר של הדיון שהיה עכשיו, לאמץ את המודל הבריטי. זה מודל שקיים גם במדינות אחרות, שבו יש, לבד מהפרלמנט, הכנסת, הממשלה, הרשות המבצעת והרשות המחוקקת, יש גם גוף ציבורי. למשל, באנגליה יש גוף שנקרא "Focus Passenger" שמייצג את המשתמשים, עוקב אחר נושא הפעלת הקווים. הרפורמה בתחבורה הציבורית התקבלה בשנת 99', והייתה אמורה להיות עד 2006 הפרטה של הקווים. אנחנו היום ב-2011 והופרטו רק סדר גודל של 30% מהקווים. אז אם יקום גוף נוסף במקביל לצד הכוח שיש למפקח על התעבורה- -

לאה ורון:

מה הסמכויות שיש לגוף הציבורי בבריטניה?

שי הורוביץ:

קודם כול מבחינת התייחסות לתלונות של משתמשים. יש לו השפעה על הנושא של תדירות קווים- -

אתי בנדלר:

סמכויות סטטוטוריות?

שי הורוביץ:

כן. הוא גם מתוקצב על-ידי המדינה. יש גם מועצות מקומיות אזוריות. בלונדון במחוזות באנגליה ויש גם גוף ארצי. יש לו 60 עובדים. אני לא נכנסתי לכל הפרטים של האופן שבו הוא עובד, אבל המודל גם להשמיע את קולו של המשתמש בצורה כזאת או אחרת לצד הסמכויות שהחוק הזה נותן למפקח על התעבורה זה דבר שיכול לתת איזון. אף אחד לא מצפה שוועדת הכלכלה או בכלל הכנסת תעסוק בנושא של קווים מבאר-שבע לתל-אביב, מה המחירים ומה התעריפים, אלא באמת יש מודל. אגב, התקינה האירופית והתקינה האנגלית לגבי תחבורה ציבורית – זה פשוט מרנין לב לקרוא עד כמה הם יורדים לפרטי פרטים בכל דבר, ועד כמה הדברים האלה מוסדרים. לא צריך להמציא את הגלגל, אפשר לראות דברים שקיימים בעולם ולאמץ אותם גם בארץ.

היו"ר יריב לוין:

תודה. בכובעי כיושב ראש ועדת הכנסת שזה עונה להגדרה של נושא חדש באופן מובהק, ואין בגדר היכולת שלנו לטפל בזה כאן. לגופו של עניין: כשנגמור לחזק את יכולת הכנסת לקיים פיקוח פרלמנטרי יכול להיות שיהיה מקום גם להקצות משאבים- -

ישראל אייכלר:

אני מציע שעד שהגוף הזה יוקם לפחות שהכנסת לא תרוקן מסמכויותיה.

היו"ר יריב לוין:

בדיוק.

ישראל אייכלר:

אנחנו הולכים לתהליך צנטרליזציה כזה שעוד נתגעגע לימים שבהם לכנסת היה פיקוח. אתה רוצה עוד גופים. אני בעד, אבל עד שהם יקומו בינתיים נשאיר לכנסת לפחות קצת יכולת לפקח כי בסופו של דבר הכנסת מייצגת את המשתמשים בתחבורה הציבורית יותר מכל אחד אחר. אף על פי שחברי הכנסת עצמם הפסיקו להשתמש בתחבורה הציבורית גיליתי דבר מעניין, שיש לחברי הכנסת זכות לנסוע בתחבורה הציבורית ללא תשלום. אני נסעתי לאילת ושילמתי מחיר מלא באוטובוס לא של אגד, ומישהו אמר לי, למה לא השתמשת באגד – אמרתי, תודה רבה, אני מוותר על זה. הציבור שבוחר בנו הוא המשתמש הכבד בתחבורה הציבורית, ואנחנו אחראים כלפיו שלא לתת בידי בעלי המכרזים ובידי השלטונות יותר מדי סמכויות. כמו שאמר היושב ראש, צריך לתת להם אפשרות לנהל, אנחנו לא רוצים לנהל את משרד התחבורה במקומכם, אבל לפחות שקולו של הנוסע יישמע דרך הכנסת.

אתי בנדלר:

בכל מקרה בשלב של קריאת הסעיפים וקבלת הערות פרטניות אנחנו נשמח לשמוע את קולו של מייצג הנוסף של המשתמשים.

היו"ר יריב לוין:

אתם באמת מוזמנים לפנות ולהעלות כל דבר. אנחנו מקבלים המון פניות שנוגעות לעניינים של תחבורה ציבורית – מעלים אותם בשאילתות ובדרכים אחרות, בסך-הכול בשיתוף פעולה מצוין עם האנשים במשרד התחבורה, ומנסים לפתור את הדברים.

רבותיי, עוד הערות לגבי הסוגיה של רישיונות מפעיל / קווים. אין. אם כך, אני עובר מכאן להערות שנוגעות לסוגיית הכרטיס החכם. בבקשה.

יהושע שופמן:

אני מהמועצה הציבורית להגנת הפרטיות. אנחנו מברכים על הצעת החוק במובן זה שכמו שכבר דובר הפרויקט של הכרטיס החכם יצא מזמן לדרך והונפקו חצי מיליון, כפי שאמרו, ובמסמך שאנחנו קיבלנו ממשרד התחבורה היה - - - מיליון, משהו כזה.

שלמה כץ:

בגוש דן.

יהושע שופמן:

אז הפרויקט יצא לדרך בלי ההגנות הדרושות. אני לא אומר שנעשה כרגע משהו לא בסדר, אבל בוודאי שהנושא הזה דורש הסדרה.

אתי בנדלר:

אבל אתה גם לא אומר להפך, שנעשה משהו לא בסדר.

יהושע שופמן:

כמו שכל אחד יכול להבין, בכרטיס חכם בשורה לנוסע, ובוודאי לא צריך לפגוע בשירות לנוסע, אבל יש גם סכנות מסוימות, ובמועצה קיימנו דיון והזמנו את נציגי משרד התחבורה שבאו ברצון. אנחנו ניסינו לעמוד על הדברים שמאחורי הדיבורים הכלליים בהצעת החוק, שכמו שכבר נאמר מדובר במסגרת ולא במהות.

קודם כול, אנחנו מציינים לחיוב שמנסחי ההצעה הבינו שיש פה בעיית פרטיות וקבעו ברמה המוסדית שהתקנות והוראות המפקח על התעבורה יהיו בהתייעצות עם שר המשפטים ועם רשם מאגרי המידע. אבל עדיין אין שם מהות, יש שם התייעצות. אין שם התניה באישור ולא בהסכמה, וכמובן, אין עדיין מהות.

כיוון שאנחנו עדיין לא נכנסים לפרטים משרד התחבורה לא הציג את המודל שהוא הציע, ואני מבין שהנושא עדיין בדיונים. אני גם לא אכנס לפרטים, אני רק אציין שבכרטיס החכם יש מידע החל ממידע אישי של תעודת זהות, שם וגיל וגם זכאות לקצבאות בביטוח לאומי, דבר שכולל גם מידע על מוגבלויות של אדם וגם מידע על נסיעות. כלומר לפחות בפוטנציה יש אפשרות להקים מאגר מידע שעוקב אחר תנועותיו של אדם לאורך זמן.

כדי לענות על בעיות הפרטיות ובלי לפגוע בנוסע הדבר שצריך לעשות הוא לא כל כך לקבוע הוראות נורמטיביות על איסור העברת מידע ועבירות פליליות על שימוש לרעה, אלא לעצב מראש את המערכת בצורה שמגינה על הפרטיות, מה שנודע בעולם כ-privacy by design. אני בטוח שהיועץ המשפטי של הרשות למידע, משפט וטכנולוגיה יפרט בנושא כיוון שהם כבר נכנסו לעובי הקורה.

אנחנו גם שאלנו מה התכליות של שמירת המידע. יש תכליות שונות: שחזור הכרטיס ותכנון המערכת. איסוף מידע כדי לשפר את מערך הקווים. יש מידע שיכול להישמר בצורה אנונימית לחלוטין ולהפריד לחלוטין את המידע המזוהה מהמידע על שימוש בנסיעות. כמובן, זה לא השלב להיכנס לפרטים, אבל אני מציע שהוועדה תשמע את ההסדרים שמתגבשים. גם בעניין הזה אי אפשר להיכנס בחקיקה ראשית לכל הפרטים, אבל את העקרונות אפשר לקבוע בחקיקה ראשית, גם עקרונות כלליים של אי שמירה על מידע מזוהה שאיננו חיוני וגם ברמה של הפיקוח על התקנות ועל הוראות המפקח על התחבורה כדי לוודא שהפגיעה בפרטיות תהיה מינימלית. לפעמים צריך טרייד-אוף מסוים. זאת אומרת יש מצבים שכדי לוודא שאדם שאיבד כרטיס יקבל את הכרטיס חזרה לא בהכרח חייבים לבנות מערכת של שמירה על כל הפרטים האישיים. יש לרשות לטכנולוגיה ומשפט הצעות. אני מקווה שההצעות האלה זוכות לאוזן קשבת במשרד התחבורה, משום שהרעיון הוא לעצב את המערכת מראש ולא קודם לעצב את המערכת ואחר כך לעשות את הרגולציה.

אתי בנדלר:

מר שופמן, אנחנו נהיה אסירי תודה אם ככל שיש לך רעיונות לתיקון בסעיפים תביא אותם בפני הוועדה הן מראש בכתב והן במהלך הדיון. זה בעצם פנייה כללית לכולם.

יהושע שופמן:

מבחינת העיסוק בפרטים המועצה שהיא מועצה ציבורית, קיימה ישיבה אחת עם משרד התחבורה. הן ייעוץ וחקיקה והן הרשות לטכנולוגיה ומידע במשרד המשפטים מקיימים את הליווי הצמוד ונכנסים לפרטי המערכת.

אתי בנדלר:

אנחנו יודעים, אני רק רוצה להעיר שמטבע הדברים מתקיים דיאלוג בין משרדי הממשלה שבסופו של דבר הנוסח המתקבל הוא פרי של פשרה בין הגופים הרלוונטיים, ולכן לנו חשוב לקבל הערות והצעות שלאו דווקא תואמים את העמדה הסופית של הממשלה.

שלמה כץ:

אם יותר לי להעיר בעניין הזה. במשרד התחבורה אנחנו רואים בשמירה על הפרטיות ערך מאוד חשוב, בכלל בקיומה של המערכת הזאת. לדעתי, אף אחד לא השתמש בה, אלא אם כן היא תשמור על הפרטיות. לכן זה אינטרס משותף שלנו בכלל בקיום הכרטיס. נודע לנו רק לא מזמן על דרך  העבודה של privacy by design, ומאז שנודעה לנו המתודולוגיה של העבודה אנחנו מנסים ללכת בדרכה, כולל לברר בעולם איך מתמודדים עם העניין הזה. נכנסנו לmode עבודה מאוד צמוד והדוק ברמה הפרטנית מול החברים במשרד המשפטים בדיוק בשביל לפתור את כל הבעיות האלה. לא ברמה של העקרונות, אלא ברמה של הפתרונות, וה-drill down של כל נתון ונתון, מה המשמעות שלו, למה צריך אותו ואם צריך אותו, בדיוק בשביל לעמוד בעניין הזה. כשנגיע לסוף הדרך הזאת אנחנו נשמח להציג אותה גם בפני הכנסת, כמובן, וגם בפני הוועדה הציבורית ולראות שגם מעינינו לא נשמט איזשהו עניין. אבל אני אומר בצורה חד משמעית: אינטרס עליון שלנו זה לשמור על הפרטיות. בלי זה אנחנו לא חושבים שאנחנו יכולים להציע אפילו את הכרטיס הזה לציבור, אף אחד לא ייקח אותו.

היו"ר יריב לוין:

שלמה, הבעיה היא כזאת שכרגע במה שמונח בפנינו אין התייחסות לעניין הזה בכלל. הבעיה היא שאנחנו לא יכולים לאשר את זה בלי שאנחנו יודעים לאן אתם הולכים שם. מלכתחילה כולנו מסכימים על דבר אחד, שהעניין הזה הוא דחוף. ההסדרה של הכרטיס החכם היא באמת נושא שלא סובל דיחוי. השאלה לאיזה לוח זמנים אתם יכולים להתכנס כי אני חושש שהדבר הזה בסופו של דבר יעכב אותנו לחלוטין. זה תלוי בכם.

שלמה כץ:

ברור לנו לגמרי שהחוק הזה צריך להיות מלווה בתקנות. אנחנו כרגע עמלים לכתוב את התקנות, ודרך התקנות אנחנו עושים תהליך של בירור בינינו, מה אנחנו רוצים לראות, מה טיב ההסדרים, איך אנחנו עונים על כל הצרכים, ומה בכלל אנחנו רוצים להסדיר שם. לכן די מהר, לדעתי, נניח על שולחן הכנסת הצעה לתקנות שילוו את החוק הזה, ואז תוכלו לראות את התמונה המלאה בנושא.

היו"ר יריב לוין:

זה חשוב. חלק מההסדרים פה יהיו חייבם להיות לפחות בבסיס בחקיקה ראשית. אנחנו לא נוכל להשאיר את זה באוויר.

שלמה כץ:

ברור לחלוטין.

חוה ראובני:

אנחנו נרצה להציג כבר בשלב החקיקה בפני הוועדה גם את התקנות כפי שמתגבשות. אנחנו עובדים על התקנות האלה כבר זמן ארוך, עוד הרבה לפני שהצעת החוק הזאת הוכנה, ומאז שהוכנה אנחנו ממשיכים לעבוד עליהן. אנחנו רוצים שבשלב הדיונים בחוק תדעו גם מה אנחנו מתכננים ברמת התקנות.

היו"ר יריב לוין:

אין בעיה. אבל אני אומר לכם שמעבר לעניין הזה אתם תהיו מוכרחים להציע לנו קווים מנחים עקרוניים שיבואו לידי ביטוי גם בחוק עצמו. זה יהיה לא נכון – ותתקן אותי אתי אם אני טועה – להעביר חוק שבו תיכתב אמירה כללית שסוגיית הפרטיות תוסדר בתקנות בלי שום קווים מנחים, שפה הם אפילו לא לגמרי כלליים, הם אפילו, הייתי אומר, צעד אחד מעבר לכלליים לגמרי. אם אתם ממילא עושים את העבודה הזאת תעשו אותה בצורה כזאת שתבואו אלינו עם הצעה שמבטאת את זה פנימה. כי המטרה היא לנסות לצמצם פערים כי אנחנו אחר כך נוכל לפתוח חמישה דיונים סביב העניין הזה. עדיף שתבואו עם איזשהו קו, תסגרו את זה ביניכם, תעבירו את זה כדי שהמועצה תיתן את ההתייחסות שלה לעניין. זה יהיה יותר נכון, אחרת התהליך ייתקע.

שלמה כץ:

זה בדיוק התהליך שאנחנו מנסים לעשות. אנחנו נציג די מהר את התקנות האלה, הם בעבודה די מתקדמת אצלנו, וכשתראו את ההסדרים בתקנות אני מניח שיהיה יותר נוח להחליט מה מהם צריך להעביר לחקיקה, מה מהם צריך להשאיר בתקנות, ואיך עושים את כל התמונה כולה. ברור לנו שאי אפשר לראות את התמונה כולה רק דרך החוק, זה ברור גם לנו. החוק הזה בעצם לא מועיל לנו מאוד. ליבת העבודה תהיה בתקנות, אין ספק בזה. אנחנו רוצים לעסוק בזה במקביל לחקיקה.

היו"ר יריב לוין:

תודה. עורך הדין אשכנזי מהרשות למשפט ולטכנולוגיה, האם יש לך התייחסות נוספת לנקודה הזאת?

עמית אשכנזי:

תודה. הרשות למשפט וטכנולוגיה מאחסנת בתוכה את רשם מאגרי מידע לפי פרק ב' לחוק הגנת הפרטיות. הוא הרגולטור של הפרטיות במידע ממוחשב. אנחנו הסתכלנו על התופעה שנקראת "כרטיס חכם" בתחבורה הציבורית ככל שהוא הלך ונכנס לשימוש של האזרחים. אנחנו יודעים איזו אוכלוסייה בעיקר – אני מקווה שזה ישתנה – משתמשת בכרטיסים חכמים. מאוד התעניינו לדעת איך זה עובד. הכרטיס החכם הוא לא הכרטיס מנייר שיושב בכיס, אלא הוא עושה עוד כל מיני דברים, הוא מחזיק מידע, והוא מאפשר מעקב. אני אקדים את המאוחר ואומר שקראנו בעיתונות לפני שבועיים שהמשטרה השתמשה בכרטיס החכם כדי לאתר חוסות שברחו ממוסד לחולי נפש. זאת אומרת לא מדובר בחשש תיאורטי אלא מדובר בנתונים שנאספים. הדבר הזה קורה כרגע, בזמן שאנחנו מדברים. הנושא הזה נבדק על-ידינו מול חברות התחבורה הציבורית במהלך שנת 2010. בדקנו את ההסדרה. אני כמובן לא רוצה להיכנס לדיונים משפטיים עם חברים מאגף תקציבים במשרד המשפטים, אבל בעיניי כשהממשלה פועלת היא תמיד פועלת בהקשרים האלה כרגולטור במשפט הציבורי, וזה לא משנה אם זה במסגרת חוק או חוזים. אבל אני סוגר את הסוגריים האלה.

לכן מאוד התעניינו לדעת מה משרד התחבורה כרגולטור שברור לנו שהפגיעה בפרטיות היא לא המטרה שלו – יש לו מטרות מדיניות מאוד חשובות בנושא הזה – מה הוא עושה בנושא הפרטיות, ובמקביל הגיע חוק ההסדרים, ובחוק ההסדרים התמונה לא הייתה בשלה, ולכן הדברים נכתבו פה כמו שנכתבו. מה שצריך לומר הוא שבהצעת החוק הזאת יש סדרה של עקרונות שעושים קונקרטיזציה של עקרונות היסוד של דיני הפרטיות גם להסדר פה – גם ההסדר המוסדי שדיבר עליו מר שופמן וגם הנחיה למתקין התקנות בנושא פרטיות שלפיה לא ייאסף מידע מזוהה, אלא ככל שהדבר נדרש לצורך מתן שירות.

יחד עם זאת אנחנו בהחלט מקיימים תהליך הידברות עם משרד התחבורה, שהמטרה שלו היא לוודא שהאינטרסים שלהם והמדיניות הזאת – כי הלוא זאת מדיניות של משרד התחבורה, וברור לכולם שכרטיס חכם זה דבר טוב – לא יפגעו בפרטיות באופן שעולה על הנדרש. השאלה כמה זה עולה על הנדרש היא שאלה של שיקול דעת כי דברים עולים כסף. בדיון הזה אנחנו נמצאים בשלב שאחרי האמצע. אני מניח שבשלב די קרוב הדברים האלה יובאו לכאן, כי הציבור צריך לדעת גם אם זה לא יחוקק בחוק.

יש פה עוד שיקול שקשור לכובע שלנו בטכנולוגיה שרציתי להזכיר, והוא שיש בעיה בהסדרה טכנולוגית מפורטת מדי בחקיקה ראשית, כי הטכנולוגיות מאוד משתנות. אני לא יודע אם זאת הדוגמה המתאימה, אבל נניח – אחד הדברים ששמענו עליהם – וזה מאוד הגיוני מבחינת הטכנולוגיה – שגם במכשיר סלולר אפשר יהיה להתקין את אותו שבב שמאפשר עלייה לאוטובוס. אז צריך לוודא שהדברים חיים בשלום זה עם זה כי הטכנולוגיה היא אותה טכנולוגיה בסוף – אתה יכול לעטוף אותה בכרטיס ולקרוא לו "כרטיס חכם", אתה יכול לשים אותו בתוך טלפון סלולרי או בתוך מחשב או כל מיני דברים.

מעבר לזה המעורבות שלנו פה נובעת מזה שזה אזור שבו ההסכמה הצרכנית היא מאוד חלשה – וזה קשור קשר הדוק לפעילות של וועדת הכלכלה. זאת אומרת אנשים שעולים לאוטובוס לא באמת מנהלים משא ומתן, בטח לא בנושא הזה, עם מפעיל התחבורה הציבורית. לכן אותנו מאוד הטריד שהבסיס המשפטי היום הוא בסיס של הסכמה. אתה קונה כרטיס חכם כדי להשתמש באוטובוס, אבל אתה בעצם מסכים שם לדברים שהם איסוף מידע מזוהה. לכן אני שמח שגם בעניין הזה הגענו להסכמה עם משרד התחבורה, איך לטפל בזה בתקופת הביניים.

סך הכול אני מקווה שנצליח להראות לוועדה עבודה שתשכנע אותה שהנושא הזה מטופל ברצינות.

היו"ר יריב לוין:

אתם מתייחסים שם גם לדיכוטומיה בין דברים שנמצאים אצל כל מפעיל בנפרד לבין הקשר למערכת סליקה?

עמית אשכנזי:

אני לא יודע, אנחנו ממש בתוך הדיונים, אבל זאת בדיוק הסוגיה הכי משמעותית.

היו"ר יריב לוין:

בסוגיה של מחיקה ודריסה של נתוני עבר שצריכה להיות דבר שצריך לבנות לו מנגנון פיקוח, כי בסופו של דבר זה נמצא בחלקו, לפחות, בידי המפעילים עצמם.

עמית אשכנזי:

זאת סוגיית היסוד. יש פה הבדל בין מה המדינה כמי שמתפעל כזרוע ארוכה את אותו מקום שבו ייאגרו הנתונים ותיעשה סליקה כספית לבין מה שעושים המפעילים, "על הדרך", מה שנקרא.

אני רוצה עוד לומר שאיסוף הנתונים כשלעצמו, כל עוד הוא לא מזוהה בצורה חזקה יכול להועיל לניתוח התחבורה הציבורית. הבעיה היא הזיהוי.

לבסוף אני צריך לומר שנושא של כרטיס חכם בתחבורה הציבורית כולל בשיטה הטכנולוגית שמשרד התחבורה משתמש בה שנקראת "קליפסו", קיימת היום גם במדינות הים וגם באירופה שבה יש הגנה על פרטיות בדומה אלינו, אולי יותר חזק. הדברים האלה נדונו שם, אנחנו לא ממציאים פה שום גלגל גם ברמה הביצועית. העניין הוא רק לשים משאבים ואת תשומת הלב בזמן עיצוב המערכת.

ישראל אייכלר:

אז למה אנחנו לא רואים את מה שקורה באירופה, גם פה? אני רוצה לדעת מה בדיוק קורה שם. אני מניח שלכאורה אפשר לקבוע בחוק שהכרטיס החכם – ואני אומר משהו מאוד לא חכם, כי אני לא יודע את הפרטים – יגיד רק שם, תעודת זהות, מחיר, נקודה, סוף. מה צריך עוד? למה מישהו צריך לדעת מאין באתי, איפה נסעתי, לאן הלכתי?

אתי בנדלר:

נניח שיש הנחות למקבלי גמלאות של המוסד לביטוח לאומי. אז הפרט הזה צריך להיות במאגר המידע, שהוא מקבל גמלת נכות.

ישראל אייכלר:

למה זה צריך להיות?

אתי בנדלר:

כדי שהוא יכול לקבל הנחה.

ישראל אייכלר:

אז ברגע שהוא מקבל את הגמלה יש לו מספר 1, וזהו.

יערה למברגר:

זה מה שיש, יש קוד.

ישראל אייכלר:

לא שהמפעילים יוכלו לבדוק- -

היו"ר יריב לוין:

הוא לא צריך לבדוק, הוא יודע אוטומטית ברגע שיש מספר 1 שהוא נמצא בקטגוריה של זכאים להנחה.

ישראל אייכלר:

בסדר, כי הנוסע רוצה הנחה, אבל אני לא רוצה – גם אם אני נכה – שתהיה לכם אפשרות לבדוק ממה אני נכה ואיזה אישורים יש לי.

אתי בנדלר:

זה ודאי שלא, אבל יכולים למשל לדעת – כדי שאם למשל הכרטיס שלך ילך לאיבוד, ואתה רוצה לקבל החזר על החלק הבלתי מנוצל, נאגרים פרטי מידע לגבי הנסיעות שכבר ביצעת. פרטי המידע האלה לא אומרים רק כמה נסיעות, אלא מאיפה לאיפה אתה נסעת, באיזו תחנה עלית- -

שלמה כץ:

לא, לא. זה לא.

חוה ראובני:

מאיפה – לא "לאיפה".

אתי בנדלר:

רק "מאיפה", לא "לאיפה". עוד יותר טוב. מצוין.

ישראל אייכלר:

בכל אופן צריך לחשוב על זה. העיקרון צריך להיקבע- -

היו"ר יריב לוין:

אנחנו לא ניכנס לפרטים. חבר הכנסת אייכלר, תיקח בחשבון שלמערכת הזאת יש גם יתרונות ביכולות הניהול של כל העניין שאנחנו לא רוצים להפסיד אותם. כלומר המידע שמאפשר לי לדעת כמה אנשים נוסעים בשעה מסוימת בתחנה מסוימת בקו מסוים הוא מידע שטוב מאוד שיש לנו אותו, ואני לא רוצה להגיע למצב שהוא ייעלם. אני רק רוצה שהוא יהיה במספרי אנשים ולא בשמות שלהם- -

בן בדרי:

אתה יוצא מתוך הנחה שכולם נוסעים עם הכרטיס. יש כאלה שנוסעים במזומן.

היו"ר יריב לוין:

אני עוד לא יוצא משום הנחה.

בן בדרי, מנכ"ל איגוד מוניות השירות, בבקשה.

בן בדרי:

אני רציתי לשמוע את משרד התחבורה, את משרד האוצר – אנחנו שומעים שמתקינים כאן תקנות. אני מייצג את ארגון מוניות השירות, שנכון להיום, לפי האתר של משרד התחבורה, לפחות, נוסעים בהן יותר מפי שניים ברכבת ישראל, ואנחנו בכלל לא בתמונה של הכרטיס החכם הזה.

בעיר שלי אשדוד יש 35 אלף כרטיסיות חכמות כאלה או פחות חכמות, כמו שטוענים, כבר לפני 12 שנה. אנחנו אולי בין הראשונים בעולם, וחברי שמעון דהרי היה הראשון בעולם שהכניס את המערכת הזאת לשימוש. ואנחנו מחוץ לתמונה. נוסעים אתנו פי שניים מאשר ברכבת ישראל, ואנחנו מחוץ לתמונה כי אנחנו יודעים מה ההשלכות של זה. אז שמים אותנו בצד – תלכו תקנו, לא תקנו – אנחנו לא יודעים איך חברות האוטובוסים קנו את המכשירים או לא קנו, המדינה סבסדה או לא סבסדה – אנחנו רוצים להיות שווים בין שווים בעניין הזה, רוצים להסיע, ושהציבור שלנו ייהנה מאותן סובסידיות כמו שהזכירה הגברת שלידך, שבן אדם שמקבל ביטוח לאומי יקבל אפשרות לנסוע כנוסע מסוים. את ההנחה הזאת אני רוצה שהנוסע יקבל גם אצלנו. למה מונעים את זה מאתנו?

שלמה כץ:

אני רק אחדד את השאלה. העניין הטכנולוגי נדון בינינו לבין נהגי המוניות במספר הזדמנויות.

בן בדרי:

נכון.

שלמה כץ:

הצענו להם, ואנחנו מעודדים אותם ולא מונעים את זה מהם. לא הטלנו בינתיים חובה, אבל הצענו להם להשתמש באמצעים האלה ולהתחבר לכל מערכות, כולל מערכות לסליקה.

שמעון דהרי:

כן, אבל תסביר הכול, שלמה.

בן בדרי:

באוטובוסים לא הטלתם חובה?

היו"ר יריב לוין:

לא הטלתם חובה, למה – כי הם לא רוצים שיטילו עליהם חובה?

בן בדרי:

הם לא רוצים- -

היו"ר יריב לוין:

שנייה, שנייה.

שמעון דהרי:

אנחנו מרגישים שהמדינה לא שייכת לנו, פשוט.

שלמה כץ:

שימו לב שעולה פה שאלה אחרת שהיא לא ממין העניין, לא קשורה לכרטיס חכם – האם מסבסדים נוסעים במוניות שירות או לא מסבסדים, זאת שאלה אחרת לגמרי. על העניין הטכנולוגי, אם הם רוצים שנחייב את זה- -

שמעון דהרי:

טכנולוגיה, עזוב – מה אני מביא הביתה בסוף היום?

היו"ר יריב לוין:

רגע, רגע.

שמעון דהרי:

עולה איתי נכה במאה אחוז, והוא רוצה גם הנחה – מה אני אומר לו? מה, הוא לא נוסע בתחבורה ציבורית?

שלמה כץ:

אבל זאת שאלה של - - - לא של כרטיס חכם.

שמעון דהרי:

מה, הוא לא נוסע בתחבורה ציבורית? 400-350 אלף נוסעים ביום. מה, אתה מתעלם מכמות כזאת של אנשים?

שלמה כץ:

כל מה שאני אומר שייך לנושא אחר.

שמעון דהרי:

טכנולוגיה יש לנו, זאת הבעיה?

היו"ר יריב לוין:

רגע. אני רוצה לעשות הפרדה בין שני דברים: א', אתם יודעים שדעתי בסוגיית הסובסידיה הרבה יותר קרובה לעמדה שלהם מאשר שלכם כי לא נראה לי סביר למה דווקא אדם שנזקק לסובסידיה, נגיד לו שהוא יהיה סוג ב' בתחבורה ציבורית במובן זה שאנחנו מגבילים את יכולת השימוש שלך למערכת מסוימת. אבל אני מסכים איתך שזה דיון שהוא קצת יותר רחב כרגע ממה שאנחנו עוסקים בו. אבל אני כן אומר שכדי שנוכל ביום מן הימים ליישם את זה צריך שהם יהיו משולבים בתוך המערכת, כי אחר כך יקרה מצב שיקום מישהו ויגיד, מאה אחוז, אני רוצה לשנות מדיניות ולאפשר להם להיכנס לעניין, רק אז יגידו שהם לא יכולים כי אצלם אין כרטיסים, ואין מערכת ואין כלום.

לכן אני מבין שאתם מוכנים לשלב אותם בעניין הזה באופן שווה לגמרי במובן הטכנולוגי לכל המערכות האחרות. אני שואל אתכם אם אתם רוצים את זה בשלב הזה בלי קשר לסוגיית המאבק בנושא של הסובסידיות. אתם לא צריכים לענות לי כרגע, אבל זאת החלטה שאתם צריכים לקבל. אני אומר לכם שאני מוכן לקבוע כאן בצורה ברורה שהעניין הזה יחול עליכם באופן מלא לגמרי. אני אומר חד-משמעית, אבל זאת החלטה שאתם צריכים לקבל, אתם לא חייבים להגיד בדקה זו. לדעתי, זה בהחלט מבוא חיוני כדי שאפשר יהיה לשלב אתכם אחר כך בהסדרים האחרים. בעיניי, זה דבר נכון, אבל בנקודת הזמן הזאת זה יטיל עליכם חובות כאשר זכויות עדיין אינן קיימות. אתם צריכים לעשות את השיקול שלכם ותקבעו עמדה, אבל לא מוכרחים בנקודה זו.

בן בדרי:

נקבל את כל הנתונים לידיים שלנו – איך חברות האוטובוסים, למשל, מנפיקות כרטיסים? מי נושא בעלויות? המדינה משתתפת או לא משתתפת?

היו"ר יריב לוין:

ההסדר יהיה אחיד לכולם, אין פה שאלה. אם אתם בפנים אתם תהיו בפנים באותם תנאים.

שמעון דהרי:

סליחה, אדוני היושב ראש, צריך לנתק את הטכנולוגיה מהמהות. אם אני עכשיו מסיע קשישים, גמלאים, ילדים, והוא יורד מהרכב שלי ועולה לאוטובוס, מי מקבל את הכסף הזה? איך אני מזדכה בעניין או הפוך? זה חייב להיות משולב.

היו"ר יריב לוין:

שמעון, אני הרבה יותר קרוב לעמדה שלכם בעניין הזה. אבל אנחנו מדברים כרגע במסגרת הזאת, בכל מקרה, גם בהנחה שהם היו מסכימים לכל מה שאתם רוצים, עדיין במסגרת הזאת אנחנו עוסקים בצד הטכנולוגי של הכרטוס. כאשר הוא עולה אצלך ומעביר אצלך את הכרטיס, אם המחיר הוא 5 שקלים, ויש לו הנחה של 3 שקלים באוטובוס, אצלך הוא משלם 5 שקלים – אתה תקבל 5 שקלים בחישוב הכספי שלך מול המסלקה ומול כל המערכת. הסכום שתקבל יהיה הסכום שמגיע לך, שאתה גובה. אחר כך אם יכניסו אותך להסדר, והמצב יהיה שממנו יורד 3 שקלים, ו-2 שקלים משלימים לך – זה כבר נמצא במקום שאני לא יכול, אפילו אם אני רוצה לטפל בו במסגרת הזאת, כי הוא חורג מהנושא של הצעת החוק. אבל הוא מאפשר לך להיות חלק מהמערך במובן הזה שעם אותו כרטיס שהוא משלם בו באוטובוס הוא יכול לשלם אצלך גם אם המחיר שיורד לו מהכיס יהיה יותר גבוה כשהוא נוסע אצלך.

שמעון דהרי:

זאת אומרת אני מקבל את ה-5 שקלים שלי?

היו"ר יריב לוין:

בוודאי.

שמעון דהרי:

ממי, מהמסלקה?

היו"ר יריב לוין:

בוודאי.

שמעון דהרי:

אוקיי. אם זה ככה, אני בעד.

היו"ר יריב לוין:

אתה לא מסבסד לו את ההנחה.

בן בדרי:

בשלב הבא אולי משרד האוצר ימצא דרך לשלב אותנו.

היו"ר יריב לוין:

מאה אחוז.

קריאות:

- - -

היו"ר יריב לוין:

אבל אנחנו לא שם. אני אומר שוב, אני רוצה לחדד לכם כדי שיהיה ברור. זה מאפשר לכם- -

בן בדרי:

אם מעודדים תחבורה ציבורית צריך לעודד אותה בכל הכלים שיש בתחבורה הציבורית. לא יכול להיות שזה רק באוטובוסים, מיניבוסים או רכבות. מוניות השירות הן חלק מהתחבורה הציבורית, מה לעשות?

היו"ר יריב לוין:

בן בדרי, אני רוצה לחדד כדי שלא תהיינה אי הבנות. אני קרוב מאוד לעמדתכם בעניין הזה, זה לא סוד. אבל במסגרת הזאת אנחנו דנים רק בשאלה הטכנית – מה יקרה אם יש אדם שזכאי לשלם להנחה במקום 5 שקלים – 3 שקלים, והאוצר מעביר שניים. כשהוא ייסע עם הכרטיס באוטובוס ירדו לו 3 שקלים והאוצר ישלים לו שני שקלים, וכשהוא ייסע אצלכם ירדו לו 5 שקלים. אתם תקבלו את אותם 5 שקלים.

בן בדרי:

בעד.

שמעון דהרי:

בעד.

היו"ר יריב לוין:

לא יהיה מצב שבו אתם נותנים הנחה, ואתם- - - אלא אם תתנדבו לתת לו הנחה. אבל אף אחד לא יכול לכפות עליכם לתת לו הנחה.

בן בדרי:

אנחנו מתנדבים ונותנים. אני אתן לך דוגמה: באשדוד פנסיונר נוסע ב-3.5 שקלים- -

היו"ר יריב לוין:

אין בעיה. זה טכני. אם אתה תבוא למסלקה ותגיד להם שאתה רוצה שיחייבו כל מי שנוסע אצלך רק ב-3.5 שקלים ולא ב-5 שקלים – זאת בעיה טכנולוגית שבלי להיות מומחה גדול, אני אומר לך שיתגברו עליה.

שמעון דהרי:

אם לפי דבריך, זה אכן יתבצע, אנחנו בעד.

היו"ר יריב לוין:

זה הכיוון, לא יהיה משהו אחר. אנחנו לא נעשה הסדר שבו אתם הופכים למסבסד של הנסיעות.

מיכה פרלמן:

יש לי כמה הערות. הדיון על מוניות השירות בכלל הוא דיון מאוד רחב. אנחנו בעיקר מבדילים פה בין שירות שהוא מסובסד לשירות שהוא לא מסובסד. השירות המסובסד, יש עליו הרבה זכויות, ואני מניח שמנקודת ראות מוניות השירות יש עליו הרבה יותר חובות מאשר היום מוטלים על מוניות השירות. יש לנו הרבה יותר סמכויות כלפי השירות המסובסד שאנחנו לא מרשים לעצמנו – נאמר ככה – ואין לנו אותם כלפי השירות הלא מסובסד שזה מוניות השירות. למשל, אם היינו רוצים באמת לעודד תחבורה ציבורית ושתהיה לנו הגמישות וכל מה שאתם מדברים עליו, היינו יכולים לשנות קווים ולהוציא אותם מחדש למכרזים וכל מיני דברים שאנחנו כן יכולים לעשות בתחבורה הציבורית באוטובוסים.

בן בדרי:

כל הזמן מאיימים עלינו בדברים האלה.

מיכה פרלמן:

אני לא מאיים, אני רק אומר- - -

שמעון דהרי:

בסדר, תוציא את כל קווי האוטובוסים גם כן. אנחנו קווים היסטוריים, אתה רוצה להוציא אותנו?

בן בדרי:

- - - 80 שנה כבר פועלים.

שמעון דהרי:

תוציא את דן, את אגד – את כולם קודם כול. אחרי זה תיגע בנו גם כן, אין שום בעיה.

מיכה פרלמן:

ברגע שמכריחים אותם להיכנס להסדר הזה של מסלקות ועניינים זה דורש מהם הרבה מערכות שאין להם היום בדיוק, שיכולות להטיל עליהם עלויות שהם לא יכולים לעמוד בהם. אין שום התחייבות מצד הממשלה לסבסד אותם.

בן בדרי:

לאוטובוסים- - - זאת השאלה.

מיכה פרלמן:

שוב, בגלל שאנחנו מפרידים בין שני סוגי- - -

היו"ר יריב לוין:

לא, מיכה, הם ייכנסו לנושא הזה- -

שמעון דהרי:

אתה מפלה את הנוסעים בשירות, לא רק את מוניות השירות.

היו"ר יריב לוין:

שמעון, הסובסידיה לא נמצאת כרגע על השולחן כי אנחנו לא יכולים לדון בה. בנושא הטכנולוגי – אם הם נכנסים להסדר מחייב – יחול עליהם מה שחל על אחרים.

מיכה פרלמן:

בסדר, רק שהם יצטרכו לעמוד במימון של הדבר הזה.

היו"ר יריב לוין:

לא, לא, לא. הם יעמדו במימון בדיוק כמו שאתם מטילים אותו על אחרים. אם אתם מטילים על אחרים מאה אחוז מימון הם יישאו במאה אחוז מימון. אם אתם מטילים על אחרים 5%, הם יישאו ב-5%.

שמעון דהרי:

ייקח לנו את כל החברות והזכויות.

היו"ר יריב לוין:

- - ואני אומר לכם, החוק לא ייצא מפה בצורה אחרת. המצב הזה יעמיק את הפער שקיים היום, ואני לא אתן יד.

שמעון דהרי:

אנחנו ישראל השנייה? אני לא מבין.

היו"ר יריב לוין:

- - - בצורה ברורה וחד משמעית. לזה אני לא אסכים.

שמעון דהרי:

תקופת סלאח שבתי הסתיימה כבר. אנחנו עכשיו במדינה מודרנית, יש פה אוכלוסייה אחת, עם אחד, 400-350 אלף נוסעים. לא צריכים להיות מופלים לרעה.

קריאה:

- - -

שמעון דהרי:

- - שיש פקידים באוצר שהם נגד.

מיכה פרלמן:

עם כל הכבוד, היא הנותנת. עובדה שהם נוסעים אצלכם אף על פי שלכאורה יש להם הרבה יותר קשיים, ואין להם הנחות, ועובדה שהם ממשיכים לנסוע- -

שמעון דהרי:

אני כמוך, אני משלם מיסים במדינה, אני חייל בצבא- - - בני אדם?

היו"ר יריב לוין:

מיכה ושמעון. אני אומר שוב: יש לנו גם אינטרס שאנשים יעלו עם אותו כרטיס ולא יסתובבו עם כל מיני כרטיסים; שאם נרצה אחר כך לשלב אותם בהסדר הנחות כללי בין אם הם יבואו אליו בהתנדבות ויסבסדו חלק ממנו או כל תוכנית שתהיה אי פעם – שהם יהיו שם. אנחנו לא נלך לעשות הסדר שמראש יבודד אותם מכל כלי התחבורה האחרים – מהרכבת הקלה, מהאוטובוסים ומרכבת ישראל ומכל הדברים, רק מוניות השירות יהיה יצור מיוחד שיש לו מערכת כרטוס נפרדת. זה לא ילך.

מיכה פרלמן:

יש לו יתרונות אחרים.

היו"ר יריב לוין:

יש לו הרבה יתרונות. גם לרכבת הקלה יש יתרונות- -

מיכה פרלמן:

בסדר, כל אחד והיתרון היחסי שלו.

היו"ר יריב לוין:

מיכה, קח את זה כנתון, תצטרכו להתמודד עם זה: אני בכרטוס לא אאפשר, אלא אם הם יגידו לי שהם לא רוצים להיכנס כי הם לא מסוגלים לשאת כלום. אם הם רוצים להיכנס הם ייכנסו מבחינה טכנית בתנאים שווים לכל האחרים.

מיכה פרלמן:

זה לא רק טכני, בגלל זה אני אומר. אנחנו משקיעים המון כספים במערכות האלה כדי שנוכל לממש אותם סביב השירות שאנחנו נותנים שהוא השירות המסובסד.

היו"ר יריב לוין:

לא הבנתי. אני לא מצליח להבין.

מיכה פרלמן:

אני מציע שאם אנחנו רוצים לעשות דיון שלם על עתיד מוניות השירות- -

היו"ר יריב לוין:

לא, אנחנו לא עושים שום דיון על עתיד מוניות השירות- -

מיכה פרלמן:

אז זה חלק מהדיון.

היו"ר יריב לוין:

מיכה, לא, זה לא חלק מהדיון.

מיכה פרלמן:

- - - לסבסד להם עכשיו מערכות- -

היו"ר יריב לוין:

זה לא חלק מהדיון להרוג את מוניות השירות.

מיכה פרלמן:

אני לא מתכוון פה להרוג.

היו"ר יריב לוין:

לא יהיה, חבל על הזמן.

מיכה פרלמן:

אני לא מתכוון להרוג את מוניות השירות. ויש פה דיון ויש פה ועדה שלמה שאני חבר בה, והאדונים הנכבדים חברים בה, לדבר על עתיד מוניות השירות שדן בסוגיות מאוד רחבות, כמו למשל החוק - -

בן בדרי:

אתה מציע שעד 2014 נהיה מחוץ לעניין?

מיכה פרלמן:

כמו שעד 2014 אתם לא רוצים שנשנה לכם טיפה, ולו שום דבר מתוך הקווים שלכם- - -

שמעון דהרי:

מה זה "אתם"? מה זה, אתם בעלי הבית של המדינה? מה זה, "אני"? מי אתה? מה אתה? אתה פקיד.

היו"ר יריב לוין:

מיכה, אני אומר לך, אין לך בעיה איתם, יש לך בעיה איתי. אני אומר את זה בצורה ברורה לגמרי: אני לא אתן להסדר שבו אתה תגיד לי שאתה מסבסד כבר את הנסיעות אז אתה מסבסד את המערכות, ואצלם, מאחר שאני לא מסבסד את הנסיעות אני גם אוציא אותם מהמערכות. לא נשמע לי סביר, לא נשמע לי הגיוני.

מיכה פרלמן:

אני מוכן לדון- -

היו"ר יריב לוין:

- - ואני אומר את זה לא מנקודת המבט שלהם, אלא מנקודת המבט של הציבור. המטרה היא להגיע לכרטיס אחד שאיתו בן אדם לא צריך לעשות עכשיו חשבון שהמוניות זה ככה, והרכבת היא אחרת, והשלישי כך. הוא ייסע עם אותו כרטיס בכל המפעילים בכל הרשת.

מיכה פרלמן:

יכול להיות שמה שאתה אומר שאיפה שפועלים קווי שירות אפשר לעשות קווי שירות באוטובוסים, ופשוט לבטל את המערך הזה.

שמעון דהרי:

- - -

היו"ר יריב לוין:

סלח לי, קווי הטיעון האלה, זה לא ילך אצלי.

מיכה פרלמן:

בסוף אם אדם צריך להגיע ממקום למקום, אם אנחנו רוצים להציע רמת שירות מסוימת זה כולל הרבה דברים.

היו"ר יריב לוין:

זה כולל הרבה דברים. אני לא עוסק בכל מה שזה כולל, אני עוסק עכשיו רק בזה, ואני אומר לך, ואני חוזר ואומר- -

מיכה פרלמן:

למשל, עליהם לא חל שום פיקוח.

היו"ר יריב לוין:

לא חל. יהיה דיון על הסובסידיות – אין לי בעיה. זה לא שייך לכרטיס. הכרטיס צריך להיות אחיד לכולם.

מיכה פרלמן:

אבל אתה רוצה שאני אתחייב לזה שאני גם אממן אותם באותו מובן שאני מממן את האוטובוסים- -

היו"ר יריב לוין:

נכון מאוד. בוודאי.

מיכה פרלמן:

זה אני לא יכול כרגע לעשות.

היו"ר יריב לוין:

אז תעשו - - -

מיכה פרלמן:

בוא נעשה את זה סביב הדיון האחר, ואם זה המסר- -

היו"ר יריב לוין:

לא יהיה מצב שאחרי שנגמור את כל התהליך הזה בסוף יהיו לי כמה סוגי כרטיסים. זה לא ילך. אין בזה שום היגיון מבחינה ציבורית. לא משום בחינה אחרת.

מיכה פרלמן:

כמו שיש היום יש לך כמה סוגי כרטיסים, וזה עובד ציבורית כי יש יתרונות רבים למוניות השירות, אני גם נוסע במוניות השירות- -

היו"ר יריב לוין:

אנחנו הרי עושים את זה בדיוק כדי שלא יהיו כמה סוגי כרטיסים. כדי שיהיה כרטיס אחד ואפשר יהיה לנהל גם את מערך התחבורה הציבורית כך שאנחנו נדע בדיוק כמה נוסעים במוניות השירות וכמה נוסעים בקו 4 וכמה עולים בתחנה כזאת או אחרת, ואז נוכל לעשות שילוב יותר נכון ונוכל לקבל תמונה מלאה.

מיכה פרלמן:

זה חלק מדיון שלם שמתנהל על עתיד מוניות השירות, ואיך אנחנו רואים אותם.

בן בדרי:

אני יכול- -

היו"ר יריב לוין:

בדרי, לא צריך.

אני מודיע לפרוטוקול בצורה הכי ברורה: אנחנו יוצאים מפה כדי להגיע למצב שיש כרטיס אחד ומערכת אחת שעובדת אצל כולם. אם אתם מסבסדים לגורם אחר אתם לא יכולים להגיד לגורם אחר שאתם- - -

בן בדרי:

אמרו לנו שלא מסבסדים.

מיכה פרלמן:

היום אני לא מסבסד לו שום דבר.

היו"ר יריב לוין:

מאה אחוז.

קריאות:

- - -

מיכה פרלמן:

זה מכרז אחר, הוא יצא למכרז אחר.

היו"ר יריב לוין:

מיכה, אני אומר לך – זה המצב- -

שמעון דהרי:

נעמוד בכל הקריטריונים, מה הבעיה? 400 אלף נוסעים.

היו"ר יריב לוין:

אני לא מתרשם מהמכשולים הבירוקרטיים האלה.

מיכה פרלמן:

זה לא מכשולים בירוקרטיים.

שמעון דהרי:

אנחנו לא בני אדם? לא אזרחי מדינת ישראל? אני לא מבין.

קריאות:

- - -

היו"ר יריב לוין:

שמעון, בדרי.

שמעון דהרי:

אני לא מבין. 400 אלף איש לא זכאים להנחה כמו- -

היו"ר יריב לוין:

שמעון, אנחנו לא שם, אני לא מתעסק בסובסידיות עכשיו.

שמעון דהרי:

שווה לחסוך את בג"ץ- -

היו"ר יריב לוין:

שמעון, אני לא מתעסק בסובסידיות, זה לא בסמכותי. מכותי מוגבלת לנושא מאוד מסוים, ובסמכות הזאת אני אומר לך בצורה ברורה שאני אשתמש בה כי אני חושב שאני חייב להשתמש בה. אחרת זה יהיה לא נכון, לא ציבורית, לא עניינית, לא מבחינת היכולת לנהל את מערך התחבורה, לא משום סיבה. אלא אם זה עוד צעד שמטרתו בסופו של דבר להביא למות הענף. אתם רוצים להמית את הענף?

מיכה פרלמן:

אני ממש לא רוצה להמית את הענף.

שמעון דהרי:

- - -

מיכה פרלמן:

יש פה הרבה סוגיות שקשורות בענף מוניות השירות שהן על הפרק.

בן בדרי:

אני חייב להיכנס, אם לא, אני יוצא החוצה.

מיכה פרלמן:

- - - מאוד נוח לאדונים הנכבדים להציג אותה.

בן בדרי:

- - -

מיכה פרלמן:

אי אפשר לנהל דיון אחד על נושא ספציפי בלי לדבר על כל שאר הדברים.

בן בדרי:

- - -

היו"ר יריב לוין:

בדרי ומיכה, ידידיי, אני לא מנהל פה עכשיו דיון על עתיד מוניות השירות. אני רק אומר דבר אחד: אם תחליטו ללכת למהלך שמגביל אותם, מצמצם אותם, סוגר אותם – לא יודע איך תקראו לזה – מה שלא תחליטו לעשות, אתם תחליטו ונצטרך להתמודד עם זה, זה לא במגרש הזה. המגרש הזה הוא לא אמצעי ליצור הבחנה בין ענפי התחבורה. אני לא נותן העדפה לרכבת על פני האוטובוסים, לא לרכבת הקלה על פני ה-BRT ולא לגורם כזה או אחר על פני מוניות שירות. זה הכול. המטרה היא שאדם ילך עם כרטיס אחד, הוא יעשה את זה במקום אחד, הסליקה תהיה אחת. הוא לא יצטרך פה לשלם כסף מזומן ושם להשתמש בכרטיס. אין בזה שום היגיון. המטרה היא שאז נוכל לעשות ניטור ולקבל תמונה כוללת של כל מערך התחבורה הציבורית; לדעת מי עלה על המונית ומי עלה על האוטובוס ברחוב מסוים ובתחנה מסוימת, ולמה עשו כך או אחרת, ותהיה לנו תמונה מלאה ומדויקת של הכול. זאת המטרה של כל הסיפור, לכן המדינה משקיעה בו הרבה כסף. לכן אני מבקש מכם לבוא עם חשיבה מסודרת ועם תוצאה סופית כזאת שתביא אותנו למקום הזה, אחרת אנחנו לא עושים שום דבר.

יהודה אלבז:

הערה קטנה בנושא הצטרפות מוניות השירות לתקן קליפסו שעלה לדיון מספר פעמים: אין בה בעיה עקרונית, יש בה אך רק בעיה של עלויות. המונים הקיימים לא עומדים בתקן קליפסו, אלא בתקן אחר שהחברות בחרו בעבר.

שמעון דהרי:

נעמוד בכל דרישה שלך, יהודה.

יהודה אלבז:

השדרוג של המערכות שלהם לקליפסו יעלה להם כסף, אבל זה לא חייב לקרות ביום אחד, אלא בהדרגתיות- -

היו"ר יריב לוין:

יהודה, שבו איתם, תסתדרו. אני הרי לא נמצא שם עכשיו.

יהודה אלבז:

אין בעיה עקרונית.

היו"ר יריב לוין:

יופי.

יהודה אלבז:

הבעיה העקרונית האחרת הקיימת היא הצטרפות שלהם לכרטוס משותף עם מפעילי אוטובוסים. אנחנו רוצים להגיע לשם, אבל זה כרוך בשלביות מאוד גדולה.

היו"ר יריב לוין:

יהודה, אתם תשבו איתם, ואתם תגיעו למקסימום מה שאפשר לעשות כאן. ואם תהיה איזושהי בעיה נבדוק אותה ונראה איך פותרים אותה. אז אולי נעשה מעבר של חצי שנה, אם צריך יהיה חצי שנה. אני לא כל כך רואה את הקשיים הגדולים, אבל אם ישנם – נפתור אותם. אם אפשר לשלב את האוטובוסים עם הרכבת אני לא רואה איפה הבעיה לשלב לתוך זה גם את המונית, אבל אני אומר שוב – יש איזושהי בעיה, נתמודד איתה. אמר שלמה בצורה ברורה: עקרונית אין בעיה בצד הטכנולוגי – בצד של הסובסידיה אנחנו לא דנים כאן בכלל, לא יכולים לדון גם אם נרצה. אני חושב שלעניין הזה צריך לתת פתרון. הם באים בנפש חפצה, אומרים לכם – מוכנים לעשות, מוכנים להתאים, מוכנים לסייע. שבו, ואיפה שתהיה בעיה תבואו לפה וננסה להגיע לעמק השווה, לתוצאה שכולם יחיו איתה. אבל בסופו של דבר הרעיון הוא שתהיה מערכת אחת. לא נעשה 80% מהעבודה או 70% מהעבודה.

גיתית שיינין:

אני היועצת המשפטית של "סיטיפאס". קודם כול אני באמת רוצה לברך על התיקון הזה לפקודת התעבורה. כמו שנאמר כאן כרגע בהרחבה, המטרה שלו היא באמת לאפשר את שיתוף הפעולה ואת הסליקה המשותפת, ולנו כמפעיל תחבורה ציבורית שעומד להפעיל מערך תחבורה שמבוסס על שיתוף פעולה עם אוטובוסים- -

יהודה אלבז:

יש תאריך?

גיתית שיינין:

אתה יודע אותו בדיוק כמוני, יהודה.

ישראל אייכלר:

אבל הוא שאל את השאלה שכל האזרחים שואלים בירושלים כל הזמן.

גיתית שיינין:

על השאלה הזאת הוא יכול לענות יותר טוב ממני.

היו"ר יריב לוין:

אתה רואה, אני אפילו לא מעלה על דעתי שהסקופ הזה ייפול אצלי בישיבה.

גיתית שיינין:

האופטימיות.

בכל מקרה, אנחנו למעשה אפילו מצפים לתיקון לחוק הזה מכיוון שהתיקון לחוק הזה בעצם קובע את אותה מערכת שצריכה לחול עלינו וכבר חלה בעצם מכוח המכרז, כי אנחנו כבר בנינו מערכת כזאת מכוח המכרז, גם על אוטובוסים. הבעיה היחידה העקרונית שיש לנו עם הצורה שבה נוסח החוק, ואותה אני רוצה להעלות כאן, זה הנושא של כניסה לתחולה של התיקון הזה.

לעניין הסקופ – אם אנחנו מדברים על כך שהמועד הנוכחי להפעלה מסחרית של הרכבת הוא אוגוסט 2011, והתיקון הזה מתייחס לכך שרק מינואר 2012 התיקון הזה צריך לחול על אוטובוסים כשיש אפשרות לדחות אותו לשנה אחת נוספת, אז אנחנו עשויים למצוא את עצמנו באיזושהי בעיה של הפעלה משותפת של כרטוס חכם עם אוטובוסים, ואני הייתי שמחה לשמוע ממשרד התחבורה איך - -

ישראל אייכלר:

אולי אדוני היושב ראש ישאל אותם למה רק באוגוסט או שזה נושא חדש?

היו"ר יריב לוין:

אני חותם על אוגוסט בלי בכלל - -

אתי בנדלר:

זה מסוג הנושאים הישנים מאוד כאן בוועדה.

ישראל אייכלר:

עשר שנים אנחנו כבר- -

אתי בנדלר:

משהו כזה.

יערה למברגר:

לפני שמשרד התחבורה יתייחס, אני רוצה להגיד מבחינה משפטית שלהבנתי, התיקון הזה דווקא לא נותן מענה לרכבת הקלה בירושלים, והוא צריך לבוא עם תיקון משלים- -

אתי בנדלר:

נכון.

יערה למברגר:

- - כי אנחנו מדברים פה על תיקון לפקודת התעבורה. פקודת התעבורה לא עוסקת ברכבות וגם לא ברכבת קלה- -

היו"ר יריב לוין:

מסילות ברזל.

גיתית שיינין:

כן, אבל היא עוסקת באוטובוסים.

אתי בנדלר:

אך ורק באוטובוסים.

יערה למברגר:

זה נכון שהם משלימים אחד את השני, ואם אמרנו שהכרטוס חכם והוא משותף, אז הוא צריך להיות בהרמוניה מסוימת, אבל לעניין הרכבת הקלה, להבנתנו, ואנחנו אכן עמלנו – ועבר תיקון לפקודת מסילות הברזל בקריאה ראשונה לפני כשבועיים, שבו יש הסדר מאוד דומה להסדר הזה שהוא ההסדר שייתן מענה לרכבת הקלה, ואני חושבת שהוא מאוד דומה, אולי אפילו בשינויים קלים. כמו שאמרנו כל הזמן, ההסדר מתחדד ומתגבש. כיוון שהתיקון לפקודת מסילות הברזל היה קצת מאוחר יותר, לדעתי, הוא קצת יותר מדויק, אבל השינויים הם מאוד קטנים.

גיתית שיינין:

התיקון שיש לפקודת מסילות הברזל אמור לחול על הרכבת הקלה הוא תיקון שיסדיר את החובה של הרכבת הקלה להפעיל את המכשור שיתממשק לאוטובוסים.

יהודה אלבז:

הכרטיסים משותפים. אם לאוטובוסים אין חובה לעבוד באותם התנאים היא מוצאת את עצמה- - -

יערה למברגר:

אלה תחומים שיצטרכו לעבור התאמה ביניהם, גם ככל האפשר בו בעת.

גיתית שיינין:

אוקיי, אבל מה אנחנו עושים במשך ארבעה חודשים או שנה וארבעה חודשים אם אנחנו מחויבים להפעיל מערכת שהאוטובוסים לא מחויבים להפעיל? עם מי אני מתממשקת?

יערה למברגר:

כפי שהכנסת יודעת, התיקון הזה הוגש עוד לפני התיקון לפקודת מסילות הברזל. הוא הוגש בחודש אוקטובר. זאת אומרת, זה תלוי בוועדת הכלכלה ובוועדת הכנסת. זה תלוי בכנסת העובדה שהם יעברו באותה עת.

גיתית שיינין:

זה לא שאלה אם הם יעברו באותה עת, זה לא משנה. מה שאני מנסה להסביר כאן זה שגם אם הם יעברו שניהם באותה דקה זה לא מה שישנה. מה שמשנה הוא שזה התיקון שיחול על האוטובוסים. אם תיקון לפקודת מסילות הברזל יעבור או לא יעבור, הוא לא יחול על אוטובוסים הוא יחול רק על הרכבת. מה שמחייב אוטובוס להפעיל מערך כרטוס זה פקודת התעבורה. אם פקודת התעבורה לא תהיה בתוקף האוטובוס לא יהיה חייב להפעיל את הכרטיס הזה, ואז זה לא יעזור לי שאני מפעילה.

יהודה אלבז:

אבל ארבעה חודשים נמשיך להתקיים עם הסדרים חוזיים בינינו? עד שיהיה חוק.

גיתית שיינין:

זאת אומרת שאנחנו עם הסדרים חוזיים שכוללים - - - לפני האוטובוסים.

קריאה:

ההסדרים החוזיים שלנו עם חברות האוטובוסים כוללים היערכויות - - - אני לא חושב שמהותית יש בעיה. החוק יתמוך בהסדרים שלנו.

יהודה אלבז:

את חושבת שיש מה לעשות פה כדי לתקן את המצב?

אתי בנדלר:

מסיים את החוק? עוד לא קראנו מילה.

היו"ר יריב לוין:

מסיים את ההקדמה למבוא לחוק.

גיתית שיינין:

אני שואלת אם יש מצב של החלה מוקדמת של אותם הסדרים שהיו פוטרים את הצורך בהסדרים החוזיים.

היו"ר יריב לוין:

בהנחה שלא עד אוגוסט המערכת, אלא עד אוגוסט צריך לגמור את כל ההסדרים, כולל התקנות וכל הדברים – יש בעיה אמיתית, אני לא יודע לתת לה כרגע פתרון.

ישראל אייכלר:

לא, יהודה הציע הצעה, אדוני היושב ראש, יש להם הסדרים חוזיים.

היו"ר יריב לוין:

צריכה להיות איזושהי הידברות ביניכם- -

קריאה:

זה לא נושא לא מטופל.

גיתית שיינין:

אמנם אנחנו במשא ומתן על איזשהם הסכמים- -

היו"ר יריב לוין:

אני אומר לך, אולי נופתע, אבל אני לא רואה מצב שעד אוגוסט הכול יעמוד על תלו באופן כזה שהכול כבר יפעל בשטח אחרי שהשלמנו פה את כל התהליך. קשה לי לראות, אבל הלוואי.

גיתית שיינין:

אם אני יכולה להוסיף רק הערה אחת לעניין נושא התקנות. כמובן, גם לתקנות שקשורות להגנת הפרטיות וגם לתקנות שקשורות לכל צורה של הפעלת ההסדר של "כרטוס חכם", ובכלל תקנות שקשורות לזה – אנחנו, כמובן, נשמח לקבל טיוטות מוקדמות ולהיות חלק מההליך כדי להתכונן עליו- -

יערה למברגר:

אבל זה, כמובן, לא התקנות האלה. הם לא יהיו מכוח החוק הזה.

היו"ר יריב לוין:

זה ברור. אני לא נכנס לצד הטכני. מה שחשוב בצד המהותי הוא שהעניין יהיה מסונכרן. זאת המטרה. מבחינה טכנית מה שצריך להיות בפקודת מסילות הברזל, יהיה שם, זה ברור. אבל הרעיון הוא לא ששם יהיו הוראות שאחר כך לא מסתדרות עם מה שיש כאן.

יערה למברגר:

לא, צריך לדבר באותה שפה.

היו"ר יריב לוין:

כן. זה אפילו צריך להיות כמו מה שעשינו בנושא של המידע, שאתה קובע פה ומייבא לשם ועושה את השינויים המחויבים, אם צריך.

אני אומר לכם שוב, אני לא אגיד לכם איך לעשות את זה בצד הטכני, אבל זה צריך להיות עד כמה שניתן אחיד.

רבותיי, עוד הערות, אם ישנן. בבקשה.

מורן נזרי:

אני מארגון מגמה ירוקה. זה ארגון ארצי שמייצג סטודנטים וצעירים בכל הארץ. כמובן, אנחנו גם מברכים על כל עניין הכרטיס החכם. מה שרציתי להוסיף הוא שאולי יהיה לו"ז ברור מתי זה יצא לפועל, שלא ייצא מצב כמו מה שקורה בחודשים האחרונים ובשנים האחרונות בתוכנית הרה-ארגון בגוש דן שמתעכבת שוב ושוב. אחת הסיבות היא בגלל אי מוכנות של אגד עם ה"רב-קו" או זה שעדיין אין מערכת סליקה. צריך שכן יהיה לו"ז ברור שייכנס לחוק הזה.

היו"ר יריב לוין:

בוודאי שנקבע כאן לו"ז, ואני מקווה שיהיו לנו פחות תסבוכות ממה שיש שם. נדמה לי שגם הממשק עם השלטון המקומי הוא לא תמיד הכי קל בעולם – אם הבעתי את דעתו של יהודה בלי שהוא אמר אותה.

יהודה אלבז:

כן.

היו"ר יריב לוין:

אבל במקרה הזה יש לה בסיס מוצק.

שי הורוביץ:

רק הערה בנושא של אבטחת מידע. סליחה שאני כל הזמן נוסע ללונדון – יש שם כרטיס ה-"אויסטר", מי שמכיר- -

ישראל אייכלר:

אתה יכול לגלות שאתה ממוצא לונדוני.

שי הורוביץ:

נכון, נולדתי באנגליה.

גם שם מתמודדים עם נושא של הפרטיות. מבחינת מספרים מדברים על 34 מיליון נסיעות באמצעות האויסטר מ-2003 כשזה יצא ועד היום. היום 80% מהמשתמשים, משתמשים בזה. שם שיטת העבודה היא שהנתונים האישיים של מחזיקי הכרטיסים נמחקים מהמערכות בתוך עד שמונה שבועות, ורק נשמרים ללא פרטים אישיים. יש גם צו. אם המשטרה מבקשת לקבל מידע לגבי ביטחון לאומי, זה דורש צו שיפוטי. אגב, גם בהונג-קונג יש כרטיס חכם, ושם יש סיפור שפיטרו את מנהל הרכבת כי עשו שם מסחר בנתונים של המשתמשים בכרטיסים.

בן בדרי:

הוא אומר ש-80% נוסעים מ-2003 עד היום – שמונה שנים. 80% עברו לכרטיס הזה. זאת אומרת, אנחנו בעוד שמונה שנים כבר לא פה אם אנחנו לא נהיה בפנים. זאת המשמעות של מה שהוא אומר.

ישראל אייכלר:

היושב ראש אמר דברים ברורים.

היו"ר יריב לוין:

בדרי, אני מבין לאט, אבל בסוף זה מגיע.

רבותיי, עוד הערות, התייחסויות? תודה.

אני מציע שנסכם באופן הבא: בסוגיית הרישיונות, למעשה, אנחנו צריכים התייחסות לשלושה נושאים: לקו התיחום בין רישיון מפעיל לבין רישיון הקו; לסוגיית הרכב התנאים שיהיו תנאי סף לכניסה להשתתפות במכרזים, להבדיל מהזכייה בהם, כדי שנוכל לראות איך הדברים האלה מסתדרים; ובשאלת הסמכויות – היכן עובר הקו שבו יידרש אישור של הכנסת, והיכן הדברים מושארים להחלטות המקצועיות שלכם.

אתי בנדלר:

אני מזכירה שבין לבין יש גם הצעה מה יהיה בתקנות, ומה יהיה בסמכות המפקח על התעבורה, שאולי גם את זה צריך לסרוק שוב.

היו"ר יריב לוין:

כן, שהיא בדיוק נגזרת של העניין הזה. אני כולל אותה בתוך זה, בוודאי.

ישראל אייכלר:

כשהיושב ראש אומר "אישור" הוא מתכוון גם לפיקוח.

היו"ר יריב לוין:

זאת המשמעות. כשאתה צריך לאשר זה כלי הפיקוח שלך.

ישראל אייכלר:

כן, אבל צריך פיקוח שוטף.

היו"ר יריב לוין:

הבעיות של פיקוח שוטף של הכנסת על עבודות הממשלה זאת צרה.

ישראל אייכלר:

זה תפקידנו.

היו"ר יריב לוין:

זה תפקידנו שאנחנו צריכים לבצע אותו ללא שום כלי.

ישראל אייכלר:

ועדת הכנסת צריכה לעשות את זה.

היו"ר יריב לוין:

כן. שלא ישמעו באוצר, אבל אנחנו עוסקים בזה.

אתי בנדלר:

זה נאמר מעל בימת הכנסת, אגב הצעת חוק שנדונה לאחרונה והועברה - -

היו"ר יריב לוין:

נכון, בין היתר.

בסוגיית הכרטיס החכם אנחנו צריכים לקבל את השורה התחתונה של מה שאמור להיכלל בתוך מסגרת החוק, מה אמור לבוא כהשלמה במסגרת התקנות. אמרתי שאני מציע שתביאו את הדברים לעיון מוקדם של המועצה כדי שתנסו להגיע, עד כמה שאפשר, לצמצם פערים בראייה ביניכם. שוב – סוגיית השילוב של כל המפעילים, לרבות מוניות השירות שצריכה לבוא לידי ביטוי בנושא הזה.

נדמה לי שאלה הנקודות שאנחנו נידרש להן. למעשה, הטקטיקה שלי הצליחה במובן זה שהכדור לגמרי במגרש שלכם. אתם צריכים לבוא, תודיעו לנו כשהדברים מוכנים, ואז נוכל לקדם את זה. אנחנו רוצים לעשות כל שניתן כדי לקדם את זה מהר, אבל אנחנו תלויים לחלוטין ביכולת שלכם להביא בפנינו תוצרים שאפשר יהיה לקיים על בסיסם דיון פרטני בסעיפי החוק.

אתי בנדלר:

אני רק רוצה להשלים, וזה מתקשר בדיוק למה שאמרת לגבי מה שצריך להיכנס לחוק ברמה של הסדרים ראשוניים. אגב הערה נוספת שנשמעה כאן, צריכים להתייחס בחוק למי שיהיה רשאי לקבל מידע מתוך מאגר המידע הזה. היום זה בצורה די אמורפית.

יהודה אלבז:

בנוגע לרישיון מפעיל אני מציע שנדון בבעיות במסגרת סעיפים כי, לדעתי, חלק גדול מהדברים שהועלו אפשר למצוא להם פתרונות.

היו"ר יריב לוין:

יהודה, אין בעיה, אני רק אומר לכם שוב: בואו נחסוך זמן, אחרת לא נגמור. תגבשו עד כמה שאתם יכולים את הדברים. מבחינתי, קודם כול בסוגיה הזאת – אני לא קובע לכם, עדיף שתעבדו במקביל, אבל כשתגיעו לתוצאה תעבירו אותה לאתי, ואתי תעיר את ההערות. נגיע לאיזושהי תוצאה מראש שכבר מצמצמת את גדר חילוקי הדעות כדי שהעסק יהיה תכליתי, אחרת אנחנו לא נגמור עם זה.

בבקשה, הערה אחרונה, ובזה נסיים.

רן בן דוד:

אני מאגד. אנחנו, כמובן, יחד עם המפעילים האחרים ועם משרד התחבורה כבר מיישמים את הכרטיס החכם בהרבה מקומות בארץ, אבל יש נושא אחד שלא נדון פה כרגע, והוא חלק מהתקנות, וזה המסלקה שהיא סוגיה בפני עצמה בכל ההסדרה של המסלקה, איך עובדת ההתחשבנות בין המפעילים, איך הערבויות שבין המפעילים. כל ההסדרים האלה צריכים להיות מוסדרים במסגרת הזאת.

היו"ר יריב לוין:

זאת הערה נכונה וחשובה – מאוד, אפילו. אני שוב אומר: גם בעניין הזה חל כל מה שדיברנו עליו קודם.

לאה ורון:

לא תנוח דעתם של המפעילים עד שלא - - -

היו"ר יריב לוין:

זה ברור לגמרי. צודק לחלוטין. אני מקבל את ההערה לגמרי. גם בעניין הזה אתם מוכרחים לעשות את העניין הרבה יותר מפורט, הרבה יותר ספציפי כדי שכולם יבינו לאן הולכים. שוב אני אומר: תנסו להגיע למצב גם מול המפעילים של צמצום פערים כי אם נתחיל להיכנס לכל פרט בנושא המסלקה אנחנו נעשה פה ישיבות על גבי ישיבות, וזה לא ייגמר. מוכרחה להיעשות פה איזושהי עבודת הכנה מוקדמת כדי שנבוא לכאן עם הבעיות והמחלוקות, ואותן ננסה לפתור ולא נדון בכל העניין מראשיתו.

רבותיי, אני מודה לכולם. תודה רבה, הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה ב-12:05**