**הכנסת השמונה-עשרה**

**נוסח לא מתוקן**

**מושב רביעי**

**פרוטוקול מס' 2**

**מישיבת הוועדה המשותפת**

**לוועדת הכלכלה ולוועדת הכנסת**

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

**יום שני, י"ד בטבת התשע"ב (09 בינואר 2012), שעה 9:00**

**סדר היום:**

הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 100) (רישיון מפעיל וכרטיס חכם), התשע"א-2010

**נכחו:**

**חברי הוועדה:**

יריב לוין –היו"ר

ישראל אייכלר

**מוזמנים:**

חבר הכנסת אורי מקלב

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| שלמה כץ | – | ממונה פיקוח ארצי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים |
| חוה ראובני | – | סגנית בכירה ליועצת המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים |
| גלעד ונגרובר | – | מנהל תחום כלכלת תחבורה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים |
| יאיר גלעד | – | יועץ לנושא תחבורה ציבורית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים |
| נועה כרמל | – | יועצת לנושא תחבורה ציבורית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים |
| איל נייגר | – | יועץ בנושא תחבורה ציבורית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים |
| אריאל אבלין | – | רכז תחבורה באג"ת, משרד האוצר |
| מאיה לסר-וייס | – | עו"ד בלשכה המשפטית, משרד האוצר |
| טארק קסיס | – | ייעוץ וחקיקה- כלכלי פיסקלי, משרד המשפטים |
| ליאת בן מאיר שלום | – | משפטנית, משרד המשפטים |
| עדנה הראל | – | עו"ד, ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים |
| רוני נויבאור שרון | – | עו"ד, ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים |
| אסף תכלת | – | ייעוץ וחקיקה - אזרחי, משרד המשפטים |
| טארק קסיס | – | עו"ד, ייעוץ וחקיקה –כלכלי פיסקלי, משרד המשפטים |
| עמית אשכנזי | – | יועץ משפטי, הרשות למשפט טכנולוגיה ומידע |
| מצליח קזיס | – | דירקטור, ראש חטיבת התנועה, חברת "דן", חברות להסעה ציבורית |
| אופיר קרני | – | מנהל הכספים, "דן תחבורה ציבורית", חברות להסעה ציבורית |
| ינקי קוגלמן | – | מנהל מערכות כירטוס, קווים תחבורה ציבורית, חברות להסעה ציבורית |
| רן בן-דוד | – | כלכלן, חברת אגד, חברות להסעה ציבורית |
| איציק כהן | – | ראש תחום חשבות וכלכלה, דן |
| מרק פיליפס | – | יועץ משפטי לחברה, חברת סיטיפס |
| שמעון דהרי | – | יו"ר, ארגון מוניות השירות |
| בן בדרי | – | מנכ"ל, ארגון מוניות השירות |
| יהושע שופמן | – | יו"ר המועצה, המועצה להגנת הפרטיות |
| צבי דביר | – | חבר ועד, התנועה לזכויות דיגיטליות |
| יצחק קדמן | – | מנכ"ל, המועצה לשלום הילד |
| כרמית פולק- כהן | – | עו"ד, המועצה לשלום הילד |
| אבנר פינצ'וק | – | ראש תחום מידע ופרטיות, האגודה לזכויות האזרח |
| עלוה קולן | – | מקדמת מדיניות וחקיקה, האגודה לזכויות האזרח |
| מרדכי פדר | – | יו"ר חיים בדרך-מתונה |
| שי הורוביץ | – | יו"ר, פורום מ.צ.ב - משתמשי התחבורה הציבורית בישראל |
| יוסי סעידוב | – | ארגון 15 דקות, פורום מ.צ.ב - משתמשי התחבורה הציבורית בישראל |
| יחיאל רודמן | – | חבר ועדת תחבורה, מינהל קהילתי רוממה |
| אוהד לוזון | – | סטודנט, הקליניקה החקיקתית, מכללת ספיר |
| נדב שלוש | – | סטודנט, הקליניקה החקיקתית, מכללת ספיר |
| ליאור רותם | – | דובר ועדת הכלכלה |

**ייעוץ משפטי:**

אתי בנדלר

אלקנה אפרתי

אמיר רוזנברג - מתמחה

**מנהלת הוועדה:**

לאה ורון

**קצרנית פרלמנטרית:**

אושרה עצידה

**הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 100) (רישיון מפעיל וכרטיס חכם), התשע"א-2010**

היו"ר יריב לוין:

בוקר טוב. אני פותח את ישיבת הוועדה המשותפת שהיתה אמורה כבר מזמן לסיים את החוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 100)(רישיון מפעיל וכרטיס חכם), התשע"א-2010 (מ/541).

הישיבה נקבעה באמת לצורך קבלת איזשהו דיווח ועדכון איפה אנחנו עומדים, בתקווה שהמילה "עומדים" לא מייצגת נאמנה את המצב. אני מוכרח לומר שאני מרגיש, בלשון עדינה, חוסר נוחות מהמצב שנקלעתי אליו כאשר מלכתחילה הוקמה הוועדה המשותפת מתוך כוונה לקדם את החוק המאוד חשוב הזה במהירות ובצורה יעילה, ולהביא לכך שנצליח להסדיר את הסוגיה הזו מיסודה באופן הולם. אני פשוט מוצא את עצמי – אני לא יודע איך לקרוא לזה אפילו – כמעט חסר אונים, במצב שבו אי-אפשר לקדם את החוק בלי שורה של השלמות ודברים שתלויים באמת במערכת הממשלתית, ובאופן עובדתי לא הסתיימו עד עכשיו. יש לכך אולי כל מיני סיבות טובות או פחות טובות. אבל, ברמה העובדתית זה המצב.

לפני שנתחיל בנושא של החוק הזה, ביקשתי לקבל דיווח על חוק אחר שאותו כן הצלחנו להשלים מבחינה חקיקתית, אם כי אני שומע הערות על כך שלא בהכרח כל מה שנחקק גם מתבצע בשטח, והוא החוק שנוגע להקמת מרכז המידע המשולב לכל מפעילי התחבורה הציבורית, לרבות המרכיב של פריסת השילוט האלקטרוני בתחנות האוטובוס שנכלל במסגרת אותו חוק. הייתי שמח לקבל, קודם כל, דיווח איפה אנחנו עומדים מבחינת הביצוע של החוק ההוא, ואז אנחנו ניגש לסוגיה של החוק הזה.

שלמה, אתה תתייחס? תודה.

שלמה כץ:

ברצון. לעניין מרכז המידע – אנחנו ביססנו התקשרות עם מרכז המידע הקיים. הארכנו את ההתקשרות בפטור ממכרז למשך שנתיים, מתוך כוונה שבשנתיים האלו נקים מרכז מידע חדש לתחבורה הציבורית. בינתיים מרכז המידע הנוכחי נותן את מלוא היקף השירותים, כאשר התוכנית שלנו ברבעון הראשון היא לצאת למכרז על ה-Call Center, על העניין של המוקד, וברבעון השני לצאת למכרז שכנראה יהיה מכרז בין-לאומי למרכז המידע עצמו, למערכת המחשוב שעומדת מאחוריו. פיצלנו את זה כדי להתקדם יותר מהר. לטעמנו, העניין הזה היום מכוסה בצורה טובה. המידע ניתן בשפות, ובכל מה שצריך. אנחנו לא מקבלים תלונות מהציבור, נהפוך הוא. כמובן כל המפעילים שם, וכל המידע הנדרש.

היו"ר יריב לוין:

האם יש שם מידע גם על מחירים, וכן הלאה? כי לפי מה שאני ראיתי אין, אלא אם אני לא חיפשתי טוב.

שלמה כץ:

נכון. כרגע אי-אפשר לתת מידע על מחירים כי כל נספח המחירים לא ממוחשב. צריך לעשות עבודת תשתית למחשב אותו. זה קובצי זוגות של תחנות. זה עניין מאוד מסובך. כרגע זה נמצא אצלנו בדפים. אין לנו מערכת ממוחשבת שיודעת לתת את זה. מטפלים גם בזה. ברגע שזה יהיה, זה ייכנס לאתר, כולל תעדוף של החיפוש על-פי מחיר. אבל, זה בתוכניות העבודה שלנו שמתוקצבות.

היו"ר יריב לוין:

מה יהיה ההבדל בין מערכת המחשוב הקיימת לבין מה שאתם עושים? כי בסך-הכול אני מוכרח לומר שמערכת החיפוש הנוכחית היא טובה. היא לא רעה.

שלמה כץ:

נכון. אבל, היא לא מתייחסת לזמן אמת. אנחנו מקווים שהמערכת העתידית תוכל להתייחס לחיפוש על הזמן הנוכחי של האוטובוס שעכשיו נוסע. זוהי קפיצת המדרגה שאנחנו רוצים לעשות. זה אתגר מאוד גדול. אני לא אכנס עכשיו לפירוט הקטע הטכנולוגי מאחורי זה.

בנושא השילוט האלקטרוני – נכנסנו לפרויקט הזה במשנה מרץ. תוקצבנו על-ידי משרד האוצר להציב שלטים. כיום כבר הצבנו כ-300 שלטים, עם הזמנות לספקים של עוד כ-250 שלטים מתקציב של שנה שעברה. זאת אומרת, אני מדבר על הזמנות לספקים בתהליך של התקנה. זאת אומרת, אנשים מחכים לחפור את הבורות, וזה בתהליך של עבודה.

לאה ורון:

מה יש בשלטים האלה? מה המידע?

שלמה כץ:

מידע על האוטובוס הבא שמגיע לכל תחנה. זאת אומרת, כל תחנה את רואה את האוטובוסים שמגיעים לתחנה הזאת, ומתי האוטובוס הבא.

היו"ר יריב לוין:

עבור מידע זמן אמת או זמן משוער?

שלמה כץ:

לא, לא, זמן אמת.

היו"ר יריב לוין:

איפה הפריסה הקיימת? האם היא נעשתה בהתאם לתוכנית ה - - -?

שלמה כץ:

עשינו כך: 100 שלטים בתל-אביב, כמעט 200 שלטים במטרופולין תל-אביב. זאת אומרת, אזור הרצלייה, פתח-תקווה וכפר סבא, וכל האזור הזה.

היו"ר יריב לוין:

בפתח-תקווה ראיתי.

שלמה כץ:

המנה הבאה תהיה בבאר-שבע והדרום, ובאזור רמלה-לוד. אני מדבר על השלטים שכבר תוקצבו. זאת אומרת, נשלחו הזמנות לזה. מייד בתחילת השנה, איך שנתחיל להתעסק עם התקציב של השנה - זאת אומרת, גם זה כבר מתוקצב - אנחנו ניכנס לעוד כ-500 שלטים בחברת דן. חברת דן עכשיו בהליכי התקשרות סופיים ל-250 שלטים הראשונים שלהם כדי לעבות את הפריסה באזור תל-אביב. משם אנחנו רוצים גם להתחיל לטפל בצפון מייד בתחילת השנה.

היו"ר יריב לוין:

מה התפנית? כמה שלטים אמורים להיות פרוסים עד סוף 2012?

שלמה כץ:

אני מקווה שאנחנו נסתובב בחלק העליון של ה-1,000. זאת אומרת, 1,000 ו-.

היו"ר יריב לוין:

יהיו מצפון לדרום. לא רק מוגבלים לאזור - - -

שלמה כץ:

החלטנו ללכת על שלט שהוא בטכנולוגיה יותר יקרה ממה שתכננו מלכתחילה, עם טכנולוגיה סולרית כדי לחסוך את כל הסיפור של התשתיות. זה מאפשר לנו להתקדם די מהר בעניין הזה. נקווה שלא יהיו תקלות. אנחנו נקדים בהרבה את המחויבויות שלנו בעניין הזה.

אתי בנדלר:

אתם מתכננים באמת עד 31 בינואר השנה לפרסם תוכנית לגבי השנה הקרובה ברשויות המקומיות?

שלמה כץ:

כן. אני אומר, אנחנו מקדימים את כל התוכניות. זאת אומרת, אז התנינו את התוכנית בשביל שיבואו לבקש ולהשתתף. בינתיים אנחנו עוד לא לוקחים השתתפות.

אתי בנדלר:

האם לא יצא שאתם לא לוקחים השתתפות דווקא מרשויות מקומיות מבוססות שכפי שאמרת בתל-אביב ובמטרופולין, וכשתגיעו לרשויות מקומיות פחות - - -

שלמה כץ:

ממש לא. זאת אומרת, השיקול היחידי שלנו זה כמויות נוסעים בתחנה. אנחנו תופסים אשכול ובודקים איפה לפי סדר יורד של כמויות נוסעים בתחנה, זה כל השיקול, ואיפה שזה יוצא - - -

לאה ורון:

אולי גם התדירות של האוטובוס שמגיע צריך להיות שיקול.

שלמה כץ:

זה בעצם אותו הדבר.

אתי בנדלר:

אבל, האם לא קיים חשש כזה, מר כץ, שתגיעו, בסופו של דבר, לרשויות מקומיות שלא יוכלו להשתתף במימון, מצד אחד, ומצד שני, התקציב שלכם ייגמר, ואלה יישארו ללא שילוט?

שלמה כץ:

התחושה שאני מקבל מהחברים באוצר שהפרויקט הזה נתמך על-ידם במלואו. זאת אומרת, לא קרה שביקשנו תקציב לשלטים ולא ניתן לנו. אני לא צופה שתהיה בעיה. בינתיים אנחנו הולכים על זה הרבה יותר מהר, והרבה יותר נדיב ממה שתכננו מלכתחילה.

היו"ר יריב לוין:

האם יש דיווחים על תופעות של ונדליזם, או שאין בכלל?

שלמה כץ:

לא. שולי שבשולי, ממש שולי. זה גם כן מעודד. קצת גרפיטי וכאלה, בעיקר על העמודים. אבל, אנחנו מנסים עכשיו למצוא איזה מודל של עמוד שאין לו שטח פנים מאוד גדול כדי לחסוך את הסיפור הזה של הגרפיטי.

בעניין השילוט הקבוע בתחנה, פריסת המידע בתחנה - עם העניין הזה טיפה התעכבנו ביחס ללוחות הזמנים מאחר ורצינו לעשות פרויקט שהוא פרויקט רציני. מסתבר שהפרויקט הזה הוא פרויקט מאוד יקר אם רוצים לעשות אותו טוב. כי היתה לנו חלופה. בחנו חלופה לעשות איזה מפה גנרית, ופשוט ללכת ולשים אותה. רק שזה נותן מידע באיכות פחות טובה מכפי שהיינו רוצים. אנחנו הולכים על תוכנית שתיתן מידע כמעט ברמה הפרטנית לתחנה. זה אומר שכמעט לכל תחנה צריך לעשות אב-טיפוס של מפה. לכן, הלכנו עם העניין הזה בזהירות. בדקנו מה נמצא בעולם, מה צריך לשים, מה לא צריך לשים. אנחנו מלווים את זה בסקרי עומק למול המשתמשים כדי לדעת, כדי לוודא, שכשאתה מקבל את המידע אתה גם יודע מה לעשות איתו. לא סתם ששמנו מידע בתחנה, אלא מידע יכול לשמש פיזית את האנשים בשביל להגיע ממקום למקום. לוקחים קבוצות מיקוד, מראים להם את השלט, נותנים להם משימות. רואים שאנחנו עונים, והשלט הזה משרת את המטרה שלו.

אנחנו די הגענו לסוף העניין התכנוני הזה, ופרסמנו הנחיות של המפקח איך צריכים להציב את השלטים האלה. הם ניתנו למפעילים לפני כחודש ומשהו. כנראה שאת הפרויקט הזה לא ניתן לעשות, אלא בהתאגדות של המפעילים, כי כל תחנה יש בה יותר ממפעיל אחד. לכן, צריכים לרכז את המאמצים בעניין הזה. המפעילים נרתמו לעניין, והם מתארגנים ביחד כדי להרים את הפרויקט הזה. אנחנו בימים אלה מתחילים בביצוע שלו.

התחלנו בפיילוט בעניין הזה של יותר מ-500 תחנות באזור מטרופולין תל-אביב, אזור הרצלייה. היה לנו שם מפעיל זמין. אנחנו שמים עוד כמה עשרות תחנות באזור הצפון, באזור יקנעם, כדי לראות את התגובות של הציבור לעניין. Once  אנחנו ניכנס לייצור של העניין הזה זה כבר ייכנס לקצב. אנחנו די מרגישים בטוחים במוצר שיש לנו, ואנחנו נעשה פרויקט שאפשר יהיה להתגאות בו.

היו"ר יריב לוין:

שוב, האם יש איזושהי הערכה עד סוף 2012? האם יש איזשהו יעד שהצבתם?

שלמה כץ:

כן. אני מקווה שעד סוף 2012 זה יהיה.

היו"ר יריב לוין:

זה יהיה בכיסוי מלא.

שלמה כץ:

כן, כיסוי מלא וודאי בכל הסככות. בעמודים עוד יש לנו מחשבות מה אנחנו רוצים לעשות שם כי כדי לשים מידע משמעותי אתה צריך מתקן מאוד גדול. מתקן מאוד גדול מפריע לתנועה במדרכה, יש שם בעיות של נגישות. אנחנו עוד לא סגורים איך לסגור את הפינה הזאת.

היו"ר יריב לוין:

השילוט האלקטרוני בזמן אמת שמתחיל להיכנס ברכבת – נדמה לי בתחנת האוניברסיטה עשו את הניסוי – הוא מסונכרן עם מרכז המידע הכולל, או שהרכבת מתקדמת במין מסלול מקביל שאיננו בכלל משתלב לתוך כל העניין?

שלמה כץ:

מה שקורה בתחנות הרכבת מטופל על-ידי הרכבת. במסגרת פרויקט שילובים אנחנו נשים שלטים נוספים שיתנו מידע בתחנות אוטובוס הסמכות או הרלוונטיות לרכבת. אנחנו עכשיו בודקים את הממשקים הטכנולוגיים שהמידע מהרכבת יעבור אלינו כמו כל מפעיל ויסונכרן בשלט כאילו זה מפעיל אחר. זאת אומרת, זה בימים אלה נעשה. התחלנו לבדוק את זה, פשוט היה צריך לסגור שם את הקטע הטכנולוגי ברכבת.

היו"ר יריב לוין:

ומבחינת התוכנה החדשה שאמורה לבטא את המידע בזמן אמת ממאגר המידע, שם הרכבת משולבת פנימה לתוך התהליך הזה.

שלמה כץ:

בוודאי, בוודאי. הרכבת – היום אנחנו מתייחסים אליה, וגם הם מתייחסים אלינו באותה מידה, כמפעיל תחבורה ציבורית לכל דבר ועניין. זאת אומרת, כל מה שאנחנו אומרים למפעילי התחבורה הציבורית, נכללת הרכבת בפנים.

היו"ר יריב לוין:

תודה רבה. האם יש מישהו שרוצה לשאול איזושהי שאלה, או משהו בהקשר הזה? אוקיי, תודה רבה.

אני עובר לדיון בהצעת החוק. אני מציע שנחלק אותו לשניים על-פי שני המרכיבים. נתחיל מהסוגיה של רישיון המפעיל. אנחנו סיכמנו את הישיבה הקודמת, ודיברנו על כך שנזדקק להתייחסות לשלושה נושאים בתוך העניין של רישיונות המפעיל. ראשית, היתה השאלה של קו התיחום בין רישיון מפעיל לבין רישיון הקו. שנית, סוגיית הרכב התנאים שיהיו תנאי סף לכניסה להשתתפות במכרזים, להבדיל מהזכייה בהם. ושאלת הסמכויות – היכן עובר הקו שבו יידרש אישור של הכנסת, והיכן אנחנו משאירים את הדברים להחלטות המקצועיות של הדרג המקצועי, ללא צורך של אישור בתקנות בפנינו.

שלמה, אני מניח שאתה בא גם לעניין הזה.

אורי מקלב:

האם אפשר?

היו"ר יריב לוין:

כן, בבקשה, סליחה. חבר הכנסת מקלב, בבקשה.

אורי מקלב:

אני פשוט ממלא מקום של יושב-ראש ועדת הפנים בוועדה שמתחילה עוד מעט. אבל, מצאתי נכון – אולי כתובנה לך, אדוני היושב-ראש, אין עוד חברי כנסת - לומר כמה דברים לפני שאתה בא לחוקק חוק של כרטיס חכם, של הרב-קו, לגבי מה הוכיח הניסיון בתקופה האחרונה כשהרב-קו כן פועל, והכרטיס החכם התחיל לעבוד בהיקפו לאחר כמה פיילוטים בכמה ערים באזור דן, ולאחרונה בירושלים כשזו המסה הכבדה של הרב-קו.

לא כרטיס חכם, וגם לא תלמיד של החכם. זה רחוק מאוד מלהוכיח שהוא באמת כרטיס חכם. אומרים שמאז שהכרטיס החכם נכנס אנשים חכמים אבדו. זה התחיל, קודם כל, בהתארגנות. ההתארגנות להפקת הרב-קו היתה אולי למשך חודשים רבים. אבל, כשהגיע יום הדין אנחנו היינו עדים לתורים ארוכים מאוד שהזכירו את ימי המצור. אנשים חיכו בתחנה המרכזית מבוקר עד ליל – משהו כמו עשר שעות המתנה בתור, ללא שום גוזמה. זה נכון שהיה גם כרטיס סטודנט וגם הרב-קו – שני הדברים ביחד. בסוף היו עוד כמה עוד דוכנים ועוד עמדות, וזה עד שנזכרו. אבל, אז הציבור כבר עמד. כל יום שעבר ובו הציבור לא קיבל את הרב-קו, הוא מפסיד. כרגיל, כשאומרים שזה מתחיל ב-1.12, הלחץ מתחיל בימים שלפני כן. תמיד יטענו: אנחנו פתחנו הרבה זמן לפני זה, למה אנשים לא עשו, ולמה אנשים לא הנפיקו קודם? יש אנשים שגם אם הם הנפיקו קודם, הם היו צריכים להחליף, אנשים שעברו מנוער למבוגרים. ראינו שההיערכות היתה כישלון מוחץ. קיימנו גם דיון מיוחד בוועדה לפניות הציבור בו הוצפה כל הבעיה, והתברר שיש עוד הרבה מה ללמוד בעניין ההיערכות. אבל, זה דבר קטן לעומת הדברים המהותיים יותר.

אין אפשרות להטעין את הרב-קו מחוץ לאוטובוסים. דהיינו, אתה עולה עם הרב-קו, והנהג צריך להתעסק עם ההטענה של כל אחד ואחד. המשמעות היא המתנה יותר ארוכה, וכניסה יותר איטית לאוטובוס.

היו"ר יריב לוין:

המשמעות היא שלא עשינו כלום בכרטיס הרב-קו.

אורי מקלב:

עוד לא הגענו לזה. יתרה מזאת, למה לא מטעינים? באזורים מסוימים בארץ כן יש. אבל, כנראה שכאן יש לנהגים פרמיות מהמכירות.

היו"ר יריב לוין:

איפה זה "כאן"?

אורי מקלב:

בירושלים, אנחנו מדברים על ירושלים. אבל, זה דוגמה. חלק מהדברים שאני אומר נכונים רק לירושלים, וחלק מהדברים שאני אומר נכונים בכלל.

היו"ר יריב לוין:

האם אין לך אפשרות בשום מקום בירושלים להטעין את הכרטיס אלא רק על האוטובוס?

אורי מקלב:

יש לך אולי בכניסה לרכבות. קח מקום שהוא צרכן רב-קו מאוד גדול כמו ביתר עילית. גם במרכול יש אפשרות להטעין. ההורים יודעים שבבוקר הם יכולים להטעין את מי שצריך להטעין. הרי מדובר כאן שיכול להיות מצב שבמשפחה אחת יהיו עשרה כרטיסים של רב-קו. כל ילד צריך רב-קו בנפרד, וגם זה חלק מהבעיה. אם יש לך כרטיסיית נוער והילדים רוצים לצאת אחר-הצהריים, כל אחד צריך כרטיסייה בפני עצמו. אתה לא יכול להשתמש באותה כרטיסיית נוער כפי שהיה עד היום, והיום אם בני דודים או כמה אחים או שני חברים יוצאים, כל אחד מהם צריך את זה. משמעות הדבר הזה היא שהיום התורים בכניסה לאוטובוסים התארכו בהרבה. כשהיה כרטיס חופשי אנשים הראו אותו לנהג, ובזה הם סיימו התפקיד. כאן הנהג צריך להטעין כל כרטיס וכרטיס, כל נהג אוטובוס צריך לאשר את זה בעזרת לחיצה על אור ירוק כדי שהנוסע ימשיך – זה המצב. ולא זו אף זו, אם הוא לקח את הכרטיס טיפה יותר מהר, אז כבר צריך הכול מההתחלה. ואז הנהג צועק על הנוסע, והוא לא מבין מה הוא רוצה ממנו. בצורה זו אתה עד לוויכוחים שנעשים בקדמת האוטובוסים. אין שום מכשירים כאלה גם בדלת האחורית. מדוע ברכבת הקלה זה יכול להיות בכל הדלתות בשעה שבאוטובוסים לא? כשהנהג צריך לאשר, אז הדבר מובן למה לא. אתה יכול רק בכניסה לאוטובוסים.

נניח ואתה גר במעלה-אדומים, מחוץ לירושלים. אתה צריך למלא שבעה חוזים נפרדים. לכל נסיעה אתה צריך חוזה בנפרד. אתה לא יכול להטעין משהו שהוא צבור. אני מטעין 100 שקלים, ואז אם אני רוצה אני משתמש ממעלה אדומים לירושלים, או בתוך ירושלים, ואחרי זה ברכבת. על כל דבר אתה צריך להטעין חוזה, להטעין כסף בנפרד. אין כסף צבור, עדיין לא הצליחו. אני יכול להרחיב לך יותר ויותר.

כרטיס הרב-קו הטיל והעמיס על הורים למשפחות ברוכות ילדים הוצאות הרבה יותר גבוהות. זה מאות שקלים בחודש. אם תשאלו אותי למה, אני אביא רק דוגמה אחת. אבא או אימא שעולים לאוטובוס עם שני ילדים מתחת לגיל חמש - וזה קורה הרבה - עד היום ילד אחד פטור, והילד השני יכול לעלות בכרטיסיית נוער. אין אפשרות הנפקה של כרטיס רב-קו לילד שגילו פחות מחמש. המשמעות היא שההורים משלמים מחיר מלא על ילד מתחת לגיל חמש. תחשוב על הורים שלוקחים את הילדים, או על ילדים שנוסעים באוטובוס כל יום לבית-הספר הלוך חזור, ויש רבים כאלה – המשמעות היא מאות שקלים לחודש.

היו"ר יריב לוין:

למה ילד מתחת לגיל חמש משלם?

אורי מקלב:

מכיוון שהחוק אומר שהאבא יכול לבוא רק עם ילד אחד בן חמש. אם יש לו שני ילדים מתחת לגיל חמש הוא משלם על אחד.

אתי בנדלר:

זה לא החוק, אני מניחה.

היו"ר יריב לוין:

אני מוכרח לומר שאני שומע את זה בפעם הראשונה, באמת?

חוה ראובני:

כך זה מעוגן בצו הפיקוח. נוסע משלם יכול לקחת איתו ילד אחד מתחת גיל חמש חינם.

אורי מקלב:

ילדו שלו.

חוה ראובני:

לא כתוב ילדו שלו. לכאורה אין מניעה בצו ש - - -

אורי מקלב:

האם זה לא מידת סדום שאדם שיש לו שני ילדים לא יכול לקחת עוד ילד כשיש היום רב-קו? זה ילדו שלו.

חוה ראובני:

הרב-קו לא קשור. גם לפני הרב-קו על הילד השני הוא שילם.

אורי מקלב:

זה כן קשור, כי אז אתה יודע שזה ילדו שלו, ואתה לא חושב שהוא ייקח את כל הגן יחד איתו. עד היום יכול להיות שהיתה איזושהי חשיבה: מי יודע אם זה הבן שלו, לא הבן שלו, כן הילד שלו, לא ילדו שלו.

חוה ראובני:

לא חייב להיות הילד שלו.

היו"ר יריב לוין:

ואם ילד נוסע עם אחיו בן ה-14, מה אז קורה?

חוה ראובני:

האח הגדול משלם, והקטן לא.

היו"ר יריב לוין:

הגדול משלם, והקטן פטור.

חוה ראובני:

נכון.

היו"ר יריב לוין:

ואם זה שניים אז לא.

חוה ראובני:

אחד פטור.

אורי מקלב:

אם הוא לוקח את שני אחיו, אחד משלם מלא, בעוד שעד היום הוא היה יכול לנסוע עם כרטיסיית נוער.

היו"ר יריב לוין:

אנחנו רוצים להבין. אתה רוצה להחליף אותי?

אריאל אבלין:

הנושא היום בדיון, יכול להיות שהוא ייפתר. אני לא רוצה להחליף אותך, חס וחלילה. אני בא ואומר שאנחנו בדיון סביב הצעתך, הצעת חוק בנושא - - -

היו"ר יריב לוין:

זה לא הצעתי, זה הצעת חוק ממשלתית – אני אזכיר לך.

אריאל אבלין:

לא. הצעת חוק שלך, אדוני חבר הכנסת.

אתי בנדלר:

הוא מתייחס להצעת חוק פרטית.

אורי מקלב:

סליחה, מי הדובר?

אריאל אבלין:

אני אריאל אבלין, רכז תחבורה ציבורית.

אורי מקלב:

קודם כל, לא סיימתי לדבר. אני מבין שזה לא נעים שאני מפרט כל-כך הרבה. כשאנחנו דנים בהצעת חוק אפשר גם להגיד מה המצב היום בכרטיס החכם, אחרי הרבה בעיות ואחרי הרבה זמן. מותר לשמוע וחשוב לשמוע. אני גם אומר לכם מה אתם צריכים לשמוע במיוחד. צריך לשמוע במיוחד איך הורידו אנשים מהרכבת הקלה בבושת פנים. שפכו את הדם של אותם אנשים מבוגרים ושל ילדים שירדו. המבקרים באו ואמרו להם: אתם נוסעים בלי כרטיס, וכל זאת כשהכרטיס היה תקין, וכשיש כשלים גדולים מאוד בין התקשורת, לבין מי שקנה כרטיס רב-קו באגד לבין מי שמילא את זה באגד, או לא באגד. עד היום אנשים לא יודעים. מדובר באנשים שהיו להם כרטיסים, והיה להם סכום צבור בתוך כרטיס הרב-קו. הם עונים למבקר שהם כן שילמו. אבל המבקר אומר: לא שילמתם, רדו עכשיו מהרכבת, וכל זה לעיני כל ישראל. לא מדובר במקרה אחד ולא בשניים. לשכתי מוצפת במכתבים. הורידו ילדים באמצע תחנה מבלי שהיתה להם אפשרות להגיע הביתה כי לא היה להם עוד כסף. הורידו מהרכבת אנשים מבוגרים בני שמונים, וביישו אותם כאילו הם גנבים מהשוק שמנסים להתפלח לאוטובוס. הדברים נעשו בקשיחות, בבושת פנים, בלי שום עזרה. אני אביא לכם מקרים בהם אנשים ביקשו להיעזר. אבל הבקרים שמסתובבים שם אמרו להם: זה לא התפקיד שלנו.

ביום חמישי טיפלתי בשני מקרים כאשר סופם של הדברים היו במגרש הרוסים, עם המבקרים ביחד, כי כן היתה לו תעודת זהות, ואין לו תעודת זהות. הוא בעל דרכון והדרכון לא נמצא אצלו. אנשים סיימו במגרש הרוסים. האם בשביל זה הקמנו את הרכבת הקלה ואת הרב-קו? חבל שלא הבאתי איתי מכתבים של אנשים מבוגרים לגבי ההתנהלות של הבקרים כלפי הנוסעים. הדבר שמעלה פליאה במיוחד הוא זה שלא היה מדובר באנשים שהם לא ישרים. מדובר באנשים ישרים. אמרו להם: הטענתם את הכרטיס באגד. כנראה שהיתה איזושהי בעיה בהטענה של אגד ובסנכרון של הקודים השונים. אבל, מי שסובל מזה הם הנוסעים. לא היתה שום גמישות בעניין הזה. למרות פניות לסיטיפס ולאחרים, זהו המצב הנתון בשטח.

אתי בנדלר:

אני חשה סיפוק על כך שהוועדה התעקשה התעקשות יתירה בעת הדיון בפקודת מסילות הברזל לעניין הרכבת הקלה, לא לתת למפקחים מטעם הגוף המפעיל סמכויות עיכוב, למשל. היו אז ויכוחים מאוד רציניים. הממשלה תמכה דווקא בשלב מסוים בעמדת סיטיפס, והוועדה התעקשה שלא לתת להם סמכויות כאלה.

לאה ורון:

כמו גם להפחית את גובה הקנס.

אורי מקלב:

אתי, ביום חמישי חשבתי עלייך. זה היה כל-כך נכון. שאלתי אותו: על סמך מה הוא עיכב אותך? תבקש את השם שלו. אבל, גם את השם שלו הוא לא נתן. הוא לא היה מוכן לעשות זאת. גם בתחנת המשטרה הוא לא נתן את השם שלו.

לאה ורון:

הוא צריך ללכת עם תג זיהוי.

אורי מקלב:

הוא היה בלי תג זיהוי. מקרה אחד גם התפרסם בעיתונות סוף השבוע.

לסיום, יש לי מגוון של דברים. אבל, אני מבין שהזמן הוא קצר, וגם הזמן שלי. סטודנט שאיבד את כרטיס רב-קו שלו והוא רוצה לחדש אותו, צריך לשלם 156 שקלים על חידוש כרטיס רב-קו. עד עכשיו היה אפשר להבין. מדובר בכרטיס סמסטריאלי שהוא חצי שנתי. האם עבור איבוד כרטיס צריך לשלם 150 שקל? פנה אליי סטודנט שנדרש לשלם 150 שקל עבור חידוש כרטיס. הוא אמר לי: פעם אולי היתה בעיה פעם כי הכסף היה צבור והיה צריך להוכיח. אבל, אתם היום מבטלים את הרב-קו, והוא לא יכול. אין שום תוקף ואין שום משמעות לכרטיס שאבד. ניתן לבטל יותר בקלות כרטיס אשראי ששוויו גבוה יותר. למה צריך לשלם כל-כך הרבה כסף עבור כרטיס הרב-קו החכם שאובד בשעה שהטכנולוגיה כבר ישנה?

היו"ר יריב לוין:

האם נמצאים כאן נציגים של סיטיפס? אתם רוצים להתייחס? אני כמובן אאפשר לכם. אחר כך נחזור לסדר הדיון כפי שקבענו אותו קודם.

מרק פיליפס:

שמי עו"ד מרק פיליפס, אני היועץ המשפטי של סיטיפס. אני אתייחס בקצרה.

בתחילת הפעלת מערכת הכרטוס היו כמה תקלות עם המעברים בין אגד לסיטיפס. למיטב הבנתי, הן נבעו מתקלות באגד כתוצאה מהצורה בה הם מכרו. למיטב ידיעתי, התקלות האלה כבר לא קיימות, והמערכת עובדת כמו שצריך.

לגבי היחס של הפקחים – הפקחים הונחו לעבוד ברגישות. אנחנו שמענו על כמה תלונות. אנחנו תמיד נשמח לקבל עוד התייחסות, במיוחד מחברי כנסת, כך שנוכל להתייחס לכל מקרה מקרה. מקום בו אנחנו צריכים לשנות את הנהלים, אנחנו נטפל בזה.

אורי מקלב:

האם היתה הוראה להוריד נוסעים מהרכבת?

מרק פיליפס:

ההוראה היא שמישהו שנוסע בלי כרטיס, לא זכאי להיות ברכבת.

אורי מקלב:

הרי ידעתם שיש בעיה, אז למה ההוראה הזאת המשיכה? אם יודעים שיש בעיה, למה אתם מטילים על אגד, ומבחינתכם הכול היה בסדר? תחשבו על אותו נוסע ששפכתם את דמו, שנאלץ לרדת מהרכבת משום שכאילו הוא עלה לרכבת ללא תשלום. אני רוצה לדמיין את ההורים שלי עולים לרכבת ונאלצים לרדת ממנה בגלל שאומרים להם שהם לא שילמו. תבינו את הדבר הזה. אתם לא מבינים קצת בנפש האדם? לא היה צריך להיות אפילו מקרה אחד.  אתם יודעים שיש תקלה, זה לא ייאמן. ואחרי הפניות לא ידעתם. ידעתם את הדבר הזה. אני הבנתי, אמרו לי: היינו צריכים לנקוט בצעד דרסטי כלפי הנוסעים. נתנו כמה חודשים חינם. היועצים שלהם אמרו להם: אם לא תתנהגו מייד בקשיחות, אנשים לא יתרגלו לשלם מהר. אתם צריכים להתנהג מייד בקשיחות. אם הכרטיס היה עובד בסדר ובלי תקלות, אז אולי כן אולי לא. אבל, איך אתם עושים דבר כזה כאשר יש תקלות מובנות בתוך הכרטיס וכשאתם יודעים את זה? איך אפשר לתת להם סמכות? לכן, אדוני, לפני שאתה נותן סמכות - אי-אפשר לתת סמכות לכל החברות האלה. מתברר ששוכרים כוח עבודה זול, וזה מורגש בשטח. אי-אפשר לתת להם סמכויות.

שלמה כץ:

אני מציע שנדבק בעובדות. מה שקרה הוא שהיתה תקלה, ואנחנו לא ידענו עליה. בשעה זו באמת הורידו נוסעים מהאוטובוס. משנודעה התקלה, שעה אחרי זה, משרד התחבורה נתן הנחיה לסיטיפס לא להוריד אף נוסע יותר מהרכבת. אחרי שעה לא הורידו אף נוסע.

לאה ורון:

התקלה היתה רק למשך שעה?

שלמה כץ:

לא. התקלה היתה שעה, ו-once גילינו את התקלה, אמרנו: בסדר. לקח כשבועיים לתקן את התקלה. אבל, בשבועיים האלה לא הורידו אף אחד מהאוטובוס.

אורי מקלב:

אני רק מציע לך להגיד: למיטב ידיעתי. אל תתחייב על זה. תגיד: למיטב ידיעתי המוגבלת. ביום חמישי עוד הורידו, לאורך כל השבוע האחרון - - -

שלמה כץ:

אני מקבל את הצעתך. כל מה שאני אומר מתחילת הדיון ועד סופו הוא למיטב ידיעתי המוגבלת. אבל, אני מניח שגם מה שאתה אומר הוא למיטב ידיעתך המוגבלת.

אורי מקלב:

לא, זה מיטב ידיעתי המלאה. זה עובדות, זה אנשים שבאים.

שלמה כץ:

העובדות שמצויות בידיים אחרות.

אורי מקלב:

אני מתנצל, קוראים לי דחוף. הוועדה היא משודרת. אני אקרא את הפרוטוקול, ואני אשמע.

היו"ר יריב לוין:

אין בעיה. אורי, תודה.

רבותי, תודה. אני אחזור חזרה לסדר הדברים כפי שדיברתי קודם, ואחר כך אנחנו נחזור לנושא הכרטיס החכם. שלמה, אני רוצה להתחיל בסוגיה של רישיונות המפעיל, וכשאני כבר אומר מראש שאם נראה שאפשר לפחות את הסוגיה הזאת לסגור, אז נסגור אותה. נעביר את זה ונמשיך עם הנושא השני. השאלה היא איפה אנחנו עומדים פה.

שלמה כץ:

השאלה בעניין היחס בין הקו לרישיון מפעיל - זו הבעיה היסודית ממנה התחלנו בתקנות האלה. היום התקנות מדברות על רישיון קו. לכאורה כל מה שהמפקח רוצה להתנות במסגרת מערכת היחסים של עם המפעיל נקבע ברישיון הקו. הבעיה היא שיש לא מעט נושאים – כמו שאתם רואים, רשימה של נושאים שפורטו בחוק – שלא קשורים לקו ספציפי. לכן, העיגון שלהם ביחס לכל קו הוא לא רלוונטי. כשרוצים להפעיל מערכת כרטוס חכם או כשרוצים לתת הנחיות בעניין הכשרה של נהגים, זה לא קשור לקו ספציפי. לכן, אין אכסניה רישויית או רגולטורית שבה אפשר לתת הנחיות או תנאים לפעילות - - -

היו"ר יריב לוין:

ההבחנה היא ברורה והיא מקובלת, והיא מוצדקת. השאלה היא רק מה נכנס כאן, ומה נכנס שם. אנחנו רוצים רשימה, זה לא עניין תיאורטי. בסוף אנחנו צריכים רשימה של מה אתם רוצים לשים כאן, ומה אתם רוצים לשים שם.

אתי בנדלר:

יש רשימה. השאלה היא האם עברתם עליה שוב והגעתם למסקנה שהרשימה שכלולה בהצעת החוק היא רשימה מושלמת, לא יכולה להיות טובה ממנה?

שלמה כץ:

עד לשלב היישום, זאת אומרת, ככל שדעתנו נותנת מלכתחילה, זאת רשימה מושלמת. עו"ד לסר מזכירה שיש עוד סעיף שמאפשר לשר להוסיף תקנות בעניינים אחרים שקשורים לעניין הזה. רישיון הקו שלא מופיע פה הוא רישיון שהוא ותיק והוא קיים, ואותו אנחנו לא משנים. רישיון הקו מתייחס לנספחים על מסלול הקו, על התחנות בקו, על המחירים בקו, ועל התדירות שלו.

היו"ר יריב לוין:

שלמה, בכל הנקודה הזאת כבר היינו בדיון הקודם. השאלה היתה כזאת. למשל, עלתה שאלה האם יש לנו תנאים של מתן רישיון מפעיל שיהוו חסם כניסה בכלל בפני היכולת - - -

שלמה כץ:

זו השאלה השנייה.

היו"ר יריב לוין:

לא, אני מפריד רגע. יש לנו רישיון מפעיל ורישיון קו. אני עוזב רגע את רישיונות הקו בצד. בוא ננסה לסגור, קודם כל, מה אנחנו רוצים שיהיה ברישיון מפעיל. הסכמנו שצריכים להיות הדברים הכלליים שנכונים באופן מוחלט. אבל, שאלנו איך אנחנו עושים את זה בצורה כזאת שלא נציב פה חסמי כניסה שאף אחד לא יוכל לעבור אותם אחר כך. זה נגע גם לנושא הניסיון המבקש, וזה נוגע גם לצי כלי הרכב שיש לו. זה נוגע לשאלה האם אנחנו מכניסים מין סעיף סל ענקי כזה של כל עניין שיקבע השר, ואז הוא יכול לסגור את השוק כמעט בהינף קולמוס. אני שואל, מה העמדה שלכם? בסופו של דבר, איך אתם מבטיחים לנו, או איך אנחנו מנסחים את זה בצורה שמבטיחה את העובדה שיוכלו להיכנס גם כוחות חדשים פנימה. ומצד שני, שבאמת ייכנסו כוחות שמסוגלים לעשות את מה שצריך. עלתה פה השאלה, אם אני לא משתמש בהפרדה בין רישיון מפעיל לרישיון קו גם לצורך המעבר בין תנאי הסף כדי להיכנס בכלל ולבוא בשער ולהתמודד, לבין מה שאתה צריך לקיים ביום שזכית ואתה צריך להפעיל את הקו.

אריאל אבלין:

ברשותכם, ארצה להתייחס. שמי אריאל אבלין ואני רכז תחבורה ציבורית באגף התקציבים באוצר.

צריך להבין מאיפה אנחנו באים. אנחנו באים מעולם שכל הנושאים שאנחנו מנסים היום להציף ולהסדיר במסגרת החוק, מוסדרים במסגרת הסכמים והליכים מכרזיים. גם היום יש תנאי סף שנקבעים במסגרת הליך ה-P.Q , מכרז המקדים. קובעים תנאי סף שמסננים את שלל המפעילים לכדי רשימה מצומצמת שיכולה להשתתף במכרזים הספציפיים האלה על אשכולות הקווים. וכן, נקבעים כללים, רק שהם לא מפוקחים על-ידי מנגנון של חוק, אלא במסגרת הליך מכרזי ששם נקבעים תנאים פיננסיים, תנאים - - -

אתי בנדלר:

גם היום הם לא יהיו מפוקחים על-ידי שום גורם. בסך הכול, יוכל מי שהוסמך על כך – במקרה הזה, המפקח על התחבורה – להגיד שהמחוקק הסמיך אותו לקבוע את התנאים האלה.

אריאל אבלין:

אנחנו סבורים שזה מצב נכון. בסופו של דבר, התכלית של החוק, ואנחנו מדברים עליו כבר כמה שנים במסגרת ההליך הזה, המטרה היתה לבוא ולומר שאנחנו כרגולטורים לא מעוניינים להמשיך ולהסדיר את הענף בדרך של הסכם. אנחנו מרגישים שאנחנו רגולטורים נכים. ולכן, אנחנו צריכים כלים שיאפשרו לנו.

אם השאלה עכשיו היא איך מגבילים את הרגולטור – אנחנו כבר מתקדמים צעדים קדימה – מרגולטור נכה, אתם חושבים שהרגולטור יהפוך להיות רגולטור נוקשה, ברמה הזאת שהוא מגביל השתתפות, והוא פוגע בענף - - -

היו"ר יריב לוין:

לא, לא. אנחנו לא שם, סלח לי. אנחנו צריכים לחוקק חוק שנותן מענה למה שצריך. אתם – לא אנחנו – הגשתם הצעת חוק ממשלתית. באתם ואמרתם: רבותי, אנחנו רוצים לעבור ממשטר של הסכמים למערכת חקיקתית שתיתן לנו כלים, בסופו של דבר, לאכוף את הדברים בצורה הרבה יותר טובה ומסודרת. אנחנו בעד, מברכים. רוצים לעזור לכם לעשות את זה בצורה הכי טובה. מצד שני, לנו יש אחריות לא לייצר מנגנון שגם אם כרגע זאת לא המטרה, תוצאתו עלולה להיות בסוף סגירה של השוק, או יצירה של מצב שלא יאפשר לאנשים לעבור פנימה.

אני גם לא מעוניין שיבוא מפעיל ויפעיל לי קווי שירות עם אוטובוסים שכולם בני 30, או בלי יכולת אמיתית לבצע את העבודה. ולכן, מאחר ואנחנו הולכים להפרדה בין רישיונות המפעיל לבין הסוגיה של רישיונות קווים, אני שואל – אני לא בהכרח אומר שזה הפתרון היחיד האפשרי – אבל, אני שואל אתכם. כי ברור לגמרי שאתם מציעים פה הוראות ברישיונות מפעיל שיש בהן פוטנציאל לסגור את השוק בפני שחקן חדש. יש הבדל בין מה שאתה דורש ממי שהתמודד וזכה במכרז, ואתה אומר לו: אדוני, עכשיו זכית. אתה רוצה את רישיון הקו? לך תקנה X אוטובוסים ותעשה כך וכך, לבין להגיד לו: אדוני, תקנה אותם מראש, ואז תיגש למכרז. ואם תפסיד, אני לא יודע מה תעשה איתם.

אני שואל אותך פה, האם את ההפרדה הזאת שאנחנו מייצרים היום בחוק ושהיא לא קיימת עד היום, האם אתה לא חושב שצריך להשתמש בה, בין היתר, כדי לפתור את העניין הזה, ולהעביר חלק מהדרישות האלה שנמצאות היום בהגדרה שלכם ברישיון המפעיל לרישיון הקו. לא לבטל את הדרישות, לא להפוך אתכם לנכים.

אריאל אבלין:

אני לא סבור שהמקום של הדרישות הללו הן ברישיון הקו, מאחר ובסופו של דבר אנחנו הולכים לעולם – אם אנחנו נסתכל קצת קדימה, בוא נעזוב את המצב הנוכחי – שמדבר על רשות ארצית לתחבורה ציבורית שעושה אישור מקדים של מפעילים בכלל השוק. לאחר מכן, רשויות מטרופוליניות שתבחרנה את המפעילים מתוך פול מאושר מראש.

היו"ר יריב לוין:

כשהמשיח יגיע, הכול יהיה טוב.

אריאל אבלין:

אני מניח שאנחנו בונים עכשיו חוק ל-30 שנה, ולא לשנתיים.

היו"ר יריב לוין:

בסדר. אני מבטיח לך שביום בו תהיינה רשויות מטרופוליניות ורשות ארצית, נעשה תיקונים עקיפים בחוק הזה. נו, באמת. אני שואל אותך עכשיו, עזוב את התיאוריה. אני שואל אותך ברמה המעשית. אם אתה עכשיו תודיע שמי שאין לו צי של 50 אוטובוסים בתנאים כאלה ואחרים לא יכול לקבל רישיון מפעיל, וכתוצאה מזה הוא לא יכול בכלל להתמודד במכרז, אז איך הוא יתמודד?

שלמה כץ:

אני לא מצליח להבין מה השוני בין המצב שאתה מתאר לבין המצב היום. היום אני יכול לכתוב בדיוק את אותו תנאי.

היו"ר יריב לוין:

אבל, אני חושב שזה לא תקין אם תכתוב את אותו תנאי. והיום אם תכתוב תנאי כזה, ילך מישהו ויגיש נגדך עתירה, ויגיד שאתה שם חסם שסוגר את השוק, ולא מאפשר לו בכלל.

אריאל אבלין:

גם בעתיד יש שיקול דעת של הרשות המינהלית. אני מניח שהדברים יעמדו למבחן. ואם אנחנו נקבע - - -

היו"ר יריב לוין:

אבל, אנחנו לא מעמידים אותם במבחן. אנחנו רוצים לעשות הסדר.

אריאל אבלין:

אבל, לא כל דבר אפשר להסדיר מראש. הדברים משתנים.

היו"ר יריב לוין:

מה "לא כל דבר"? אתה רוצה שאני אקבע בהוראת חוק שאומרת שאתה יכול לסגור את השוק?

חוה ראובני:

לא מדובר כאן בסגירת השוק. אדוני, רציתי להפנות את תשומת הלב לנקודה מסוימת שיש אפשרות לקבוע תנאים לסוגים שונים של קבוצות קווי שירות. רוצה לומר, יש קווי שירות כבדים יותר, מורכבים יותר, גדולים יותר, אשכולות, שלגביהם נרצה מפעיל, נקרא לזה, דרג א', לעומת אשכולות קטנים יותר שאפשר לקחת מפעיל אולי דרג ג'. יכול להיות שהכניסה של מפעיל חדש לשוק, הוא יקבל רישיון מפעיל לדרג ג'. וכשהוא יתבסס שם, בפעם הבאה הוא יוכל כבר לשדרג את רישיון המפעיל שלו.

גם היום אנחנו במצב. ההליך התחרותי שמתבצע בקצת יותר מעשר השנים האחרונות, נכנסו 15 מפעילים, חדשים כולם. הם נבנו בהדרגה. ככל שמפעיל צובר ניסיון באשכול מסוים והוא פועל, בפעם הבאה שיש אשכול בתחרות הוא אולי יכול להתקדם לאשכול גדול יותר, מורכב יותר, מזה שהוא התחיל בו.

אתי בנדלר:

חוה, הדברים שאת אומרת הם מאוד חשובים. הם רק לא באים לידי ביטוי בהצעת החוק. כל מה שנאמר בהצעת החוק, ואני מפנה כאן לסעיף 14כא(ב): "המפקח על התעבורה יקבע תנאים בעניינים כמפורט להלן, כולם או חלקם...". זאת אומרת, שיקול הדעת שלו איזה מהתנאים להציב כתנאי סף - - -

חוה ראובני:

אני מפנה ל-14כא(ג). יכולים להיות תנאים שונים לרישיון מפעיל לקווי שירות שונים.

אתי בנדלר:

"יכול שייקבעו, דרך כלל, או לסוגים של קווי שירות". איזה סוגים? מה שאת אומרת: אשכול גדול, אשכול קטן, אשכול שיש בו תנועה רבה, אשכול שאין בו תנועה רבה וכו'. אמות המידה האלה בכלל לא מופיעות בחוק. זה נשאר לשיקול דעת מוחלט של המפקח על התעבורה בלי שום פיקוח.

חוה ראובני:

להבנתנו, אלה שיקולים מקצועיים.

אתי בנדלר:

מה הן אמות המידה? את הרגע הצבת מספר אמות מידה להפעלת שיקול הדעת. מדוע אלה לא באים לידי ביטוי בהצעת החוק?

חוה ראובני:

כי אנחנו רואים את השיקולים האלה כשיקולים מקצועיים, וחזקה על מפקח התעבורה שהוא שוקל שיקולים מקצועיים. אלה שאלות מקצועיות.

אתי בנדלר:

אז הצעת החוק מיותרת. מצוין, לפי כל כללי מינהל תקין ושיקול דעת ראוי - הכול בסדר גמור.

חוה ראובני:

לא, אנחנו מציבים לו כאן סימני דרך. אבל, כיוון שמדובר על הגבלת עיסוק, אז קודם כל, הכותרת של הגבלת העיסוק מקומה בחוק. שנית, אנחנו שמים על המפקח על התעבורה בחוק סימני דרך של סוגי הדברים אותם הוא שוקל.

היו"ר יריב לוין:

איפה סימן הדרך שאומר לו: אדוני, תחלק את זה לאשכולות על-פי גודל, כן תפתח זה וזה? למה, למשל לא מופיע: בדרך שלא תהווה? אני לא רוצה להיכנס עכשיו לניסוחים. אבל, זה חייב לבוא. כולנו מסכימים על הכוונה, רק היא איננה פה.

אתי בנדלר:

שיקול, למשל, של הגברת התחרות לא מופיע כאן.

היו"ר יריב לוין:

כן, תחרות. זה לא מופיע, אין כאן כלום. להיפך, נובע מכאן אמירה שבניגוד למצב היום אנחנו באים כמחוקק ונותנים עכשיו סמכות לסגור את השוק. זה אי-אפשר, אתם מבינים שאנחנו לא יכולים לעשות את זה.

אריאל אבלין:

אדוני היושב-ראש, אין מחלוקת אמיתית. בסופו של דבר, הכוונות שלנו הן אותן כוונות שאתם באים ומייצגים כאן. אני אומר לך, גם אין מניעה לרשום את זה. אם רוצים להכניס שהמפקח חייב לשקול שיקולי תחרות ומניעת ריכוזיות, אנחנו יותר מבעד, יותר מבעד.

שלמה כץ:

שיקולי תחרות ומניעת ריכוזיות זה אחד השיקולים שהמפקח שואל.

היו"ר יריב לוין:

שלמה, הרי כולנו באותה סירה, ולכולנו יש רק מטרה אחת – לשפר את התהליך ולהגיע לתוצאה נכונה. אבל, אני באמת שואל אתכם. אנחנו עשינו פה ישיבה לפני כמעט שנה. מראה לי לאה מכתב שהיא שלחה לכם בראשון במאי, והיא ביקשה בדיוק את ההתייחסות לכל הנקודות האלה. אם לא קיימתם בזה דיונים עד היום אז אולי תגידו לי מראש מה. חבל על הזמן, בוא נסגור את הישיבה ונלך הביתה.

אני אומר לכם שוב, אתם לא רוצים – אני אביא הצעה למליאה לדחות את הצעת החוק, ושלום על ישראל. נסיר אותה מסדר-היום ונגמר העניין. אני באמת לא יודע מה לעשות. אני לא רוצה לעמוד במצב בו אני עומד בראש ועדה שאמורה להכין את החוק לקריאה שנייה ושלישית, ושנה שלימה לא מצליח להתקדם לשום מקום בסוגיות כל-כך מהותיות וכל-כך חשובות. מצד שני, לצערי, אני לא משרד התחבורה. אני לא רוצה לכפות עליכם הסדרים כי הרי המטרה היתה לעזור לכם. לא להביא אתכם למצב שתצטרכו לעבוד בצורה שהיא תהיה, מבחינתכם, בלתי אפשרית. בחלק מהדברים גם אם אני רוצה לכפות, אני לא יכול כי יש דברים שנוגעים לתקנות, ודברים כאלה שאני לא יכול לעשות אותם לבד גם אם אני רוצה.

אני שואל ברצינות. הרי עשינו ישיבה מאוד מסודרת, מאוד ארוכה בפעם הקודמת. עברנו אחת אחת על כל הנקודות. התייחסנו סעיף סעיף. הציפייה היא שתבואו ותגידו: תשמע, פה יש לנו ניסוח כזה. שם אנחנו מציעים כך, פה נתקן. שם אנחנו מתעקשים להשאיר את המצב הקיים כי א', ב' ו-ג', ובזה נגמור. אני אומר באמת, השאלה היא האם יש טעם שאנחנו בכלל נמשיך, או שאתם רוצים לקחת עוד פרק זמן. אבל, לבוא בסוף עם - - -

שלמה, אני בטוח שאתם עובדים קשה. אף אחד לא יושב רגל על רגל. עזוב, אני לא שם. אבל, בשורה התחתונה, אני אומר לך שאי-אפשר כך. מה רוצים לעשות? האם נתחיל עכשיו עוד הפעם את הדיון מחדש? הרי אתם לא תוכלו להגיע כאן לאיזה תוצאה שהיא על דעתכם, כי אין ניסוח ואין כלום. אתם צריכים לשבת ביניכם. שלמה, מה אתם מציעים לעשות?

אריאל אבלין:

אני מרגיש קצת לא בנוח. אני הייתי אצלך בישיבה לפני שמונה חודשים בנושא מוניות השירות, כרטוס חכם. הובטח לנו שהצעת החוק תקודם במהרה וכו'. אנחנו כמובן מוכנים להגיע עם תשובה לנושאים האלה.

היו"ר יריב לוין:

ולמה היא לא קודמה במהרה עד עכשיו?

אריאל אבלין:

שאלה טובה. אני לא בטוח שהאחריות היא כולה של הממשלה.

היו"ר יריב לוין:

אני אגיד לך למה. נשלח מכתב בראשון למאי, לא קיבלנו שום תשובה.

אריאל אבלין:

אני לא בטוח שהאחריות היא כולה של הממשלה בעניין.

היו"ר יריב לוין:

אז של מי היא?

אריאל אבלין:

לא יודע.

היו"ר יריב לוין:

אה, אתה לא יודע, אתה לא יודע? אתה באמת לא יודע? יש לי הצעה בשבילך. אנחנו נקבע ישיבה לשבוע הבא ואליה אתם תבואו עם נוסח על כל הדברים, כולל תקנות בכל ההיבטים שצריך. אתה מסכים?

אריאל אבלין:

כן.

היו"ר יריב לוין:

כן? אז למה לא עשיתם את זה לישיבה הזאת? מה מנע את זה, אם אתה מסכים כל-כך בקלות? למה כשאני שולח אי-מייל ואנח שואל: תגידו, מה קורה עם החוק, ואיפה אנחנו עומדים, אני אפילו לא מקבל תשובה? איך אתה מסביר את זה?

אריאל אבלין:

למי זה הועבר?

היו"ר יריב לוין:

אה, "למי זה הועבר"? נו, באמת.

אריאל אבלין:

אני לא קיבלתי מכתב כזה.

היו"ר יריב לוין:

אתה לא קיבלת. פעם הבאה אני - - -

אתי בנדלר:

יש משרד מקצועי שאליו - - -

היו"ר יריב לוין:

ואם לא הייתי מזמן את הישיבה הזאת, היינו מחכים עוד חצי שנה עד שיקרה משהו? חשבתי שלכם יש עניין לקדם את זה, שאתם תשלחו לי מכתב: אדון יריב, למה אתה לא עושה כלום? אנחנו כבר גמרנו הכול, מחכים לך. האם זה המצב? סגרתם את עניין הגנת הפרטיות של הכרטיס החכם.

שלמה כץ:

לא.

היו"ר יריב לוין:

למה לא? הרי זה היה חלק. שלמה, אני שואל לא אותך. אני שואל אותך, למה לא סגרתם? אז איך אתה רוצה שנתקדם? מה נעשה בלי זה? האם אתה מציע שנאשר את החוק כך as is בלי התקנות, בלי שמישהו בכלל יודע מה עושים? אני באמת שואל אותך, עם כל הכבוד. אני הלכתי, הקמתי מהיום למחר ועדה משותפת כדי לקחת את זה על עצמי ולקדם את זה ולדחוף את זה קדימה. עשיתי ישיבה, דנו פה, ישבנו פה כמה זמן שהיה צריך. עשינו באמת ישיבה קונסטרוקטיבית. יצאנו עם פילוח מדויק של הנקודות בהן צריך תשובות, ומאז לא קורה כלום. ועכשיו אתה אומר לי שאנחנו אשמים. אז אני אומר לך, מאה אחוז. אני מוכן להיות אשם. רק תביא לי בשבוע הבא את הכול.

אריאל אבלין:

בשמחה.

היו"ר יריב לוין:

מאה אחוז. נרשם שבשבוע הבא יועבר ללאה מלוא החומר, כולל התקנות, כולל הכול על-פי הרשימה שהיתה מהישיבה הקודמת, בצירוף הסבר למה זה לא היה היום. כי אם אפשר היה להעביר את זה בשבוע הבא, בטח אפשר היה להעביר את זה גם היום בלי בעיה. ואני אגיד לך את האמת, זה לא יהיה בשבוע הבא. אין סיכוי כי זה פשוט לא מוכן. זה לא מוכן לא כי מישהו בטלן – אני לא בטענות כאלה. אבל, זה לא מוכן. ברמה העובדתית זה לא מוכן. בינתיים התהליך מתקדם ואנשים משתמשים בכרטיסים החכמים בלי שום הסמכה, תוך פגיעה בפרטיות בדרך שהיא בלתי נסבלת, עם תקלות אין סופיות. בסוף, בשורה התחתונה, מכוח מה אתם מפעילים בכלל את כל ההסדר הזה? האם אתם בכלל לא חושבים שעל-פי מה שאתם עשיתם כשהגשתם את הצעת החוק הזאת, צריך שקודם יהיה חוק ואחר כך יהיה כרטיס חכם בשטח, או שהתהליך בכלל הפוך? ננהל כרטיסים חכמים, ונעשה חוק מתי שנספיק. אני באמת שואל.

אריאל אבלין:

הצעת החוק הזאת באה לשרת רגולציה יותר טובה של התחבורה הציבורית.

היו"ר יריב לוין:

יופי, נו.

אריאל אבלין:

אתם הפכתם את הדברים. הופכים את זה לכלי ניגוח של הממשלה. עם כל הכבוד, אם לא רוצים את החוק – ואנחנו חושבים שזה יכול לקדם את התחבורה הציבורית – תגידו. אנחנו חושבים שהחוק הזה היכול לשפר את הרגולציה. לבוא ולהגיד ש- - -

היו"ר יריב לוין:

אדוני, עם כל הכבוד לך, אנחנו לא רק שלא הפכנו לכלי ניגוח של הממשלה, אלא אנחנו העמדנו את כל המערכת לטובת הממשלה כדי לגמור את זה. אני רק רוצה שתסביר לי, באמת תסביר לי, איך אפשר להפעיל מערכת של כרטיס חכם עם מידע אישי על אנשים שמתעדת את הנסיעות שלהם – לאן הם נסעו, ומאיפה לאיפה, ומתי, ומי, ואיך – בלי שהדבר הזה מוסדר לא בחוק ולא בתקנות, בלי שלמישהו יש בקרה כלשהי על המידע שנמצא בידי אלה שמפעילים ומנהלים את המערכת הזאת. בוא תסביר. לא אתה שלמה. אתה, אתה תסביר.

אריאל אבלין:

יש יועצים משפטיים כאן.

היו"ר יריב לוין:

לא יועצים משפטיים, אתה תסביר לי.

אתי בנדלר:

היועצים המשפטיים פנו לפני למעלה משנה.

אריאל אבלין:

למה אני אסביר?

היו"ר יריב לוין:

למה? בגלל שאתה ידעת להגיד כאן שאנחנו באנו לנגח אתכם.

אריאל אבלין:

ואדוני ממשיך לנגח.

היו"ר יריב לוין:

בוא תסביר לי האם אתה חושב שהתעקשות על זה שהדבר הזה יהיה מסודר, זה בעינך ניגוח. בוא תסביר לי מה אני אמור לעשות.

אריאל אבלין:

אני לא הגורם שצריך להסביר לך. יש גורמים משפטיים בממשלה שצריכים להסביר.

היו"ר יריב לוין:

אתה רק קובע מי מנגח את מי, ואחר כך אתה יוצא מהתמונה - הבנתי. אתה לא צריך להמציא לי את התקנות – זה לא אחריותך. אתה לא צריך להמציא את התשובות - זה לא אחריותך. אתה לא צריך לדאוג שדברים לא יתחילו לפעול בלי שהם מוסדרים כמו שצריך בחקיקה – זה לא אחריותך. אבל, אתה יודע לקבוע שאנחנו באנו לנגח, הבנתי.

לאה ורון:

אדוני היושב-ראש, במצגת המשותפת לאוצר ומשרד התחבורה שהוצגה לוועדה ב-21 לדצמבר 2011, כבר שם כתבתם שהונפקו 500,000 כרטיסים חכמים. האם אתם מוכנים להתייחס לזה?

שלמה כץ:

למה? לעובדה? נכונה.

לאה ורון:

עשיתם את זה ללא אישור של הכנסת.

היו"ר יריב לוין:

שלמה, אני מבקש לשאול שאלה. מה מנגנון הפיקוח שיש לכם היום על השימוש במידע שנצבר תוך כדי שימוש בכרטיסים החכמים?

שלמה כץ:

דקה, אני מנסה לעשות סדר.

היו"ר יריב לוין:

לא "סדר", שאלתי שאלה. יש מנגנון כזה? אני שואל. אולי יש, תאיר את עינינו.

קריאה:

שלמה, תגיד שיש חוק מאגרי מידע, ואנחנו פועלים בהתאם לחוק.

יצחק קדמן:

מי הרשה לכם לאסוף את המידע הזה? מה איכפת לך מאיפה באתי? במקום להגן על האזרחים, אתם מגינים על חברות התחבורה. למכתבים אתם לא עונים. אתם לוקחים פרטים מקטינים, מחייבים אותם. כתנאי להוציא את הכרטיס, אתם לוקחים פרטים אישיים על קטנים כשאנחנו שנים מנסים לחנך לא למסור לזרים, והכול בגיבוי שלכם בלי שיש לכם שום אישור לזה.

אבנר פינצ'וק:

הם הריבון, הם הנציגים שלנו. הם נועדו, קודם כל, לתת לכם את הסמכות כדי להגן עלינו. אתם עושים את מה שאתם רוצים, ואחר כך אתם מגישים להם איזשהי הצעת חוק שהם יחתמו בלנקו, ויתנו לכם גם סמכויות בלנקו.

היו"ר יריב לוין:

שלמה, אני באמת אומר. אנחנו לא אחד נגד השני. אתה יודע כמה הנושא חשוב לי. אני כל הזמן אומר לכם: רק תגידו מה אני יכול לעזור לכם, אני אעזור לכם. אתה מכיר אותי לא מאתמול. אבל, זו סיטואציה בלתי נסבלת.

שלמה כץ:

כדי שהדברים לא יישארו בפרוטוקול בלי תשובה, קודם כל, יש לנו ביסוס חוקי לפעולות שאנחנו עושים. תקנות התעבורה דהיום מאפשרות למפקח על התעבורה לקבוע הסדרי כרטוס כאלה ואחרים. זאת אומרת, התקנה היא קיימת. אנחנו לא עושים שום דבר שאין לו ביסוס חקיקתי, וחזקה עלינו שיש לנו חוות דעת מקצועיות התומכות בעניין הזה. אז קודם כל שייאמר בצורה חד-משמעית. זה שאנחנו מציעים הצעת חוק מפורטת להסדרה פרטנית ברמת פרטי הפרטים של ההסדרים שנדרשים לעשות, עדיין לא אומר שאין לנו כיום הסדר. לא היינו מתחילים לעשות שום דבר בלי הסדר חקיקתי.

היו"ר יריב לוין:

שלמה, זה נכון שיש לך הגדרת סמכות רחבה כזאת. זה נכון שבצדק הרגשתם שאלה נושאים שמוכרחים הסדרה כמו שצריך בחוק. צריך לזכור עוד דבר, שבצד הסמכות שיש לך לתת הוראות מקל חומר יש לך גם סמכות וחובת פיקוח, וחובה לדאוג. כי אם מחר בבוקר הפרטים על ילדים או דברים מהסוג הזה יגיעו לידיים שהם לא צריכים להגיע אליהן, יבואו אליך, שלמה, ויגידו: אדוני, הנה אתה באת ואמרת שאישרת את זה מכוח הסמכות שלך. איפה הצעדים שנקטת כדי להבטיח את מה שצריך להבטיח בצד הזה? ואתה תעמוד במצב שאף אחד מאיתנו לא רוצה לעמוד בו. בדיוק בשביל זה אנחנו כאן. לא בכדי לקשור לך את הידיים, אלא בכדי להגיע למצב שנסדיר.

כבר בישיבה הקודמת הבנו שמדובר בסוגיה מורכבת ולא פשוטה. עברו שמונה-תשעה-עשרה חודשים, ואני שואל באמת בשיא הרצינות: מה רוצים לעשות עם זה?

שלמה כץ:

לא בזבזנו את הזמן שניתן לנו.

יצחק קדמן:

בינתיים קבעתם עובדות בשטח. יש היום מאגר מידע אדיר על קטינים. למה אתה צריך לדעת את הכתובת של הילד שלי? באיזה זכות?

שלמה כץ:

לא לחינם השאלות, ולוקח זמן לטפל בהן. יש ערך אחד והוא הערך של הגנה על פרטיות, מצד אחד. מצד שני, עומדים הערכים של מתן שירות. אנחנו מנסים איכשהו לאזן בין הערכים האלה, ולא הצלחנו עדיין להגיע לנקודת האיזון בתוך הממשלה שתאפשר לנו לבוא ולהציג פתרון מוסכם אפילו בתוך הממשלה.

היו"ר יריב לוין:

שלמה, זה לגיטימי. רק אז אי-אפשר להפעיל כרטיסים חכמים - זה הכול, אחרת זה לא הולך. אי-אפשר להגיד: אנחנו עוד לא ארגנו את זה, בינתיים יעשו בשוק מה שרוצים - אי-אפשר.

שלמה כץ:

אנחנו גם מסתכלים סביבנו ורואים מאגרי מידע נוספים. אני לא חושב שמאגר המידע שנמצא היום אצל המפעילים חורג בצורה כלשהי ממאגרי מידע אחרים שנמצאים.

אתי בנדלר:

לצורך זה יש פה את נציג הרשות למשפט וטכנולוגיה.

שלמה, כשראיתי לראשונה את הצעת החוק הזאת הבנתי מייד שהיא מאוד בעייתית בהיבט הזה של הגנת הפרטיות. אני חושבת שפחות מחודש אחרי שהצעת החוק הזאת הונחה על שולחן הכנסת, אני פניתי כבר לרשות למשפט ולטכנולוגיה, ובמקביל פניתי ליועצת המשפטית של משרד התחבורה, ואמרתי להם שיש לי הרבה מאוד הערות לעניין הזה, בקריאה ראשונית, על פניו, עוד לפני שאני צוללת לעומק לעניין. אתה יודע כמה פעמים אני פניתי אליכם בעניין הזה, כמה פעמים פניתי גם לרשות למשפט וטכנולוגיה כדי לנסות ולקדם את העניין. זימנתי ישיבה אצלי לפני למעלה מחצי שנה, נדמה לי, שכולכם הייתם נוכחים בה. התחייבתם להגיע להצעות ופתרונות תוך פרק זמן נתון. זה גם מתייחס עכשיו כמובן למר אבלין שאומר שהוועדה מעכבת את העניין הזה. אני לא רוצה לומר כמה תזכורות שלחתי, וכמה פעמים ביקשתי לדעת איפה עומדים הדברים, האם כבר גיבשתם איזושהי הצעת נוסח כדי שנוכל לשבת עליה ביחד.

אני מבינה שעד היום הממשלה לא הגיעה לאיזושהי הסכמה בנושאים האלה, מה צריך להיות האופי של החקיקה בנושא הזה. אבל, כפי שהיו באחד מחילופי המיילים ביני ובין גברת ראובני, השאלה היתה כמה סוסים ברחו כבר מהאורווה. נדמה לי שהאורווה ריקה לחלוטין כבר. זאת אומרת, הכנסת תגיד את מה שהיא רוצה להגיד. אבל, אתם הצבתם עובדות.

שלמה כץ:

ראשית, אני לא בטוח – בוא נתחיל בזה. כי גם אם משהו נרשם במאגרי מידע ומישהו החליט אחר כך שלא צריך להירשם, אז אפשר למחוק את מאגרי המידע. זה לא משהו שהוא בלתי הפיך. זאת אומרת, זה שהונפקו כרטיסים ונותנים שירות, זה עדיין לא אומר שעניין מאגרי המידע הוא בלתי הפיך.

שנית, אני מבטיח לך שבתקופה שעברה - באמת אני לא מכיר תקדים, לפחות בעבודת הממשלה שאני ליוויתי אותה בעניין הזה - שהממשלה שקטה על שמריה. זאת אומרת, כל הזמן נערכים דיונים ברמה אינטנסיבית. יש מחלוקות. אני לא אסתיר, מחלוקות קשות. אנחנו מנסים איכשהו לנסות למצוא באמת נוסחה גואלת. אבל, אני מבטיח לך שאין חודש שלא מתקיים לפחות דיון אחד בסיפור הזה.

אתי בנדלר:

בהקשר כזה זה לא מספיק.

חוה ראובני:

יש עבודה בין ישיבה לישיבה.

היו"ר יריב לוין:

רבותי, אתם צריכים להבין דבר אחד. אי-אפשר להמשיך להידיין כאשר הכרטיסים בינתיים רצים בשטח, זה לא יכול להיות. תחליטו אחד משניים: או שזה מספיק חשוב כדי לשבת מסביב לשעון ולגמור את זה, או שזה לא מספיק חשוב. אז נשים את הכרטיסים בצד, נמשיך עם הניירות, ונחכה שלוש שנים.

בן בדר:

בן בדר, מנכ"ל ארגון מוניות השירות.

לפני שנה ישבנו פה בישיבה הזאת ואותו צוות של הממשלה היה פה. אתה בעצמך אמרת: כל עוד לא ישולבו מוניות השירות, הפרויקט הזה של הרב-קו לא יצא לשטח.

היו"ר יריב לוין:

נכון.

בן בדרי:

מאז כמה דברים קרו. 400,000 נוסעים מידי יום במוניות השירות ממודרים מהכרטיס הזה. הם לא יכולים להשתמש בכרטיס הזה. ב-12.12 ישב פה שר התחבורה, מר ישראל כץ, ושטח את המדיניות שלו פה. הוא אמר שבקרוב מאוד בכרטיס אחד ייסעו כל נוסעי התחבורה הציבורית, נתחיל ברכבות, באוטובוסים, במוניות השירות.

אני רוצה לדעת למה התחילו את הפרויקט הזה מבלי שמוניות השירות בפנים. זה מה שהוחלט פה לפני חצי שנה, שנה, בישיבה שאתה היית פה. הרפורמה מתעכבת ואין לנו תשובות. אנחנו שולחים מכתבים, אנחנו יושבים. והשר מבטיח וזה מבטיח, וכל מה שקשור במוניות השירות תקוע. יש לי פה תחושה כאילו באים פה לשרת רק את חברות האוטובוס. כל מה שקשור לאוטובוסים מקודם.

שמעון דהרי:

אני חייב לציין שלפני שנה וכארבעה חודשים ישבנו בישיבה עם השר, עם המנכ"ל לשעבר, אלוף דן הראל, עם כל הצוות הבכיר, אלכס לנגר וכולם. חתמנו על מסמך משותף. סוכם שזה יגיע בחודשים הקרובים כחקיקה. עד היום אין שום אזכור, שום דבר. האם ניתן לנהל חיים כאלה במדינה כזאת? זה מראה על הכלל.

חוה ראובני:

אדוני שואל על נושא אחר. הישיבה אצל השר היתה לפני שנה. תשאל, בבקשה, את היועץ המשפטי של הארגון. הוא מעודכן באופן שוטף על ההתקדמות. יש טיוטת חוק שהונחה כבר על שולחן הממשלה.

שמעון דהרי:

דיברתי עם שי אלוני שהוא היועץ המשפטי של הארגון. חוץ מדיבורים שום דבר לא זז. אני קיבלתי את זה במייל שלי. למה זה לא מגיע לכנסת?

חוה ראובני:

שי אלוני יודע שהונחה על שולחנה של ועדת השרים לחקיקה.

שמעון דהרי:

למה זה לא בכנסת? זה שנה ומשהו.

חוה ראובני:

כי יש גורם בממשלה שביקש עוד שבועיים.

שמעון דהרי:

איזה ממשלה? 5,000 משפחות, 400,000 נוסעים ביום, מתוכם המון קשישים, סטודנטים.

חוה ראובני:

זה לא הנושא של הדיון.

שלמה כץ:

זה לא הנושא של הדיון הזה.

שמעון דהרי:

סליחה, אנחנו מדברים על הכלל. זה מראה איך אתם עובדים. האם זה צדק חברתי? האם זה משרת את הציבור? את מי אתם משרתים? את שלושה-ארבעה גופים גדולים: אגד, דן ועוד גוף – אני לא יודע מי. אתם שומרים עליהם?

שלמה כץ:

אנחנו לא מדברים על הכלל. זה לא מראה כלום.

אופיר קרני:

אדוני היושב-ראש, האם אפשר כמה מילים?

היו"ר יריב לוין:

כן, בבקשה. ממילא ברור לכם שאנחנו רק מעבירים זמן.

אופיר קרני:

אפשר גם לוותר.

היו"ר יריב לוין:

לא, אני לא רוצה שתוותר. תגיד, כי אני מתכוון להעביר את הפרוטוקול לשר, ושיחליט מה הוא רוצה לעשות עם זה.

אופיר קרני:

אופיר קרני, חברת דן.

חשוב להדגיש כמה דברים. קודם כל, אני חושב שנושא הכרטיס החכם הוא מהפכה מבורכת. אצלנו בחברת דן הנפיקו אותו לפני למעלה משנתיים, ועד היום הנפיקו למעלה מ-700,000 כרטיסים. זה דבר שהביא לעלייה דרמטית ברמת השירות לאזרח. אני לא אפרט פה את כל היתרונות שנובעים כתוצאה מכך.

היו"ר יריב לוין:

אין ויכוח על זה, כולנו בעד זה.

אופיר קרני:

הציבור נהנה מרמת שירות גבוהה למדיי, ואני לא אפרט פה את היתרונות הגדולים שיש בכך.

שמעון דהרי:

כמה כסף אתה מקבל? כמה מיליארדים? כמה סובסידיות?

אופיר קרני:

במקביל להנפקת הכרטיס החכם, אדוני, אנחנו מנהלים את כל תהליך ההנפקה והליווי, בכפוף לחוק מאגרי מידע, ומקפידים על כך קלה כבחמורה.

מרדכי פדר:

האם יש לכם אישור?

אופיר קרני:

אני חושב שבסך הכול עד היום אנחנו מצליחים גם לתת שירות. כמו שנאמר פה קודם, לשמור על האיזונים המתאימים בין - - -

היו"ר יריב לוין:

רק לפני שבוע היתה פריצה, וכל המדינה סערה על כך שכרטיסי האשראי של כולם נמצאים בכל מקום. אתה באמת מציע לנו שהעניין יתנהל ככה, בצורה הזאת? אגב, אליכם אין לי שום טענה. הטענה היא לא אליכם, אני מבין אותך.

אופיר קרני:

אני מבין שהטענה היא לא אלינו, אני רק רוצה להבהיר.

היו"ר יריב לוין:

אל תגן עליהם.

אופיר קרני:

אני לא מגן עליהם, אני מגן על העניין. אני חושב שנעשה פה מהלך נכון - -

היו"ר יריב לוין:

מאה אחוז. אבל, צריך לעשות את זה כמו שצריך.

אופיר קרני:

- - שבאיזונים הנכונים נותן, מצד אחד, לציבור רמת שירות גבוהה מאוד. מצד שני, שומר על כל מה שצריך לשמור מתוקף אותו חוק מאגרי מידע.

היו"ר יריב לוין:

מצד שלישי, כשיתפרסם באינטרנט לאן נסע כל אדם בישראל מתי ואיך, אז נראה מה יקרה. אתה מבין מה המשמעות של הדבר הזה?

יצחק קדמן:

למה אתה צריך לדעת פרטים על הילד שלי? מי שמך בכלל?

אופיר קרני:

אדוני, גם חברות כרטיסי האשראי פועלות מתוקף חוק, וגם אליהן יכולה להיות פריצה כזאת או אחרת. אני לא בטוח שזה הדיון כאן.

היו"ר יריב לוין:

זה בדיוק הדיון כאן, על מה אנחנו דנים?

אופיר קרני:

המאגרים שלנו מוגנים בהתאם לחוק.

היו"ר יריב לוין:

אני בטוח שאתם פועלים בהתאם לחוק. אבל, אנחנו עוסקים כאן בתיקון החוק.

אופיר קרני:

זה נכון שיש צורך אולי לעשות הסדרה יותר עמוקה, יותר צמודה. אבל, שלא נתבלבל - העסק הזה עובד מצוין, תוך כדי שמירה והקפדה על החוק במסגרת חוק מאגרי מידע, כמו שאמרתי.

קריאות:

זה לא נכון. האם יש לך אישור מרשם מאגר המידע, או זה במצב של בקשה?

לאה ורון:

רבותי, אל תפריעו למר קרני לדבר. תבקש רשות דיבור, היושב-ראש ייתן לך.

אופיר קרני:

אני חושב שזאת תהיה בכייה לדורות לעשות פה איזושהי עצירה של המהלך הזה. צריך להמשיך במהלך המבורך הזה שהוא תורם לרוב נוסעי התחבורה הציבורית במדינה. וכמו שאמרתי, אולי לעשות עוד איזושהי חקיקה משלימה לחקיקה הקיימת היום שהיא ספציפית לנושא הזה של הכרטיסים החכמים בתחבורה הציבורית. אבל, חס וחלילה מלעצור את התהליך הזה.

מרדכי פדר:

אדוני היושב-ראש, מה שאומרים פה הוא שמותר לנהוג בלי רישיון. למה? כי אני יודע לנהוג, והתור במשרד הרישוי הוא ארוך מידיי, וכבר קניתי אוטו, ואז אסור לעצור את זה. מותר לי לנהוג ללא רישיון, ומשרד התחבורה אומר את זה.

אופיר קרני:

לוגיקה מעניינת.

היו"ר יריב לוין:

אנחנו התפזרנו, והאמת היא שאפשרתי לזה להתפזר כי ממילא אני לא רואה איך אנחנו מצליחים להתקדם באופן קונסטרוקטיבי בתנאים האלה. רבותי, אני סוגר את הדיון, קודם כל, בסוגיית רישיונות המפעיל. אני מבקש תשובות לשלוש השאלות הפשוטות מנוסחות בנוסח של חוק. מתי אני אוכל לקבל אותן? עוד שבוע, עוד שבועיים, עוד חודש? תנו לי תאריך שאתם מסוגלים לעמוד בו, ותעמדו בו.

שמעון דהרי:

כולל התייחסות למוניות השירות, אדוני היושב-ראש.

היו"ר יריב לוין:

ודאי, כולל הכול.

רבותי, תגידו לי. אם חיכינו עד עכשיו ואתם צריכים עוד שבועיים, לא נפריע לכם. רק תנו לנו תאריך שאתם מתחייבים שעד אליו זה ייגמר כדי שאחר כך לא יבוא מר אבלין ויגיד שאנחנו מתנגחים בממשלה ומעכבים את החוק.

שלמה כץ:

אדוני היושב-ראש, אני מבקש ארכה של חודש. אנחנו ננסה לעשות את זה בזמן יותר קצר.

היו"ר יריב לוין:

מאה אחוז, קיבלת. התשובה – קיבלת, אין בעיה. מר אבלין, למרות הצעתך של שבוע, אנחנו נותנים חודש לבקשת שלמה כץ, לא כי אנחנו תוקעים. זה בסדר, זה מקובל עליך? שלא תשמע הטענה. אתה מאשר?

אריאל אבלין:

יותר ממקובל.

היו"ר יריב לוין:

יופי, אז תחת אישורו של מר אבלין קבענו שתוך חודש נקבל נוסח סגור, מהודק, מנוסח לכל סוגיית רישיון מפעיל על כל היבטיה, כולל החלוקה בין הזה, וכל שלוש השאלות שדיברנו עליה שם.

אני כבר אומר, מי שנמצא כאן ויש לו איזושהי הערה נוספת לסוגיית הרישיונות, אני מבקש להעביר אותה תוך שבוע ישירות לשלמה, עם העתק ללאה ולאתי. פשוט תעבירו להם. אנחנו ננסה תוך חודש. אם נצליח להגיע לאיזושהי נוסחה, נכנס את הוועדה, נפתור את הסוגיה הזאת.

עכשיו אני חוזר לפרשת הכרטיס החכם, בבקשה.

עמית אשכנזי:

תודה, אדוני. הרשות למשפט וטכנולוגיה מופקדת במסגרת סמכויות רשם מאגרי מידע לפי פרק ב' לחוק הגנת הפרטיות על נושא מאגרי המידע. כפי שאמרנו בפרוטוקול הקודם, אנחנו, - - - פיקוח על נושא הטיפול בכרטיס החכם לפי הדין הקיים בחברות התחבורה הציבורית. שמחנו מאוד שהממשלה רוצה להסדיר את זה בחקיקה, כי לדעתנו זה המקום הנכון לטפל בנושא. בתקופה שחלפה מאז הפעם האחרונה שהיינו פה במסגרת התפקיד הכפול שלנו, גם כרשות מפקחת, וגם כגורם שמכיר את הנושא, ניסינו לקדם את ההבנות המהותיות. כי כמו שנאמר פה, בסופו של דבר, יש צרכן שמסתובב עם כרטיס חכם, והדבר הזה הוא לא דבר רע, טכנולוגיה היא לא רעה. אבל, התהליכים שאנחנו עושים, ואנחנו עושים אותם לא רק בדיון הזה, אנחנו עושים אותם לאורך כל הדיונים שיש בהם היבטי טכנולוגיה ופרטיות, כולל בכנסת, וגם בחקיקת משנה, זה לבדוק את הסיכונים שהמערכת יוצרת.

בנקודת הזמן הנוכחית אנחנו הגענו להבנות מהותיות שלנו, אחרי שלמדנו את החומר בשנה הזאת, או אפילו כבר יותר, איפה עובר האיזון בין טובת הצרכן הממוצע לבין הסיכונים המיותרים שהמערכת יוצרת. את הדבר הזה אנחנו רוצים להוציא לשוק כהנחיה מינהלית בשלב הנוכחי. במקביל, אנחנו מקווים שהחקיקה הזאת תסתיים לשביעת רצון הצדדים. צריך רק לומר לסדר - ואני שמח שחברות התחבורה הציבורית מקבלות את הדין בצורה כל-כך יפה וברורה, כמו שנאמר - שאכן הדין חל עליהם היום. ובהחלט יכול להיות שיבוא צרכן, יבוא הורה - ואנחנו מקבלים תלונות כאלה כיום - וכרגע מתוך העובדה שאנחנו גם גוף ממשלתי שלא רוצה לשפוך את התינוק עם המים, אנחנו עוד לא עושים את הצעדים הדרסטיים שאפשר היה לחשוב עליהם, כי אנחנו באמת חושבים שזה לא יועיל לצרכן בסוף. האם נעשה עכשיו Recall למיליון כרטיסים? ומתוך הדבר הזה אנחנו נוהגים עד היום באיפוק. אני מקווה שהדיון הזה יקדם את הדברים באופן כזה שנוכל לתת תשובה לצרכנים ששואלים אותנו שאלות קשות. אדוני, תודה.

אתי בנדלר:

עמית, אני מוכרחה לומר שנהגת באיפוק רב בדבריך. אבל, אני, למשל, מאוד הייתי רוצה לשמוע קצת פרטים שייחשפו בפני הוועדה על אלו סיכונים אתה מדבר, איזה סיכונים המערכת הזאת יוצרת.

עמית אשכנזי:

בעיקרון, אנחנו שואלים את השאלה למה נאסף מידע מזוהה מלכתחילה, ולמה מתוקשר המידע המזוהה בכל שרשרת המזון של השימוש בכרטיס החכם. אנחנו הבאנו בתחילת העבודה עם משרד התחבורה דוגמאות מהולנד. שם בעקבות דיון פרלמנטארי בדקו שוב את הנושא בפריסת התחבורה הציבורית. השאלה שעולה היא מדוע כל אוטובוס שאני פוגש צריך לדעת כל מיני דברים עליי באופן פוטנציאלי, כמו: מספר הזהות שלי, האם אני קטין, האם יש לי הנחת נכה, וכיוצא באלה דברים שיכול להיות שצריכים לרשום על הכרטיס לצורכי התפעול שלו, ולצורכי ההתחשבנות. אבל, השאלה היא למה הנתונים האלה צריכים להיות ידועים וחשופים, לא מוצפנים בשימוש בכרטיס – פעם אחת.

פעם שנייה – גם אם אנחנו מגינים על הכרטיס מפני זה שהוא יספר את המידע הזה בכל פעם שהוא פוגש אוטובוס, או תחנה מרכזית, או שער של רכבת, או מאחר והם לא מוצפנים אדם שקנה טכנולוגיה בכסף קטן מאוד ויודע לקרוא את הכרטיסים האלה, והכרטיסים הם כרטיסי קירבה אז אפשר, לפחות לפי דברים שנעשו בעבר, לשאוב מהם את הנתונים גם מבלי שאתה שם לב, יש את ההיבט של המאגרים. מדוע כל אחד ממפעילי התחבורה הציבורית לצורך תפעול הפרויקט הזה צריכים לצבור את כל הנתונים האלה בהזדמנות החגיגית שאנחנו פורסים את התשתית הזאת לאוכלוסייה? צריך לומר, מהצד השני, שלעיתים יש נימוקים. הנימוק של מה שנקרא התחשבנות – ואתם, ועדת הכלכלה מכירה את זה מקישור גומלין בסלולר - אז יש פה נימוק של התחשבנות. יושבים כאן גם הקולגות שלי מתחום הצרכנות. יכול להיות שיש מקום גם לתת לצרכן זכות לדעת מה הוא עשה עם הכרטיס. לא רק שהממשלה תרוויח מידע על התנועות הסטטיסטיות שלו, ולא רק שמפעילי התחבורה הציבורית ירוויחו, אלא גם שהצרכן יקבל איזשהו דוח חודשי כזה. אבל, זה מתנגש כנגד אותה פרטיות שאנחנו מסתכלים עליה.

לסיכום, הסיכונים נעוצים בזה שהכרטיס החכם הזה נושא על גבו הרבה מידע, והוא מדבר באופן חופשי עם מי שרוצה לדבר איתו. התשתית בנויה על זה שהדיבור הוא דיבור כולל כל פעם שאתה עולה על האוטובוס, פוגש מסוף רכבת וכו'. לצערי, אני לא קיבלתי עד היום הסברים מוחלטים ממשרד התחבורה מה בכוונתם לעשות בעניין הזה, וזה גם מגביל. כי אנחנו כרשות למשפט וטכנולוגיה נתקשה לדבר עם מפעילי התחבורה הציבורית על הטמעת טכנולוגיה באופן שונה ממה שמכתיב להם בעל הבית של הפרויקט שהוא זה שגם מתקצב אותם וכו'.

ההיבט השני הוא ההיבט המאגרי. אנחנו היינו רוצים לראות שמפעילי התחבורה הציבורית משתמשים במידע שנצבר אגב המערכת הזאת, רק למטרה הזאת, ומלכתחילה מגבילים אותו, שהרי חברות תחבורה ציבורית לא נולדו עם זכות מוקנית, בשונה מעסקים אחרים, לצבור את המידע המזוהה הזה על תנועות של אנשים, על הפרופילים שלהם, על כל הדברים האלה. זה נדרש רק לצורך הפרויקט. עצם הצבירה היא סיכון.

בהקשר זה אני אסיים בתובנה המקובלת בעולם אבטחת המידע שבדרך כלל אבטחת מידע לא קשורה בכל מיני סיסמאות על Fire Wall, ותקנים וטכנולוגיה, אלא הגורם האנושי. אנחנו לא רוצים שבכל עמדת שירות שמנפיקה כרטיס חכם אפשר יהיה עכשיו לשלוף את כל הנתונים האלה שכוללים כל מיני דברים. אלה הם הסיכונים.

היו"ר יריב לוין:

ברור לגמרי, תודה. ממש בקצרה, הערות של שני משפטים כי אנחנו צריכים לסיים. מר יצחק קדמן, בבקשה.

יצחק קדמן:

אני נענה לבקשתך, ואני לא ארחיב על כל מה שנעשה עד עכשיו שלדעתי הוא שערורייה. מי שאשם בזה הן לא חברות התחבורה, אלא משרד התחבורה שנתן להן גב.

אני מבקש דבר אחד – שבינתיים תצא הוראה שלא להתנות הנפקת כרטיס רב-קו לקטינים - כשבעצם אי-אפשר חוץ ממזומן לעשות היום שום שימוש אחר, כי הוציאו את הכרטיסיות משימוש - במסירת כל הפרטים הנדרשים היום. אין שום סיבה בעולם שחברת תחבורה תדע את כל הפרטים על הילד שלי. אני לא רוצה לתת להם את זה, וזכותי לקנות כרטיס רב-קו כמו שזכותי לקנות כל מוצר אחר כשאני לא נדרש לתת שורה של פרטים.

אופיר קרני:

אתה יכול לקנות היום כרטיס אנונימי. אחד היתרונות הגדולים של כרטיס - - -

יצחק קדמן:

אתה לא יכול - - -

אופיר קרני:

תקשיב רגע אחד, אתה לא מקשיב. היתרון הגדול - - -

לאה ורון:

מר קרני, אתה לא ברשות דיבור.

אופיר קרני:

קודם כל, גם כשאני דיברתי הוא התפרץ בדבריי. אבל, הוא לא מבין שהיתרון הגדול ביותר לנער זה כשהוא מאבד את הכרטיס אז ההורים שלו פונים לחברה, ושם יש את הפרטים שלו כדי שישחזרו את לו הכרטיס והוא לא יאבד את כספו. זה אחד היתרונות גדולים של הכרטיס.

היו"ר יריב לוין:

למה צריך את הכתובת שלו?

אופיר קרני:

כל הפרטים האחרים בסדר, רק הכתובת לא בסדר?

יצחק קדמן:

בשביל מה אתה לוקח את הפרטים האלה בכלל?

אופיר קרני:

כדי שאני אוכל לעזור לו כשהוא מאבד את הכרטיס. אני עוזר לו, אתה לא עוזר לו.

יצחק קדמן:

אל תעזור לי, לא ביקשתי. אתה לא תכריח אותי שאתה תעזור לי. אתה מכריח אותי.

חוה ראובני:

אני מבקשת לציין שבטופס בקשת הכרטיס יש הרבה שדות שאין חובה למלא אותם.

יצחק קדמן:

זה מחיר אחר. אני אומר לך על הורים שפנו.

שמעון דהרי:

אדוני היושב-ראש, מה קורה עם מוניות השירות?

היו"ר יריב לוין:

שמעון, אל תדאג, סבלנות. יצחק, משפט אחרון.

יצחק קדמן:

אל תתנו את זה עד שהעניין הזה ייגמר.

שנית, אני מבקש שאיזשהו גורם רשמי, ולא משרד התחבורה, ייכנס בינתיים לשאלה מה נעשה עם המאגרים שכבר נוצרו. אי-אפשר להשאיר אותם. אני אומר לך מה הרשות אומרת, אתה לא הקשבת למה שהם אומרים.

היו"ר יריב לוין:

מאה אחוז, תודה רבה.

עו"ד פינצ'וק ראש תחום מידע, האגודה לזכויות האזרח, בבקשה. לאחר מכן אני אאפשר לעו"ד עדנה הראל ממשרד המשפטים לסכם, חבר הכנסת אייכלר, ונעבור לסיכום קצר של הישיבה שאני מודה שהיו לי כבר יותר קונסטרוקטיביות ממנה בחיים.

אבנר פינצ'וק:

תודה. אדוני, שתי מילים. אחת הבעיות היא שאם אני רוצה לקנות כרטיס אנונימי מטרטרים את האזרחים מנקודה לנקודה. יש מעט מאוד נקודות שאפשר לקנות את זה כי יש פה כוונת מכוון שאנשים יקנו את הכרטיסים המזוהים גם אם הם לא רוצים אותם.

אופיר קרני:

אדוני, זה פשוט לא נכון מה שאתה אומר.

היו"ר יריב לוין:

רבותי, זה נכון ואנחנו יודעים את זה ברמה העובדתית.

אבנר פינצ'וק:

אחד הדברים, לדוגמה, שכדאי להכניס להסדר חקיקתי שיחייב ויטיל סנקציות אם לא יאפשרו לי לקנות כרטיס אנונימי, ולא לאפשר לתת הנחות - - -

אופיר קרני:

בכל אוטובוס. 1,300 אוטובוסים מסתובבים בתל-אביב ואפשר לקנות מהם כרטיסים אנונימיים.

היו"ר יריב לוין:

הרי אנחנו לא באים אליך בטענות, אתה רוצה שבכוח נבוא אליך בטענות?

אופיר קרני:

אין בעיה, אפשר להגיד מה שרוצים, רק להיות צמודים מעט לעובדות.

היו"ר יריב לוין:

יש גם עולם מחוץ לגוש דן. זה גם חדשות שלא תמיד יודעים אותן.

אבנר פינצ'וק:

עוד עובדה אחת ועניין עקרוני אחד. העובדה וזה לתשומת לב הוועדה, אני פחות מבין בזה – מצד אחד, מדובר בכרטיס חיוב. הם אוספים המון מידע שלכאורה יכול לשמש אותם כמי שמפעיל כרטיס חיוב. אבל, דווקא את זה רוצים לקפח את הצרכנים, ובאחד הסעיפים גם ליתר ביטחון קובעים באופן מפורש שזה לא יהיה כרטיס חיוב, ולא יחול חוק כרטיסי חיוב על הכרטיסים.

אבל, מעבר לזה, אני באמת מזועזע מהתופעה שחוזרת ונשנית שפשוט לא "סופרים" את הכנסת. במשך שנים מקדמים את הפרויקטים האלה.

היו"ר יריב לוין:

זה בסדר. אבל, עו"ד פינצ'וק, בוא נסכים שנהיה מזועזעים באותה מידה כשזה קורה גם בבג"ץ, ואז אנחנו התקדמנו.

אבנר פינצ'וק:

המנגנון הזה שבו נפגעת ריבונות הכנסת הוא חמור לאין שיעור ממה שאדוני - -

היו"ר יריב לוין:

אני מסכים.

אבנר פינצ'וק:

- - ויש הטוענים, לא ניכנס לזה - -

היו"ר יריב לוין:

לא אסבך אותך.

אבנר פינצ'וק:

- - מאשר במישור היחסים בין הרשות השופטת לרשות המחוקקת, משום שכבית-המשפט מתייחס לחוק, גם אם פוסל אותו באופן חוקי - - -

היו"ר יריב לוין:

עו"ד פינצ'וק, לא נפתח את הדיון. אבל, ההערה שלך היא ברורה והיא נכונה.

אבנר פינצ'וק:

לא, זה גלוי. אבל, פה זה מנגנון סמוי.

היו"ר יריב לוין:

גם שם זה לא גלוי. תנסה לקבל פרוטוקול, לא תצליח אף פעם. אבל, עזוב. לא ניכנס לשם.

אבנר פינצ'וק:

מה שאני מבקש מאדוני הוא להגיד פה: עד כאן, ולא לקבל את ההסדרים שהם רוצים. יכול להיות שיידרשו הוראות מעבר כי הם יגידו שהם צריכים לשנות את הטכנולוגיה. אבל, אם אדוני יאשר את ההסדר שהם מציעים, גם את זה שהם יתפרו לפי מה שהם עשו בשטח, אדוני יקבל - - -

היו"ר יריב לוין:

ברור לגמרי. זה גם ברור שזה לא יקרה, זה מובן.

עו"ד הראל, בבקשה. אחר כך חבר הכנסת אייכלר.

עדנה הראל:

תודה רבה. אני רוצה להשלים את הדברים שהוצגו כאן גם מטעם משרד התחבורה, וגם מטעם הרשות לטכנולוגיה מידע. אנחנו כייעוץ וחקיקה במשרד המשפטים שאמונים גם על נושאי פרטיות, גם על נושא צרכנות כפי שהוזכר כאן, כרטיסי חיוב, היבטים שונים שהכרטיס החכם מעורר, ובהמשך גם להערות שהועלו מטעם הוועדה ועבודת המשך להכנת התקנות וגיבוש והבנת ההסכם לאור הצעת החוק כפי שהוגשה, הבינונו שיש צורך בתיקונים משמעותיים בנוסח. ואכן, אלה הדיונים שמוזכר כאן שנערכו לאורך התקופה, בקשות שונות שהועלו מטעמנו, הצעות לפתרונות, עקרונות שונים שעמדנו בפניהם, כולל עניין שהייתי רוצה להדגיש – הצורך להבטיח שיהיה כרטיס אנונימי ממשי, זמין, כאופציה חלופית, ושההסדרים האחרים גם יהיו הסדרים שאינם הסדרים פוגעניים, ויאזנו בין האינטרסים באופן שלא יאפשר חשיפה לסיכונים, כפי שבין השאר עו"ד אשכנזי הצביע עליהם.

הדברים האלה, אכן כפי שאמר מר כץ, מעוררים מחלוקת גם בתוך הממשלה. קשה להגיע אל נקודת האיזון. אנחנו הגענו להסכמות מסוימות. לאחרונה, לשמחתנו, לפני כעשרה ימים קיבלנו נוסח ממשרד התחבורה. אנחנו מאוד מקווים שהוא משקף את ההסכמות. אנחנו עוד צריכים לעבוד עליו. יכול להיות שאנחנו גם לאור ההערות שהועלו כאן בוועדה נשוב ונשאל מספר שאלות. אני מקווה שאנחנו נוכל להביא באמת תיקון מוסכם ממשלתי שעונה לאינטרסים שהוועדה גם מצביעה עליהם, כי גם לעמדתנו מאוד חשוב להבטיח אותם בהצעת החוק, ולמנוע את הסיכונים שיש בכרטיס החכם.

היו"ר יריב לוין:

תודה רבה. חבר הכנסת אייכלר, בבקשה.

ישראל אייכלר:

אדוני היושב-ראש, אני רוצה להודות לך על זכות הדיבור. באתי מאוחר, ולכן אקצר. אני לא רוצה לקחת זמן.

מצד אחד, אומרים לנו כל הזמן לגבי הבעיות שיש לנו עם הרב-קו שהמערכת לא מספיק חכמה כדי לעשות, למשל, כרטיסים למשפחות, או לכלול ילדים שאין להם תעודת זהות. אני רוצה להודיע לוועדה שוועדת המשנה של ועדת הכלכלה לעניין התחבורה הציבורית תקיים דיון משותף ב-17 עם הוועדה לפניות הציבור בעניין הרב-קו והבעיות שיש איתו.

מצד שני, אני ממש חרד לעניין הזה של "האח הגדול" של אורוול, ולא "האח הגדול" של ערוץ 2. את זה לא ראיתי, אבל את "האח הגדול" של אורוול כן קראתי. אם יש אפשרות לעשות את הכרטיס הזה אנונימי, אז אני רוצה שהוא יהיה רק אנונימי. רק מי שירצה להכניס לפייסבוק או לכרטיס הרב-קו את כל הפרטים האישיים שלו – זכותו. אם ישנה אפשרות לעשות אותו אנונימי, אני לא רואה שום סיבה שהשלטון ידע איפה הוא נסע, מתי הוא בא.

שמעתי פה בוועדה שרוצים למנוע פשיעה. אבל, אנחנו רואים שהסטליניזם חוזר ושהקולקטיביות הרעיונית חוזרת, ואני חושש מאוד שמישהו ירצה לדעת מי נסע לאיזה התנחלות ובאיזה יום, ומי נסע לאיזה שכונה חרדית ביום אחר, או כשמישהו נסע לקרוב משפחה. צריך למנוע את הדבר הזה, בפרט כאשר אני שומע מהממונה על הרשות המשפטית לטכנולוגיה שכל אבטחת מידע תלויה בגורם האנושי. אמרת משפט מאוד מאוד חזק. זה אומר שיבוא איזה האקר סעודי ויפרוץ לי את הרב-קו.

לאה ורון:

הוא כבר ממקסיקו.

ישראל אייכלר:

ברגע שאמרו לי שהוא סעודי ידעתי שזה לא יכול להיות בסעודיה. לא ידעתי מאיפה. אבל, אמרתי: משם, הוא לא, כי בשביל זה הוא האקר. אבל, עם הנימה המבודחת, אני חושש מאוד שמחר בבוקר אדם לא יוכל לצאת לרחוב מבלי ש"האח הגדול" של אורוול ידע איפה הוא הולך. אני חושב שהכנסת צריכה לדאוג לאזרחים כך שכל הכרטיסים לתחבורה הציבורית יהיו אנונימיים. אין שום עניין שבתחבורה הציבורית יפרטו לי את כל הייחוס שלי, את כל המשפחה, לאן נסעתי, ומאיפה באתי - עד כאן.

אופיר קרני:

אם יש לו כרטיס אשראי וטלפון, את כל המידע הזה - - -

היו"ר יריב לוין:

תודה. מר קרני, תודה. רבותי, משפט אחד קצר אחרון.

יוסי סעידוב:

שמי יוסי סעידוב, אני מ"15 דקות" – ארגון צרכני תחבורה ציבורית. אני רוצה לייצג את עמדת הנוסעים בתחבורה הציבורית. מרגע שהרב-קו נכנס לתפעול בירושלים, מעמדם של נוסעי התחבורה הציבורית הורע ונסוג לאחור. בעבר היינו יכולים להיכנס במהירות גדולה הרבה יותר לאוטובוס, בייחוד בעלי חופשי-חודשי. היום כל אחד מהנוסעים צריך לעמוד ליד הנהג ולכרטס את הכרטיס שלו, גם מי שיש לו חופשי-חודשי. זה תהליך שלוקח 10 שניות לפחות. כאשר ישנם שישה נוסעים בתחנה, אנחנו מדברים על אוטובוס שמתעכב - - -

לאה ורון:

מר סעידוב, אל תחזור בבקשה על דבריו של חבר הכנסת מקלב שהוועדה שמעה בפתח הדיון, כי אין זמן.

יוסי סעידוב:

אנחנו מציעים שתהיה מדיניות של דלתות פתוחות בכל האוטובוס.

בנוגע לדבריו של מר קרני לגבי איבוד כרטיס – אני איבדתי את הרב-קו שלי לפני חודשים יחד עם רישיון הנהיגה.

היו"ר יריב לוין:

אני לא מתחיל את הדיון הזה עכשיו.

יוסי סעידוב:

את רישיון הנהיגה קיבלתי באמצעות האינטרנט. שילמתי 28 שקלים וקיבלתי אותו בדואר חזרה. כדי לקבל את הרב-קו שלי נאלצתי לרוץ בארבעה מוקדים שונים בתחנה המרכזית, ולבזבז שעה מהזמן שלי.

בנוגע לקנסות ברכבת הקלה – העובדה שסיטיפס נותנת קנסות לאנשים ששילמו עבור הנסיעה אצל נהגי אגד, לאחר שמשרד התחבורה מפרסם שהנסיעה היא נסיעה משותפת, היא פשוט בושה ושערורייה. בשבוע שעבר נתקלתי בנוסע זקן שעלה בתחנת הרכבת בשוק עם סלים. הכרטיס שלו לא תוקף. הוא חיפש, הוא חיפש, מפקח של סיטיפס כדי לשאול אותו מה לעשות. המפקח במקום קנס אותו ב-180 שקלים וקרא לו גנב ושקרן.

דבר אחרון בנוגע למעורבות הנוסעים בכל מה שקשור לתחבורה ציבורית – לא לחינם אני מביא סיפורים אישיים. אתם לא חושפים שום מידע על מה שאתם עושים. אנחנו לא יודעים כמה קנסות אתם נותנים, אנחנו לא יודעים איזה תלונות הנוסעים מעבירים על התחבורה הציבורית. אתם לא מפרסמים דוחות על הפעילות שלכם. אתם מעבירים את כל הסמכות למפקח על התעבורה. כנוסעים, כצרכנים, כמי שמשתמשים בתחבורה ציבורית, אנחנו נתקלים במערכת אטומה, סגורה, שלא נוהגת בשקיפות. את זה אנחנו מבקשים לשנות. אנחנו חושבים שנציגים של נוסעים של תחבורה ציבורית צריכים להיות שותפים לכל דיון, גם בנוגע לחוקיות וגם בנוגע לתפעול. אתם צריכים לערב אותנו בצורה יותר משמעותית. יש מספיק ארגונים אזרחיים שמעורבים בתחום התחבורה הציבורית, ארגונים שאתם יותר מדברים איתם כמו: "תחבורה מהיום למחר", או ארגונים יותר אקטיביסטים כמו "15 דקות". אתם צריכים לדבר איתנו ולערב אותנו בהליכי קבלת ההחלטות.

היו"ר יריב לוין:

תודה. רבותי, אנחנו מוכרחים לסיים למרות שאני הייתי בשמחה שומע עוד כי אני חושב שהנושא הוא מאוד חשוב. אבל, מן הסתם, זו לא תהיה הישיבה האחרונה.

רבותי, למרות הפיתוי להישאר צעיר לנצח במובן זה שמלפני שנה עד היום לא השתנה שום דבר –אני לא יודע אם זה גם חל בהיבטים אחרים – אני בכל זאת חושב שאי-אפשר להמשיך במצב הזה.

שלמה, אני בעיקר אומר לך כך. אני יוצא מנקודת הנחה שהיציאה לדרך של השימוש בכרטיס החכם וברב-קו נעשתה באמת מתוך רצון להטיב עם ציבור הצרכנים, ובאמת מתוך כוונות טובות. אבל, היא יצרה, בסופו של דבר, תוצאה שהיא בלתי נסבלת, ואי-אפשר להמשיך אותה. מאחר ונדמה לי שאף אחד כאן לא מציע שעכשיו אנחנו נפסיק את השימוש עד שנצליח לסיים את התהליך הזה, אני חושב שאתם חייבים להגיע להסדרה ולהשלים את העניין.

בן בדרי:

לצערי, זה בא לשרת את חברות האוטובוסים, לא את הציבור.

היו"ר יריב לוין:

דקה, בדרי. חבל שאתה קם.

בן בדרי:

400,000 נוסעים אתם משאירים בחוץ.

לאה ורון:

אל תפריע, תמתין לסיום הדברים של היושב-ראש.

היו"ר יריב לוין:

שלמה, אתם מסוגלים תוך חודש לבוא אלינו עם תשובות או עם הצעה מסודרת, או שאתם צריכים יותר זמן?

שלמה כץ:

אני אגיד לך את האמת, אני לא יודע. אנחנו מבינים את הדחיפות והיא חודדה היום באופן ברור. אמרה פה חברתי ממשרד המשפטים, אנחנו בשלב האחרון של העניין. אנחנו ננסה לחתור לסיכום העניין. לטעמי, עכשיו כל הגופים שעוסקים בעניין הזה, דעותיהם מגובשות, המידע מצוי בידיהם. אני לא חושב שאנחנו צריכים - - -

שמעון דהרי:

שלמה, תתייחס למוניות השירות.

היו"ר יריב לוין:

אני אעשה את זה, תאמין לי.

שלמה כץ:

הגיע שלב ההכרעות. אני מניח שנתכנס בזריזות ונבוא עם איזשהו - - -

היו"ר יריב לוין:

שלמה, אני אומר לך כך: ראשית, אנחנו נבקש לקבל תוך חודש עדכון מה נעשה. אבל, אני מבקש בשלושה נושאים שאני חושב שהם לא סובלים דיחוי והם מחייבים טיפול מיידי במהלך החודש הקרוב. האחד – וזה בעיקר מופנה אליכם – זה הסוגיה של מה עושים עם המאגרים הקיימים. האם יש דרך לפחות לייצר איזושהי בקרה? ואני אומר עוד הפעם, מבלי שזה עונה להסדר הכולל שצריך לעשות, ומבלי שאנחנו מצפים שאתם תצליחו להגיע לתוצאה שתיתן את הביטחון והאיזון הנכון שאנחנו צריכים להגיע אליו בסיום תהליך החקיקה. אבל, לפחות שלא נישאר רק במצב שהוא פרוץ לחלוטין.

הסוגיה השנייה היא הסוגיה של הסדרת מה שנקרא ההפצה של הכרטיסים האנונימיים, והסוגיה של קביעה על-ידיכם עכשיו כקביעה זמנית של מינימום הפרטים שאפשר לדרוש. כלומר, לא להשאיר את זה לאיזשהו שיקול דעת פתוח, אלא לבוא ולומר, למשל: אנחנו כבר עכשיו נותנים הוראה, והיא יכולה לצאת מחר בבוקר. יותר לא לוקחים כתובת או יותר לא לוקחים דברים מהסוג הזה. אני חושב שזה דבר שיכול להיעשות מיידית. קודם כל, לצמצם לפי מיטב הבנתכם את העניין למינימום האפשרי.

הסוגיה השלישית שהיא בעיניי באמת מקוממת היא הסוגיה של מוניות השירות. נאמרו פה דברים מאוד מאוד ברורים בישיבה הקודמת. זה ברור שהשארת המצב הקיים היא סידור נורא נוח, כי בינתיים הכרטיס החכם פועל, הם בחוץ. אני לא חושב שיש כוונת מכוון. אני מבקש לדעת. במהלך החודש הקרוב שבו איתם ותודיעו לנו מה נעשה כדי שהם יוכלו להיכנס פנימה לתהליך הזה.

שלמה כץ:

לעניין הזה אנחנו לא צריכים חודש, אני מוכן לעדכן עכשיו. ישבנו עם ארגון מוניות השירות. הסכמת הממשלה להכניס את מוניות השירות לעניין ההסדר של הכרטיס החכם ניתנה. ביקשנו מהם לקחת צוות מקצועי – לא סיסמאות, לא אמירות בעלמא, צוות מקצועי – שיכין לנו הצעה מסודרת בדיוק איך יעבוד כל שלבי הטיפול בכרטיס החכם, החל בהנפקה, דרך השירות, דרך מי אחראי לכסף, דרך מי אחראי למכונות שנמצאות אצל המוניות שכידוע לא בהכרח חייבות להיות בתאגידים. מי לוקח אחריות על כל העניין הזה, מי מטפל בכל הסיפור הזה? אנחנו ממתינים להצעה הזאת. זו עבודה שהממשלה לא יכולה לעשות במקום ארגוני המוניות.

שמעון דהרי:

לא, לא. אני אסביר. אכן היו כמה ישיבות. הישיבה האחרונה היתה עם שר התחבורה ועם הצוות הבכיר במשרד התחבורה, כולל אלכס לנגר שהוא מנכ"ל היום. הוחלט כן לקדם את העניין הזה. אבל, מהיכרותי את אנשי משרד התחבורה, הם אנשים טובים, אבל - - -

היו"ר יריב לוין:

אני שואל אותך שאלה, אתם צריכים להכין להם דוח כזה? האם הסיכום היה שתכינו להם דוח?

שמעון דהרי:

שלמה כץ או מר יהודה אלבז חיברו אותי לאיזה מהנדס שההתמחות שלו בזה. היה לפני ארבעה חודשים. כנראה מישהו הרגיע אותו. לא יודע, מאז קשה להשיג אותו. אולי מישהו השבית אותו, אני לא יודע.

היו"ר יריב לוין:

שמעון, תקשיב לי רגע. יש לי שאלה פשוטה. אומר פה שלמה: תנו לי דוח מסודר שלכם איך אתם מתכוונים לבצע את זה. נשב ונסגור את העניין. מתי הוא יכול לקבל את הדוח הזה? תעזוב אותי ממה היה.

שמעון דהרי:

אני אהיה איתו בקשר. אני אבדוק את זה.

היו"ר יריב לוין:

אני אומר לך שוב, הוא מצהיר פה לפרוטוקול: אנחנו מסכימים, נכונים, מוכנים ורוצים.

שמעון דהרי:

שזה יירשם.

היו"ר יריב לוין:

גם נרשם כבר, הוא אמר. לא אני אמרתי, הוא אמר. יותר טוב מזה אין. מצד שני, הוא אומר לך: תן לי מישהו מקצועי שיהיה איש הקשר שמולו אני יכול לעבוד כדי להסדיר את העניין.

שמעון דהרי:

אני לא רוצה שימסמסו את זה, כי הרכבת כבר יצאה.

היו"ר יריב לוין:

לא ימסמסו. שמעון, אני מבקש ממך דבר אחד: תן לו השבוע איש מקצוע שאתם לקחתם כדי לטפל בעניין הזה, ובעוד חודש אני מבקש, גם ממך שלמה, וגם ממך שמעון, תנו לי דוח איפה אתם עומדים. אבל, אני אומר לך, שמעון, שבלי איש מקצוע הם לא יוכלו לעשות את זה. את זה אני אומר להגנתם ולזכותם. אי-אפשר לצפות מהם שהם יחפשו כל נהג ויתחילו להסביר לו איך לעבוד.

שמעון דהרי:

לא. זה תאגיד אחד, כל הארגון.

היו"ר יריב לוין:

יופי. אז הסיכום הוא שאתם לוקחים איש מקצוע שלכם שעובד מולם, ותוך חודש אנחנו מקבלים את המתווה איך זה נעשה אחרי הסיכום שאיש המקצוע שלכם עשה איתם. מקובל?

שמעון דהרי:

מקובל.

היו"ר יריב לוין:

יופי. שלמה, מקובל? תודה רבה.

מרדכי פדר:

ביקשת כרטיס אנונימי. תבקש כרטיס אנונימי גם לילד. מה שעושים זה שסוחטים אותנו ולא נותנים אפשרות.

היו"ר יריב לוין:

ברור, הכוונה היתה ברורה.

רבותי, אני גם אמציא את פרוטוקול הישיבה הזאת לידי שר התחבורה, ואני אנסה באמת לגרום למצב שהשר יהיה מעורב ויעקוב אחרי מה שנעשה ביום יום כדי שנניע את התהליך.

רבותי, שוב, אין לי ספק שלכולם יש כוונות טובות. אף אחד פה לא יושב רגל על רגל. כולם רוצים לסיים את העניין. אבל, החיים יותר חזקים מאיתנו. הדברים כבר רצים בשטח, ואנחנו נמצאים בפיגור שאי-אפשר להסכים לו, ולא יכול להימשך.

אתי בנדלר:

משפט אחד. כשאנחנו נקבל - בתקווה - את הנוסח המוצע על-ידי הממשלה בכל ההיבטים שלו, אנחנו נדאג לפרסם את הנוסח המוצע החדש באתר הוועדה. אני מאוד אשמח לקבל מראש הערות בכתב. לא רק הערות, אלא גם הצעות לתיקונים כדי שנוכל לבוא יותר מגובשים, יותר מוכנים, לישיבת הוועדה הבאה.

היו"ר יריב לוין:

תודה רבה, הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 10:45.