

בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט גבוה לצדק
בירושלים

בג"ץ 22 / _____

בעניין :

אמת ליעקב בע"מ – חל"צ 516288420
ע"י ב"כ עו"ד ד"ר יחיאל וינרוט מ.ר. 38066
ו/או מאיר אברהם מ.ר. 75142 ו/או יגל דוד
מ.ר. 79374 ממשרד ד"ר י. וינרוט ושות'
רחוב תובל 40 (מגדל ספיר), רמת גן 5252247
טל': 03-7181111 ; פקס : 03-7181112
yagel.d@weinrothlaw.com

העותרת ;

-נגד-

1. ועדת המחירים – כהגדרתה בחוק פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים, תשנ"ו-1996
2. שרת התחבורה והבטיחות בדרכים, גב' מירב מיכאלי
3. שר האוצר, מר אביגדור ליברמן
ע"י מחלקת הבג"צים בפרקליטות המדינה
צלח א-דין 31, ירושלים, 9711054
טלפון : 073-3925590 ; פקס : 02-6467011
H CJ-dep@justice.gov.il

המשיבים ;

עתירה למתן צו על תנאי

בית המשפט הנכבד מתבקש ליתן צו על תנאי, המורה למשיבה 1 (להלן : ועדת המחירים), לבוא וליתן טעם מדוע לא יבוטלו המלצותיה ו/או החלטותיה בדיונה מיום ה' בניסן התשפ"ב (6.4.2022) (להלן : החלטות ועדת המחירים), העומדות בבסיס צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי שירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית), תשפ"ב-2022 וכן צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (דמי נסיעה ברכבת וברכבל), תשפ"ב-2022 (להלן : הצווים) ;

כן יתבקש, יתבקש בית המשפט הנכבד ליתן צו על תנאי, המורה למשיבים 2-3 לבוא וליתן טעם, מדוע לא יבוטלו הצווים ;

בד בבד יתבקש בית המשפט הנכבד, להוציא מלפניו צו ביניים שיוורה למשיבים להימנע מכל פעולה ליישום הצווים והכל כמפורט בבקשה למתן צו ביניים המוגשת בכריכה אחת עם העתירה דנא ;

לבסוף, יתבקש בית המשפט הנכבד, להורות על קביעת הדיון בעתירה למועד קרוב ככל הניתן.

א. פתח דבר

1. ביום 6.4.2022 התכנסה ועדת המחירים לדיון, והמליצה למשיבים 2 ו-3 את ההמלצות העומדות בבסיס הצווים (להלן : הדיון בוועדת המחירים).

העתק החלטות ועדת המחירים מצ"ב כנספח 1;

2. נקדים אחרית לראשית ונאמר כבר עתה, שלאחר הדיון פורסם רק מסמך אבסטרקטי שנחזה כמי שמציג את הרציונלים שעלו לדיון ואת החלטות ועדת המחירים (להלן: **המסמך המסכם**), אולם בפועל, עיון קל באותו מסמך מגלה שאין כל קשר בין השניים, בין ה"עקרונות" המנחים לבין התוצאות האופרטיביות שנקבעו בדיון בוועדה. למרבה האבסורד, אין גם בנמצא כל פרטוקול ערוך ומפורט שילמד על הקולות השונים שהושמעו בוועדת המחירים, וממילא לא ניתן למצוא כל הסבר ל"קשר הלוגי" הנטען, **והמופרך**, בין הרציונאליים המוצגים במסמך המסכם לבין "היישום" בפועל שלהם, שנקבעו בהחלטות הוועדה.

3. על כל פנים, ביום 2.5.2022, פורסמו הצווים בקובץ התקנות שברשומות, כאשר הם חתומים על ידי שרת התחבורה והבטיחות בדרכים וכן על ידי שר האוצר (להלן: **השרים**).

העתק הצווים, מצ"ב כנספח 2;

4. למעשה, הצווים מבקשים לעגן את מה שמכנה המשיבה 2 "מהפכת השירות בתחבורה הציבורית – דרך שווה" (להלן: **הרפורמה**)¹, וזאת בהמשך לצווי הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי השירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית) (הוראות שעה) (1-3) התשפ"ב-2022, מימים ב' באדר א' התשפ"ב (3.2.2022); ו' בניסן התשפ"ב (7.4.2022); ל' בניסן התשפ"ב (1.5.2022) (להלן: **צווי הוראות השעה**).

5. על פניו, הרפורמה נועדה ליישם החלטת ממשלה קודמת מספר 259 (מיום 01.08.2021), בנושא: "ייעול מערכת תעריפי האוטובוסים ותיקון עיוותים היסטוריים", שזו תמציתה:

"מחליטים: נוכח הרצון לייצר מדיניות מחירים פשוטה ושקופה לנוסעות ונוסעי התחבורה הציבורית ... שיביאו בין היתר ליצירת מדיניות מחירים, כלל ארצית, אחידה ופשוטה".

העתק החלטת הממשלה מספר 259, מצ"ב כנספח 3;

6. אלא שבפועל, לא מינה ולא מקצתיה, לא "פשטות" ולא "אחידות" – אלא פגיעות ברבדים שונים, באוכלוסיות נצרכות בישראל.

7. העובדות מלמדות שלצד הרכיבים החיוביים המשובצים ברפורמה, היא מצולקת באלמנטים חוזרים ונשנים של פגיעה בלתי מידתית ובלתי סבירה באוכלוסיות מוחלשות בישראל; בתושבי הפריפריה שלה; ובמי שהם על פי רוב צרכני הקצה האולטימטיביים של התחבורה הציבורית – בני המעמד החברתי הבינוני והנמוך.

8. ברפורמה, שכביכול באה לעולם על מנת "לייצר מדיניות מחירים פשוטה ושקופה לנוסעות

¹ לעמוד האינטרנט של הרפורמה ראו: <https://pti.org.il/derekh-shava> (נבדק לאחרונה ביום 9.6.2022).

ונוסעי התחבורה הציבורית" יצרו המשיבים "מיטת סדום" בגרסה ישראלית – מיטת סדום ש"מקצצת" במחיר הנסיעה באותם אזורים שאינם מסווגים כמוחלשים, ו"מותחת" ומאמירה את מחיר הנסיעה דווקא למי ש"קצר בכסף" כלשון העם.

9. כך בין היתר ניתן למנות את הכשלים הבאים ברפורמה – נפגעו אוכלוסיות שאין ברשותם פלאפון חכם; בוטלו ההנחות לערים המוחלשות; בוטלו הסדרי הנסיעה והנחת הערך הצבור בכרטיס הרב קו; שורטטה מפת ערים פריפריאליות תמוהה ובלתי מתקבלת על הדעת; והרפורמה נעדרת לחלוטין רכיבים אלמנטאריים, של הפניית משאבים לשיפור איכות השירות והתשתיות בתחבורה ציבורית.

10. כל זאת, עוד לפני שהתייחסנו להליך המנהלי הפגום שהיה ערש היוולדה של הרפורמה – פגיעה בזכויות מכוח חוקי יסוד; הפרות של חובת ההיוועצות; יצירת אפליה פסולה; וקבלת הכרעות פוגעניות באופן בלתי מידתי ובלתי סביר בעליל. אותם פגמים היורדים עד לשורשו של המעשה המנהלי – מחייבים כשלעצמם את ביטול הרפורמה, לאלתר.

11. נוכח כל אלה, קמה ביקורת הציבורית רחבה נגד הרפורמה, והעותרת קיוותה שזו תביא בה לשינויים רוחביים, כמתחייב. דברים ברוח זו נשמעו גם מפי יו"ר ועדת הכלכלה של הכנסת, חה"כ מיכאל ביטון, מי שהוועדה בראשותו נועדה לפקח פרלמנטארית על תכני הרפורמה, בחתימת הדיון מיום 9.5.2022 (הודעה לעיתונות מטעם דוברות הכנסת, דובר ועדת הכלכלה סימוכין 2022-028378):

"היו"ר ביטון סיכם את הדיון ואמר, כי הוועדה רואה בחומרה את השקת הרפורמה בפגרה, וקרא לראש הממשלה להיכנס לנושא ולעצור אותה עד לתיקונים ...

אם הממשלה תחליט לפעול חד צדדית ולעשות רפורמה שלא מטיבה עם העניים ביותר, ועם כל הפריפריה והאוכלוסיות המוחלשות, כמו קשישים בגיל פרישה וסטודנטים – אז זו לא רפורמה שמטיבה עם החלשים ולא אאפשר לזה לקרות בכל מחיר."

12. בהמשך, בדיון נוסף שקיימה ועדת הכלכלה ביום 17.5.2022, כבר הציב היו"ר ח"כ ביטון אולטימטום ברור למשרד התחבורה, וקצב אותו בזמן:

"באופן כללי בשנה הזו משרד התחבורה לא ספר את ועדת הכלכלה.

לא הייתה המלצה אחת או דרישה אחת של הוועדה שנענתה בחיוב.

..

לא במשמרת שלי יפגעו בעניים בישראל.

למרות שאני זועם אני אומר את הדברים בצורה רגועה. עד יום שני הבא

בחצות אני מבקש ממשרד התחבורה לתת לי תשובה למכתב.

אם ייתן תשובות טובות מצוין, אם לא ייתן – משלישי הבא אפעל

במליאה ובוועדה, או לא אפעל – יש לכם שבוע לתקן

13. בהמשך, התערב גם ראש הממשלה מר נפתלי בנט, וביקש מח"כ ביטון אורכה נוספת לבחון את הדברים מול משרד התחבורה וזאת **עד ליום, 13.6.2022**.
14. האולטימטום פקע, ולמרבה הצער גם לאחר מכתב התראה ששיגרה העותרת למשיבים ביום 14.6.2022, לא שונה אפילו קוצו של יוד מן הרפורמה הפוגענית.
15. בנסיבות אלה, ומשמועד כניסת הרפורמה לתוקף קבוע לעוד פחות מחודשיים, נאלצה העותרת להגיש בפני בית המשפט הנכבד את העתירה דנא.

ב. הצדדים

16. העותרת, חל"צ אמת ליעקב בע"מ, הינה חברה לתועלת הציבור הפועלת באופן וולונטרי וא-פוליטי בין היתר לשם הגנה על מגזרים חברתיים מובחנים מפני רגולציה פוגענית, בדגש על עניינו של הציבור החרדי בישראל.
17. המשיבה 1, ועדת המחירים – כהגדרתה בחוק פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים, תשנ"ו-1996,
18. המשיבה 2, שרת התחבורה והבטיחות בדרכים, גב' מירב מיכאלי, היא מי שחתומה על הצווים.
19. המשיב 3, שר האוצר, מר אביגדור ליברמן, הוא מי שחתום על הצווים.

ג. ועדת המחירים והרפורמה – פער תהומי בין התכלית ל(אי)ישומה

ג.1. "יעילות" "אחידות" ו"אמון" אינם תחליף ל"סבירות" – בהעדר סבירות

מתאינת הרפורמה

20. לאישור הרפורמה, כאמור, קדמו מספר דיונים בוועדת המחירים; זו התכנסה בימים כ"ב שבט התשפ"ב (24.1.2022); ה' בניסן התשפ"ב (6.4.2022) וביום כ"ז אדר ב' התשפ"ב (30.3.2022).
21. הדיון הרלוונטי לענייננו הינו הדיון מיום ה' בניסן התשפ"ב (6.4.2022), במסגרתו הצביעה הוועדה בפני השרים על הרציונלים שיעמדו בבסיס הרפורמה:

"מתוך מטרה לייצר מבנה אחיד, שוויוני, פשוט וברור לנוסעים..."

מבנה התעריפים המוצע תומך בחזון של הרחבת השימוש בהסעת

המונים ממספר סיבות מרכזיות:

1. פשטות המבנה, הן לצורך יצירת פלטפורמה המאפשרת הטמעת

כלים טכנולוגיים (אשר מטבע הדברים נדרשת בהם מתודולוגיה

סדורה ובהירה), הן עבור הנוסעות והנוסעים, ברמת העברת המידע והבהירות באשר לשימוש בתחבורה הציבורית ..

2. הוגנות ואמון מול הנוסעות והנוסעים כתנאי בסיסי לעידוד הציבור הרחב לשימוש בתחבורה הציבורית. אמון זה מתייחס באופן רוחבי לפרמטרים השונים הנכללים בשירות התחבורה הציבורית, ובתוך כך למבנה תעריפים ...

העתק הדיון הרלוונטי בוועדה, צורף לעיל כנספח 1;

22. אם ננתח את הרציונאלים שהנחו את ועדת המחירים, תתקבל התוצאה הבאה:

(א) מטרת-העל שעליה מושתתות המלצות הוועדה כולן, היא: **"לייצר מבנה אחיד, שוויוני, פשוט וברור לנוסעים"**.

מטרת העל **אינה** אפוא להקל את הנטל הכלכלי המוטל על אזרחי ישראל; היא **אינה** לעודד את השימוש בתחבורה ציבורית; והיא גם **אינה** נטועה בחובה להכיר בשוני שבין המשתמשים השונים ברחבי הארץ.

מטרת-העל של הרפורמה, היא להביא להאחדת תעריפים לעני ולעשיר כאחד באופן "שוויוני" מלאכותי ומעוות, כמו היו כולם נוסעים לאותה העבודה כל יום; כמו היו כולם נשכרים באותו השכר הממוצע במשק; וכמו היו כולם באמת שווים; ולא היא.

(ב) רציונאל מרכזי נוסף הוא **"פשטות מבנה"** הרפורמה, כביכול.

פשטות הכיצד? הלא הרפורמה מחייבת "הטמעת כלים טכנולוגיים מורכבים ושימוש באפליקציות", שכולם הוצגו על ידי הוועדה כלאחר יד כ"פשוטים" ומובנים מאליהם.

כיצד יעלו אלה בקנה אחד, עם הליכותיהם של אותן אוכלוסיות שנמנעות מטעמים אידאולוגיים ואחרים לעשות שימוש בטלפונים חכמים ואפליקציות ניידות, כמו במגזר החרדי וחלקים מן המגזר הערבי?! איך יעשו אותם אלפי משתמשי קצה של התחבורה הציבורית שימוש בפועל, באותן מערכות טכנולוגיות "פשטות" כביכול?!

(ג) אירוני לא פחות הינו רציונאל ה"הוגנות והאמון".

כידוע, מדינת ישראל מדורגת במקום **האחרון** בקריטריון התחבורה הציבורית בקרב המדינות המפותחות החברות ב-OECD.

הסיבות לתחבורה הציבורית הגרועה במדינת ישראל, וחוסר אמון מוחלט של משתמשיה, הינם (בין היתר): איכות ירודה של כלי התחבורה; איכות ירודה של תשתיות תחבורה; ומעל כולן – חוסר הדיוק בזמנים, עד שלא ניתן להסתמך על תחבורה ציבורית לעניין הגעה ליעד במועד או בכלל.

במטרה לכסות על פערים חמורים אלה, ביקשה הוועדה, למרבה האבסורד, להציף את עקרון ה"הוגנות והאמון" ככזה המתייחס אך ורק למבנה תעריפים פשוט ושקוף יותר – "מבנה תעריפים אשר ככל שיהיה שקוף יותר, בהיר יותר והגון יותר, יתרום לבניית האמון בין הנוסעים למשרד התחבורה".

ובכן, יאמר ברורות, ציבור המשתמשים לא מאמין בתחבורה הציבורית בישראל משלל סיבות קרדינליות וחמורות, שאף לא אחת מהן היא העדר מבנה תעריפים שוויוני.

(ד) מעבר לתמחור מבוסס מרחק – הווה אומר, הקריטריון היחיד שיילקח בחשבון לצורך תמחור הנסיעה יהיה המרחק האווירי "השיטה שקופה ופשוטה להבנה", קבעה הוועדה.

אכן, קביעת כלל אחד ויחיד הוא תהליך פשוט מאין כמותו. הוא גם מאוד שקוף, וגם מאוד פשוט להבנה, הוא גם מאוד שוויוני במובן ה"סדומי" הצר של המילה, אולם הוא נטול קשר לוגי עם התוצאה המיוחלת "שיפור רמת השירות וחוויית השימוש עבור הנוסע" – עבור אותו נוסע שנפגע קשות, למשל מביטול ההנחות שהיו נחלת הפריפריה החלשה, משך שנים רבות.

(ה) גם עקרון-העל המסורתי התגייס להגן על ההמלצות – "עידוד השימוש בתחבורה הציבורית" – כל זאת, שעה שהוועדה לא השתיתה את המלצותיה על נתונים עובדתיים מהשטח התואמים את השימושים של משתמשי הקצה בתחבורה הציבורית, שכן מזה 30 שנה לא נערך בישראל סקר תחבורה ראוי ומקיף (כפי שעלה בדיון השלישי בוועדת הכלכלה, יצוטט להלן);

(ו) עוד נקבע העקרון לפיו יינתנו הנחות על בסיס "קריטריונים אחידים בלבד הן ברמת הישוב והן ברמת הפרופיל – שקיפות מלאה באופן מתן ההנחות, בהתאם למאפיינים חברתיים-כלכליים וגיאוגרפיים". גם עיקרון זה סורס כליל שעה שנקבע בו דבר והיפוכו – היזקקות ל"קריטריונים אחידים" ונוקשים מעקרים דה-פקטו את הבחינה הפרטית ליישובים-מוחלשים ספציפיים.

(ז) עיקרון אחרון – מתן מענה במוצרים משלימים לנסיעה בפריפריה – אכן ראוי ורצוי, אולם בחינה מעשית להמלצות הוועדה בעניין זה – מעלה חרס.

23. כאן המקום להכיר את מושכל היסוד ששנה בית המשפט העליון, בעומדו לא אחת על ההיגיון הדמוקרטי הבריא – לא ניתן לקדם עקרונות כלכליים-יעילים ופשוטים על חשבון ערכי החברה הישראלית.

מצב דברים כזה, בו הרשות המנהלית מבקשת להעדיף את "היעיל והפשוט" על פני הערכי והראוי – קבע בית המשפט העליון מייצר העדפה בלתי סבירה וממילא – בטלה ופסולה.

24. במסגרת בג"ץ 953-87 פורז נ' שלמה להט, ראש עיריית תל-אביב-יפו, פ"ד מב(2) 309, פס' 37 לחוות דעתו של כב' השופט (כתוארו דאז) א' ברק (1988) נקבעו הדברים הבאים –

”טענה זו, מזהה את היעילות המינהלית עם הסבירות המשפטית, על-פיה, החלטה שהיא יעילה מבחינה מינהלית היא גם סבירה מבחינה משפטית.

ולא היא. יעילות הינה מושג תועלתי. סבירות הינה מושג ערכי.

המבחן ליעילות הוא טכני. המבחן לסבירות הוא ערכי. על-כן, אין אתה קובע את סבירותה של פעולה על-פי יעילותה, אלא על-פי האיזון הראוי שבין הערכים השונים נאבקים בה על הבחירה...

רק החלטה, המאזנת בצורה ראויה בין הערכים והעקרונות המתחרים על הבכורה, יכולה להיחשב כהחלטה סבירה. לא פעם מבקשת השיטה להנהיג מערכת, המאזנת בצורה ראויה בין שיקולים שונים, מתוך מודעות ברורה, כי שיטת איזונים זו אינה יעילה.

הסדרים חוקתיים לא באו לקיים יעילות, אלא להגשים עקרונות יסוד... אין לבסס את סבירות החלטתה של מועצת העירייה על-פי מידת יעילותה. יש לנתח על-פי הצלחתה לאזן בין הערכים השונים הנוגעים לעניין”.

25. הנה כי כן, קביעותיה הפגומות של ועדת המחירים והכשלים הלוגיים והאינהרנטיים השזורים בהן, מלמדים יותר מכל על ההליך הפגום במסגרתו באו לעולם ועל הפגם המינהלי שדבק בהן.

ד. ה”דרך שווה” הפגיעות שונות – פגיעות בסקטורים שונים במסגרת הרפורמה

26. עיון קל בין בתריה של הרפורמה, מגלה מיד את הפגיעות החריפות המנויות להלן:

(א) **בוטלו הסדרי הנסיעה והנחת הערך הצבור בכרטיס הרב קו** – מדובר בפגיעה חמורה במשתמשים רבים, שאפיק השימוש ב”חופשי חודשי” אינו נדרש להם משום שהם אינו עושים שימוש רווי בתח”צ על בסיס חודשי מלא, ובכך מתייקרת עבורם עלות הנסיעה **בעשרות אחוזים**;

(ב) **ביטול הנחות לערים מוחלשות** – ערי פריפריה רבות, הסובלות ממצב כלכלי וחברתי נמוך נהנו עד כה מהעדפה מתקנת בדמות תעריף פנים עירוני נמוך. כעת, מבקשת הרפורמה להחיל על תושבי ישראל העניים ותושבי ישראל העשירים דין אחד. כך בדיוק נראה שוויון לפי מתודת ”מיטת סדום”;

(ג) **פגיעה במי שאין ברשותו פלאפון חכם** – הרפורמה אינה מותאמת לשימוש באמצעות טלפונים פשוטים (לא חכמים), אשר לרוב מאפיינים את האוכלוסייה המבוגרת וקשת היום, וכן את האוכלוסייה החרדית העושה שימוש בפלאפונים כשרים בלבד;

(ד) **שרטוט מפת ערים פריפריאליות תמוהה** – לפי הרפורמה החדשה, מי שגרים באזורים נבחרים, בנגב ובגליל, ולמעשה בכל מקום שאינו בשלושת המטרופולינים הגדולים (אזור 2 במפה), יוכלו לרכוש כרטיס מוזל: "חופשי אזורי", שיאפשר נסיעה ללא הגבלה עד 40 ק"מ בתוך האזור. דא עקא; עיון באותו אזור 2 במפה מעלה תמיהות ותהיות רבות כיצד קרה שערים מסוימות הוגדרו כפריפריאליות, בעוד שנוצרו מובלעות מלאכותיות במפה לטובת ערים אחרות שנדחקו בכוח ובאופן מאולץ לתוככי המטרופולינים הגדולים, למשל: היישוב שעב; העיר בית"ר עלית; וכדומה.

(ה) **העיקר חסר מן הספר - הרפורמה נעדרת לחלוטין הפניית משאבים לשיפור השירות והתשתיות בתחבורה הציבורית** – אם מטרת העל של הרפורמה הייתה לייעל את התחבורה הציבורית לשימוש מעמד הביניים ולעידודו לעשות שימוש מוגבר בתחבורה הציבורית, הרי שלשם כך נדרשה בעיקר השקעה בשיפור איכות השירות, צעד שכלל לא נכלל ברפורמה.

גרוע מזה, בהתאם לרפורמה, מחירי הנסיעה ברכבת יתייקרו משמעותית – במאמץ להטות נוסעים מהרכבת לאוטובוסים, וזאת מבלי שהושקעו המשאבים המתחייבים בציי האוטובוסים הקיימים, שכבר היום קורסים תחת נטל עומסים קיצוני. [הדברים עולים בין היתר מדו"ח מבקר המדינה, לפיו 80% ממשתמשי התח"צ בשנים 2010-2017 העדיפו לנסוע ברכבת, לעומת 14% בלבד שהעדיפו, באותן שנים, לנסוע באוטובוסים]. דומה שהרפורמה מצאה שיטה קלה "לשנע" את הנוסעים מהרכבת לאוטובוס – ייקור גס בתעריפי השימוש ברכבת שמתיימר גם הוא להיות כלול ברפורמה כ"צדק תחבורתי" כביכול.

27. מי שהטיב לסקור חלק ניכר מפגיעותיה הרעות של הרפורמה, היה לא אחר מאשר יו"ר ועדת הכלכלה מטעם הקואליציה, ח"כ מיכאל ביטון, שבכנות וביושר רב הדהד במעמד הדיון בוועדה ביום 9.5.2022 את קשת הפעולות האלמנטריות שלא בוצעו עובר להשקת הרפורמה ואת שלל הפגיעות הישירות שהיא מגלמת:

"מה התיקונים שהוועדה דורשת?"

האחד, לחקור את דפוסי הנהיגה של אזרחים, אחרי עשרות שנים שאין מחקר על ידי הלמ"ס ולספק לממ"מ נתונים ולהביא תמונת מצב אמיתית של החלטת רפורמה מבוססת נתונים בכיסוי מלא ובמיפוי מלא ובכל דרכי איסוף הנתונים של דפוסי הנסיעה של אנשים. ולא על בסיס ניתוח רב-קו שזו קבוצה קטנה ביותר שמשתתפת בעניין הזה.

דבר שני, להביא את מחיר הנסיעה החופשית לגמלאים כבר בגיל היציאה לגמלאות, 62 ו-67, כשעוד כוחם במותנם והם רוצים לנסוע ולראות נכדים ולעשות פנאי ותרבות ולטייל, וכאשר הם עומדים על הרגליים ולא לחכות לגיל 75 שחלקם כבר חולים ולא יכולים ליהנות מהדבר הזה.

לשבת עם הסטודנטים ולבחון הוזלה במקום 35% כיום ל-50%. קבוצה

חשובה שיש לה יוקר מחיה, ולעשות פגישה איתם.

לבחון את ההשלכה על השכר של אזרחים. ברגע שיצרתם מצב שהזלתם את החופשי-חודשי באוטובוס וייקרתם ברכבת, עובדים שנהגו לנסוע ברכבת יקבלו החזר לפי חוק, לפי אוטובוסים, כי המעסיק יגיד שזה הסכום שהוא חייב לשלם על פי חוק את כרטיסי האוטובוס ולא את הרכבת. יש פה פגיעה ישירה בשכר של שכירים שנדרשים לצאת לעבודה בנסיעה ציבורית.

מלווים של נכים, מלווים של עיוורים, מלווים של קשישים צריכים ליהנות מאותה הנחה שאותו אדם קיבל. אם זה קשיש והוא קיבל נסיעה חופשית, גם העובד הזר שלו צריך לנסוע איתו נסיעה חופשית. כי אם הוא לא נוסע נסיעה חופשית, הקשיש משלם על העובד הזר את העלויות שלו, אז איזו הנחה עשינו פה? אותו דבר עיוורים ונכים.

להציג לנו איך ייתכן שסוציאקונומי נמוך 1 מקבל תעריפים כפולים ומשולשים, וסוציאקונומי 9 ו-10 בקו אווירי של מאות מטרים בישובי יהודה ושומרון מופלים לטובה בדבר הזה.

לשנות את המפה ולשנות את המובלעות. ואם רוצים שכל המדינה תיהנה מהאוטובוסים שיש בביתר עילית ומהתעריפים, שיעשו את זה בכל המדינה. אבל למה לפגוע בביתר עילית או במודיעין עילית כדי להיטיב עם מישהו אחר? תעשו את ההצלחה שיש שם בכל המדינה.

להוריד את ההתייקרות ברכבות ביחס לאוטובוסים, שנובעת מהרפורמה הזאת. אתם מעודדים אנשים לעבור לאוטובוסים, שהם ככה בגודש ללא נהגים, ובקושי לעמוד בשירות ובתנאים הסטנדרטיים והתלונות על העמידה ביעדים והתפקוד של אוטובוסים החמיר. פשוט תשאירו את המחיר הזה לאוטובוס ורכבת, ואדם יחליט אם הוא נוסע ברכבת או באוטובוס.

חופשי-חודשי אזורי במרכז. אין סיבה שלא יהיה גם שם. יש פריפריה למרכז. יש שכונות עוני ויש יישובי עוני מסביב למרכז, וגם הם זכאים לחופשי-חודשי.

להחזיר את החופשי-יומי. אם אדם נסע באותו יום בכמה אוטובוסים, שיהנה מחופשי-יומי. ולא לפגוע בנוסעים המזדמנים. הם העתודה להפוך לנוסעים קבועים, אז למה לייקר להם?

אם יש להם 2.5 מיליארד לסבסודים, תשנו את הסבסודים באופן שזה יגיע לאוכלוסיות שדיברתי עליהן כעת."

28. נדמה שכל מילה נוספת מיותרת, והדברים מדברים בעדם. "דרך שווה", שבגדרה פגיעות "שונות" ומגוונות.

ה. על הליך תקין ופרוצדורה תקינה

ה.1. חובת ההיוועצות – המתווה הנורמטיבי

29. בית המשפט העליון, עמד פעמים רבות מספור על חשיבותה של התייעצות הגורם הרגולטורי עם מי שצפויים להיות מושפעים מהחלטותיה של הרשות המנהלית.

30. כך למשל במסגרת ע"א 810-06 שיכון עובדים בע"מ נ' מנהל אגף המכס ומע"מ, פס' 9 לחוות דעתו של כב' השופט ע' פוגלמן (פורסם בנבו, 7.9.2008) נקבע:

"בצד האמור יש להדגיש, כי גם בהעדר חובה כללית של שימוע והתייעצות, על הרשות לשקול – במקרה המתאים – התייעצות עם גורמים נוגעים בדבר.

עמד על כך היועץ המשפטי לממשלה בהנחייתו "חקיקת משנה: נוהל והנחיות" הנחיית היועץ המשפטי לממשלה 2.3100 (התשס"ד), בזו הלשון: "משרדי הממשלה נוהגים במקרים רבים לקיים התייעצות, במהלך ההכנה של תקנות, עם גופים שיש להם עניין מיוחד בנושא התקנות, בין עניין ישיר של הגוף עצמו ובין עניין עקיף של הגוף, כמייצג ציבור העשוי להיות נפגע או מושפע בדרך אחרת מן התקנות.

התייעצות כזאת.. יש לה חשיבות מבחינות אחדות: (1) היא תואמת את העיקרון הדמוקרטי הדורש שיתוף הציבור בחקיקה; (2) היא עשויה להוסיף למשרד מידע ושיקולים שיש בהם כדי להשפיע על תוכן התקנות; (3) היא עשויה לעודד שיתוף פעולה מצד הגופים והאנשים אליהם מכוונות התקנות, בביצוע התקנות לאחר שהתקנו.

לפיכך ראוי לקיים התייעצות כזאת במקרים בהם עשויות התקנות להשפיע באופן ניכר על המצב המשפטי או על עניין כלכלי או חברתי, של ציבור מסוים או גופים מסוימים (שם, בפסקה 13.2; והשוו: רע"א 3577/93 הפניקס הישראלי חברה לביטוח בע"מ נ' מוריאנו, פ"ד מח(4) 70, 86 (1994)).

ואכן, התייעצות כאמור תביא לכך שבפני מחוקק המשנה (ובמקרה שלפנינו – שר האוצר) יעמדו כל השיקולים, הנתונים והמידע הרלבנטי".

31. כמו כן במסגרת בג"ץ 1661/05 המועצה האזורית חוף עזה נ' כנסת ישראל, פ"ד נט(2) 481-728, 719 (2005):

"נסכים כמובן כי זכותו של היחיד להשמיע טענותיו לפני הרשות בטרם תתקבל החלטה העלולה לפגוע בו – זכות נעלה היא; זכות היא שיסודה בהגינות הנדרשת ביחסי אנוש, והיא עמנו מקדמת דנא...

עמד על כך בית-המשפט כבר לפני שנים ארוכות בפרשת ברמן [125], וכה היו (בין השאר) דבריו של השופט זילברג (שם, בעמ' 1506, 1508): "רעיון זה [הרעיון של מתן הזדמנות להשמעת טענות] אינו אלא עקרון 'הצדק הטבעי' של האזנה לשני הצדדים... מקור העקרון של שמיעת הנפגע העתיד לפני היפגעו – בדברי הקדוש-ברוך-הוא אל אדם הראשון לפני גרשו אותו מגן עדן (בראשית, פרק ג', פסוקים ט', י"א)..."

32. אף במסגרת הנחיות היועץ המשפטי לממשלה, חקיקת משנה: נוהל והנחיות, מספר הנחיה 2.3100 (60.012) (עדכון: י"ד חשוון התשס"ד, 9.11.2003) (להלן: הנחיית היועץ המשפטי לממשלה), עמד היועץ המשפטי לממשלה על הכלל לפיו, גם בהעדר הוראה בחוק, המחייבת שיתוף בין-משרדי בהתקנת התקנות, דורש המינהל התקין כי יקוים תיאום בין-משרדי בעניין זה. היועמ"ש מבסס את הנחיות בהתאם לעקרון יסוד במבנה החוקתי בישראל, המעוגן בסעיף 4 לחוק יסוד: הממשלה הוא כי הממשלה אחראית בפני הכנסת אחריות משותפת. משום כך, ומשום שהתקנת תקנות על-ידי משרד אחד עשויה להשפיע על עניינים המצויים בתחום אחריותו של משרד אחר, מוצא היועמ"ש כי נדרש תיאום בין משרדי הממשלה.

33. לא זו אף זו; במסגרת הנחייה 11.3 מנחה היועמ"ש בעניין תיאום עם משרדי ממשלה שיש להם עניין ישיר בתקנות (בעניינינו וועדת הכלכלה של הכנסת), וקובע כי על המשרד העוסק בהכנת תקנות לוודא מבעוד מועד מי הם משרדי הממשלה שיש להם עניין ישיר באותן תקנות, ולשלוח אליהם הודעה עם טיוטת התקנות, בשלב מוקדם של הכנת התקנות כדי לתת די זמן ללמוד את הנושא ולהכין את הערותיהם.

34. הנחיה 13.2 מוסיפה וקובעת את חובת ההתייעצות עם גופים מעוניינים שלא מכוח חוק. במסגרת הנחיה זו, עומד היועמ"ש על חשיבות ההתייעצות אף עם גופים המושפעים בדרך זו או אחרת מהתקנות (תוך עמידה על הרציונאלים המוזכרים במסגרת בג"ץ 308-76 מנדל שרף נ' שר האוצר, פ"ד ל(3) 390 (1976)).

35. משכך, מנחה היועמ"ש, שעל היועץ המשפטי במשרד הממשלתי להיוועץ באותם גופים שלהם עניין ממשי ומיוחד בתקנות, מבחינה כלכלית או חברתית, מתוך מגמה לאפשר לאותם גופים להעיר את הערותיהם לפני שהמשרד יגבש את עמדתו לעניין התקנות, בשלב מוקדם של הכנת התקנות כדי לתת די זמן ללמוד את הנושא ולהכין את הערותיהם.

36. כל אלה, היו כלא היו בהתנהלותו של ועדת המחירים והשרים ביצירת רפורמת "דרך שווה".

ה.2. ועדת המחירים, שרת התחבורה ושר האוצר רמסו נורמות מקובלות בהליך יצירת והחלת הרפורמה

37. במסגרת דיוניה של ועדת הכלכלה ברפורמה, היא עלתה על שולחנה בארבע ישיבות שונות תחת כותרות שונות: הרפורמה בתעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית; החשש לעליית מחירים ופגיעה

בפריפריה; ואף בהצעה לסדר היום בנושא: "פגיעה ואפליה בתושבי הפריפריה – ביטול מתוכנן של הנחות בתחבורה ציבורית", כל זאת בישיבותיה במועדים הבאים:

א) 22.3.2022 (להלן: **הדיון הראשון**);

העתק פרוטוקול הדיון הראשון, מצ"ב כנספח 4;

העתק ההודעה לעיתונות לאחר הדיון הראשון, מצ"ב כנספח 5;

ב) 9.5.2022 (להלן: **הדיון השני**);

העתק פרוטוקול הדיון השני, מצ"ב כנספח 6;

העתק ההודעה לעיתונות לאחר הדיון השני, מצ"ב כנספח 7;

ג) 17.5.2022 (להלן: **הדיון השלישי**);

העתק פרוטוקול הדיון השלישי, מצ"ב כנספח 8;

העתק ההודעה לעיתונות לאחר הדיון השלישי, מצ"ב כנספח 9;

ד) 25.5.2022 (להלן: **הדיון הרביעי**).

העתק פרוטוקול הדיון הרביעי, מצ"ב כנספח 10;

38. כחוט השני עוברת בכל אחד מהדיונים המחאה הרמה והנחרצת של כלל חברי הוועדה ושל גורמי המקצוע שזימנה (למעט נציגי משרד התחבורה), נגד תוכנה של הרפורמה ונגד האופן בו השתכללה.

ה.2.א. הדיון הראשון – "אנחנו לא קיבלנו במקרה הזה את המידע שביקשנו"

39. בהלך הדיון הראשון וביוזמת יו"ר הוועדה, ח"כ מיכאל ביטון, דנה ועדת הכלכלה ברפורמה בתעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית והחשש לעליית מחירים ופגיעה בפריפריה, וכן בהצעה לסדר בנושא שהגיש ח"כ אוריאל בוסו (ש"ס).

40. יו"ר הוועדה ביטון אמר מיד בפתח הדיון את הדברים הבאים:

"מרחפת עננה על התעריפים והתשלומים לתחבורה ציבורית.

לא קיבלנו תכנית סדורה מהאוצר וממשרד התחבורה, חלק מהשמועות

מדאיגות.

הרפורמה לא תעודד נסיעה בתחבורה ציבורית כי העלות תהיה גבוהה

ותפגע באנשים החלשים ביותר. אנחנו בתקופה קשה של יוקר מחיה

זוה נגד האינטרס הציבורי של הממשלה.

ביקשנו התייחסות בכתב ונאמר לנו שהם ישובים בימים אילו על הרפורמה והם לא יכולים לתת דברים סופיים.

אנחנו ככנסת מתריעים בשער בנושא הזה".

41. מטרידה ביותר הייתה, בין היתר, עדותה של נציגת מרכז המחקר והמידע של הכנסת, גב' רינת בניטה, שערכה מסמך יסודי באשר לרפורמה וציינה במהלך הדיון את הדברים החמורים הבאים "חוק הכנסת מסמיך אותנו לעניין קבלת מידע בדומה למבקר המדינה ואנחנו לא קיבלנו במקרה הזה את המידע שביקשנו".

"לא קיבלנו מידע לשיעור החדירות של האפליקציות. ההנחה היא שרוב הציבור המשתמש בתחבורה ציבורית לא עבר לשימוש תשלום באפליקציות.

אנו רואים מבדיקה שלנו, אין דרך לדעת מה יהיה יותר נוח וכדאי להשתמש מבחינת תעריף.

בנוסף אנו לא יודעים מראש מה יהיה אחוז ההנחה לעומת מרחק הנסיעה, במיוחד ביישובי הפריפריה וביו"ש.

פנינו לרשות לתחבורה ציבורית לגבי תחולת הרפורמה ולגבי השינוי בתעריפים השונים והשפעתם על המשתמשים המזדמנים לדוגמא ולא קיבלנו מענה והגדרה.

חוק הכנסת מסמיך אותנו לעניין קבלת מידע בדומה למבקר המדינה ואנחנו לא קיבלנו במקרה הזה את המידע שביקשנו".

42. במסגרת הדיון הטיח היו"ר ח"כ ביטון ביועץ המקצועי לשרת התחבורה: "אם אנחנו שבועיים לפני תוקפה של הרפורמה למה חלקים ממנה למה לא מוצגים לנו. אני מניח שכל הרפורמה הזו בסמכות רק של שר? איפה ומתי יובאו פרטי הרפורמה לבחינת ועדת הכלכלה והכנסת... אני מבין שאין פה שום שיתוף אמיתי של הציבור זו החלטה רק של השרים בסופו של דבר".

43. יו"ר הוועדה חה"כ ביטון מחה במהלך הדיון על התנהלותם של מחוללי הרפורמה, השרים הרלוונטיים, מול הכנסת, התנהלות שיש בה יותר חוסר הוגנות ואי-אמינות מאשר רצון כן לקיים דיון פומבי ודמוקרטי כדין:

"אנחנו לא רוצים לחשוב שהתזמון לכניסה של רפורמה כזו היא במהלך פגרה כאשר לכנסת אין אפשרות לדון בה.

אני מצפה משרת התחבורה לדחות את הרפורמה לחודש יוני כאשר ועדת הכלכלה והערות הציבור יבחנו.

... לא קיבלנו תשובה כמה יושקעו בעידוד השימוש בתחבורה הציבורית.

מבקשים להציג בפני הוועדה השקעות בתוכנית החומש בהזלת התחבורה הציבורית בד בבד עם ההשקעות בתשתיות התחבורה הציבורית."

ה.2.ב. הדיון השני – "הביצוע של הרפורמה נעשה בחטף, נעשה בגניבת דעת"

44. הדיון השני בוועדת הכלכלה התקיים בפתיחת כנס הקיץ, והוקדש למעקב אחר הרפורמה בתעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית. יו"ר הוועדה, ח"כ ביטון הזכיר כי הוועדה קיימה דיון בנושא במהלך פגרה, אך לא הוצגו בו נתונים, ומיד לאחר מכן נשלחה הזמנה להשקת הרפורמה, בחוסר תום לב מוחלט.

45. כמו כן, יו"ר הוועדה, ח"כ ביטון אף מתח ביקורת על כך שהוקצבו רק 5 ימי עבודה לקבלת הערות הציבור וקרא להקפיא את הרפורמה ולבצע בה תיקונים, והזהיר כי הוא שומר לעצמו את הזכות לפעול חד צדדית במליאה וקרא לראש הממשלה לפעול בעניין התנהגותם "חוצת הגבולות", כלשונו, של שרי הממשלה:

"לצערי הביצוע של הרפורמה נעשה בחטף, נעשה בגניבת דעת, נעשה באופן שלא ראוי שייעשה.

זה התחיל בכך שאנחנו הרגשנו שעתידה לבוא רפורמה כוועדת כלכלה וביקשנו לדעת את פרטיה, ונציגי התחבורה שהיו פה מילאו פיהם מים וסיפרו לנו סיפורים כלליים בטענה שזה ייקח עוד כמה שבועות או זמן להגיע לרפורמה מפורטת וידועה. אלא שדקות ספורות לאחר תום הדיון המיוחד שקבענו בפגרה להבנת הרפורמה בתחבורה הציבורית הושקה רפורמת "דרך שווה", בהסתרה מהכנסת. בימי הפגרה, מתוך מחשבה שלא תהיה ביקורת ציבורית על הרפורמה הזאת, מתוך מחשבה שאם הכנסת בפגרה לא יהיה דיון. אז הדיון הראשון שלנו הוא ברפורמת התחבורה הציבורית.

יתרה מכך, הרפורמה הזאת משפיעה על מיליונים בישראל, אחת הגדולות ביותר, אחת המשפיעות ביותר על האזרחים בישראל, והזמן להערוך הציבור שניתן לה הוא מה-6 באפריל עד ה-13 באפריל, כולל שישי ושבת. חמישה ימי התייחסות למיליוני ישראלים שנפגעים מהתחבורה הציבורית, כולל סטודנטים, כולל אוכלוסיות מוחלשות, כולל אוכלוסיות עניות. חמישה ימי התייחסות לרפורמה שמשפיעה על מיליונים.

אנחנו לא נאפשר את הרפורמה הזאת. לא כפי שהיא. אני אתן לממשלה שבוע-שבועיים לתקן אותה, לשנות אותה, למנוע פגיעה במי שנפגע ממנה בכיס באופן מידי ומוחלט, ואז גם נשיק אותה.

אם מישהו ירצה להשיק אותה כפי שהיא, לא נאפשר את זה בממשלה, ואני אפעל בכל הכלים. שמעו את זה, כתבתי את זה.

מי שרוצה ממשלה יציבה ולהביא את תקציב המדינה, לא יעשה צעדים חד-צדדיים, לא ידלג על עבודת ועדת כלכלה, לא יסובב את ועדת כלכלה בכחש. זה מה שנעשה במהלך הזה. אנחנו לא נאפשר את זה. נהיה נחושים והמהלכים שלנו ייודעו. אנחנו ניתן שבוע-שבועיים לתיקונים, ובתוך כשבוע עד 10 ימים יהיה דיון נוסף ברפורמה של התחבורה הציבורית, בתקווה לקבל תשובות טובות יותר.

אבל בינתיים אנחנו רואים שברפורמה הזאת פוגעים מיידית ב-25% בכיס של האזרחים, לכל מי שידע לשלם לרב-קו ולעשות ערך צבור ולזכות בהנחה של 25%. מוחקים לו 25% מהכיס. יישובים מסוימים ישלמו יותר בקווים הפנימיים והם רחוקים. אוכלוסיות מסוימות ישלמו יותר כי שינו את המבנה של החלוקה של היישובים. סטודנטים ייפגעו, אנחנו נשמע אותם פה."

46. במסגרת הדיון בוועדה, העידה גם עו"ד מיקי רויטמן, שערכה מחקר בנושא ואמרה שלמעשה מזה 30 שנה לא נעשה סקר שימוש בתחבורה הציבורית, וכיצד יעלה על הדעת לחולל רפורמה שכזו בטרם נאספו כלל הרכיבים העובדתיים האלמנטריים.

ה.2.ג. הדיון השלישי – "הרפורמה הזו מייצגת את כל מה שרע בכלכלה הישראלית"

47. לאור חוסר שיתוף הפעולה של משרדי התחבורה והאוצר עם הכנסת (באמצעות ועדת הכלכלה), נאלץ יו"ר ועדת הכלכלה, ח"כ מיכאל ביטון, להציב אולטימטום במסגרת הדיון השלישי בוועדה, לפיו:

"באופן כללי בשנה הזו משרד התחבורה לא ספר את ועדת הכלכלה. לא הייתה המלצה אחת או דרישה אחת של הוועדה שנענתה בחיוב.. לא במשמרת שלי יפגעו בעניים בישראל. למרות שאני זועם אני אומר את הדברים בצורה רגועה. עד יום שני הבא בחצות אני מבקש ממשרד התחבורה לתת לי תשובה למכתב. אם ייתן תשובות טובות מצוין, אם לא ייתן – משלישי הבא אפעל במליאה ובוועדה, או לא אפעל – יש לכם שבוע לתקן".

48. עוד במסגרת הדיון השלישי בוועדה, הזכיר יוה"ר כי הוועדה קיימה דיון ראשון בפגרה, אך נמסר לה שאין פרטים באשר לרפורמה אך מיד לאחר מכן יצאה הזמנה למסיבת עיתונאים להצגת הרפורמה.

49. הוועדה קיימה דיון שני, בו ביקשה מענה לשאלות ודרישות לתיקון הרפורמה. במסגרת הדיון השלישי התכנסה הוועדה במטרה לקבל תשובות לאותן דרישות. ברם, לאחר שנציגת משרד התחבורה ביקשה להציג מצגת שנשלחה שעות דקות ספורות לפני הישיבה, וסרבה להשיב באופן

ספציפי לשאלות, הודיע היו"ר ביטון כי הוא סוגר את הדיון, לאור ההתנהלות השערורייתית של משרדי התחבורה והאוצר.

50. יו"ר הוועדה סיכם את הדיון השלישי במילים קשות אלה:

"באנו לכנסת לשרת את אזרחי ישראל.

בדחילו ורחימו נכנסו לממשלת שינוי, שידענו שהיא ממשלה עם רוב מיעוט. אני באתי לדאוג לעניינים ולחלשים בחברה, ולנגב ולגליל, ושלא תהייה שנאה בין אוכלוסיות.

הרפורמה הזו מייצגת את כל מה שרע בכלכלה הישראלית.

מייקרת תעריפים לפריפריה ולחלשים בזמן שהאוצר נכנס לשנת שיא בהכנסות.

פוגעים ביכולת של אדם להוזיל בערך צבור, עושים מפה מרחבית במרכז הארץ ומובלעות להדיר שתי ערים חרדיות. הסטודנטים לא מקבלים מענה, הקשישים זה בלוף, מחכים שמישהו יהיה בן 75 לתת לו אוטובוס. תנו לבני 65-62 שיוכלו לנסוע לסייע לנכדים ולילדים.

לא קיבלנו תשובות משרד התחבורה".

ה.2.ד. השרים הרלוונטיים רמסו ברגל גסה את חובת ההיוועצות עם הכנסת וכל ניסיון

לקיום דיון דמוקרטי בקשר לצווים

51. לעיל עמדנו על חשיבות ההתייעצות עם הגורמים שצפויים להיות מושפעים מהחלטות מנהליות שונות, והראינו שההתייעצות – (1) תואמת את העיקרון הדמוקרטי הדורש שיתוף הציבור בחקיקה; (2) עשויה להוסיף למשרד מידע ושיקולים שיש בהם כדי להשפיע על תוכן הצווים או התקנות; (3) היא עשויה לעודד שיתוף פעולה מצד הגופים והאנשים אליהם מכוונות התקנות או הצווים.

52. עוד הראינו, שבהתאם להנחיות היועמ"ש, חובת ההתייעצות היא נגזרת של התנהלות הוגנת ותמת לב מצד הרשות, וכי יש להיוועץ הן עם גופים ממשלתיים ציבוריים, והן עם גופים פרטיים המייצגים פרטים מסוימים, שלהם עניין ממשי ומיוחד בתקנות, מבחינה כלכלית או חברתית, וזאת מתוך מגמה לאפשר לאותם גופים להעיר את הערותיהם לפני שהמשרד יגבש את עמדתו לעניין הנידון, בשלב מוקדם של הכנת התקנות או הצו הרלוונטי, כדי לתת די זמן ללמוד את הנושא ולהכין את הערותיהם.

53. דא עקא; בין פסיקת בית המשפט העליון והנחיות היועמ"ש לבין המציאות – פעורה תהום. תהום בלתי נתפסת מבית מדרשם של המשרדים שחוללו את הרפורמה.

54. לצורך כך "גויסה", ככל הנראה, ועדת המחירים – שללא כל הסבר הגיוני או נימוקים רציונאליים – כתבה את הרפורמה בהתאם לרוח המפקדים; ועדת הכלכלה של הכנסת נרמסה

פעם אחר פעם – כאשר נשלחו אליה נציגים שאינם לא רלוונטיים לדיוניה, שטענו בזמן אמת שהרפורמה טרם גובשה וכי הליכי ניסוחה עוד יימשכו זמן רב – בעוד שבפועל שעות אחדות לאחר מכן הרפורמה מושקת במסיבת עיתונאים; תשובות לשאלות רבות מטעם הציבור – כלל לא זכו להתייחסות; פרק הזמן שניתן להערות הציבור – היה כזה שלימד על הרצינות בו עתידות להישקל הערותיו; ונציגים רלוונטיים ביותר, כגון התאחדות הסטודנטים, כלל לא קיבלו את יומם בטרם תושק הרפורמה.

55. ואלה רק עיקרי האלמנטים המצביעים על חומרת הפגמים המנהליים שכרתו את בסיס הלגיטימיות של ההליך המינהלי כולו.

ו. מטת סדום – במבחן נורמטיבי מבחן הסבירות

ו.1. שוויון באמצעות יחס שווה, לעומת שוויון החותר לתוצאה שווה

56. כבר אמרנו, שהרפורמה החדשה תואמת את בת דמותה המקראית "מיטת סדום".

57. כאשר מבקשים להתעלם מהבדלים מהותיים ומפערים כלכליים מובנים בין משתמשי התחבורה הציבורית, ומן הפערים שבין מעמדן הכלכלי של אוכלוסיות בערים השונות במדינת ישראל – בשם "פִּשְׁטוּת; אחידות ושוויון" כביכול – הרי שהתוצאה היא הגשמת פרקטיקת מיטת סדום. אין זה משנה מה היא מהותו של נידון, שהרי הקריטריון לאורו הוא ייבחן הינו עקרון אחד וקבוע לכולם – ועל כלל הקבוצות השונות להתאים עצמם לאותה מיטה אחת ויחידה.

58. בפרק י"ח בספר בראשית מסופר על החלטתו של אלוקים להשמיד את העיר סדום על תושביה נוכח מעשיה הרעים של תושביה, ומה היו אלה? האגדה העברית (תלמוד בבלי, מסכת סנהדרין, דף ק"ט, ע"ב; ספר הישר וירא נח-סב) מתארת את אחד ממנהגי המקום כך: **כשהגיע אורח לעיר, היו מלינים אותו על מיטה שנועדה לאורחים. אם המיטה הייתה קצרה למידותיו של האורח היו מקצצים את רגליו, ואם מידות גופו היו קטנות מאורכה של המיטה, היו מותחים בכוח את איבריו עד שיתאימו אליה.**

59. גם המיתולוגיה היוונית מספרת על שודד אכזר במיוחד, פרוקרוסטס שמו, שהיה נוהג לקשור את קורבנותיו אל מיטת ברזל, והיה אם קומת האיש הייתה ארוכה מן המיטה, היה השודד מקצר את רגליו, ואם הייתה מידת הקורבן קצרה מן המיטה, היה מותח את גופו עד שהתאים לה. תסאוס, שהרג לבסוף את פרוקרוסטס, עשה לו כפי שעשה הוא לקורבנותיו ועינה אותו על מיטת הברזל שלו. סיפור זה הוא מקור הביטוי באנגלית "procrustean bed", המקביל לביטוי "מיטת סדום".

60. אמנם יש בשימוש במילים "אחידות ושוויון", כדי לשוות לרפורמה מראית הוגנת, סבירה וצודקת. אולם לא אלה הם פני הדברים. כפי שהבהירה המלומדת דפנה ברק ארז בספרה **משפט מנהלי**, הוצאת נבו, התש"ע-2010, עמ' 697:

”שוויון פורמלי וחריגה ממנו – הדיון בשאלות של שוויון מחייב הפעלתו של שיפוט נורמטיבי, שהרי החלטות בנושאים של חלוקת משאבים אינן יכולות להיעשות רק על-פי מבחנים כמותיים”.

61. רוצה לומר: לא ניתן לנהוג בכלל אזרחי המדינה באמצעות כלל קשיח אחד – יש להפעיל שיפוט נורמטיבי תקין ולשאול עצמנו האם הצעדים הננקטים אכן מקדמים את ערך השוויון ביחס לקהלים הרלוונטיים ונתונייהם הרלוונטיים. הדרך הקלה ביותר היא לייצר מיטה אחת ולקצור או למתוח את אבירי הפרטים בהתאם לה.
62. אולם הדרך הראויה, היא המורכבת יותר – חרף שוויון באמצעות יחס שווה, יש לבכר את דרך השוויון החותר לתוצאה שווה. שוויון החותר לתוצאה שווה, הוא שוויון המבקש לתקן באופן אקטיבי נחיתות קיימת (חברתית או כלכלית). במובן זה, דווקא הענקת הטבה (העדפת קבוצה נחותה) מתחייבת מעקרון השוויון (דפנה ברק ארז, משפט מנהלי, הוצאת נבו, התש”ע-2010, עמ’ 701).
63. פסיקת בית המשפט העליון הכירה לא אחת, שיש לנהוג בשוויון החותר לתוצאה שווה, גם באמצעות הענקת הטבה לאוכלוסייה חלשה מסוימת (בעוד שאוכלוסיות אחרות לא נהנות ממנה); שהרי ללא ההטבה האמורה, התוצאה תהיה שאוכלוסיות שלמות יותרו ללא נגישות להזדמנויות או למשאבים חשובים (דפנה ברק ארז, משפט מנהלי, הוצאת נבו, התש”ע-2010, עמ’ 707).
64. הלכה ידועה היא, שרשויות מנהליות המופקדות על קבלת החלטות, חייבות להביא בחשבון את כל תוצאותיהן, לרבות השפעתן על קבוצות אוכלוסייה שונות, והן אינן יכולות לנהוג בשוויון באמצעות יחס שווה, מבלי לקחת בחשבון את השלכות מעשיהן. בית המשפט העליון עמד לא אחת על העיקרון לפיו על הרשויות השונות להעמיד לנגד עיניהן את עיקרון הצדק החלוקתי. משמעות הדברים היא, שכאשר רשות מינהלית מקבלת החלטה בעלת נפקות חלוקתית, עליה להביא בחשבון את השפעותיה על קבוצות שונות בחברה. (דפנה ברק ארז, משפט מנהלי, הוצאת נבו, התש”ע-2010, עמ’ 708-709).
65. בנידון דנא, כפי שנראה להלן, ברי שהרפורמה החדשה ביכרה את הדרך הקלה והפשוטה שקובעת כלל נוקשה ופשוט המבקש להגשים את עקרון השוויון באמצעות יחס שווה, אולם חטאה חטא גדול בכך שלא בחרה להפעיל שיפוט נורמטיבי השואל עצמו האם אכן השוויון דנא הוא כזה החותר לתוצאה שווה וצודקת? הרפורמה מתעלמת מנחיתות קיימת (חברתית וכלכלית) של קבוצות נחותות רבות אשר “זכו” ליחס מבין ואנושי (המתחייב מעקרון השוויון) קודם לכן.
66. תוצאותיה של הרפורמה הן אפוא, פגיעה באוכלוסיות חלשות שאינן נמנות על קהל בוחריהם של השרים הנכבדים, שעה שלא נשקל בשום צורה ודרך עקרון הצדק החלוקתי המבקש להביא בחשבון את השפעות הרפורמה על הקבוצות החלשות בחברה.
67. בכך, הרפורמה מבקשת לכסות את מניעיה הפוליטיים הפסולים והשיקולים הזרים שבבסיסה,

בין היתר פגיעה באוכלוסיות מוחלשות ככלל והמגזר החרדי בפרט, באצטלה "שוויונית"; "פשוטה" ו-"אחידה" – כשבפועל נוצרת "מיטת סדום" החוטאת בחוסר סבירות קיצונית.

א) אותו חוסר סבירות מצוי גם בכך שחרף רוממות ה"פשטות וה"שוויון" השיק משרד התחבורה "מחשבון מחירי נסיעה" המעיד על כך שגם הנוסחה הנוכחית אינה פשוטה וברורה כלל ועיקר.

ב) כפי שהראינו לעיל, מפת הערים הפריפריאליות שורטטה בצורה מתמיהה – עיון באזור 2 במפה מעלה תמיהות ותהיות רבות כיצד קרה שערים מסוימות הוגדרו כפריפריאליות, בעוד שהמפה יוצרת בפועל מובלעות מלאכותיות לטובת ערים אחרות שכמו נדחקו בכוח על ידי אדריכלי הרפורמה לתוככי המטרופולינים הגדולים; למשל: העיר בית"ר עלית. די במפה זו לבדה כדי ללמד על העדר הסבירות ועל השיקולים הזרים שבבסיס הרפורמה.

ג) גם הפגיעה במשתמשי הטלפונים הכשרים וביטול ההנחות לערים מוחלשות (הסובלות ממצב כלכלי וחברתי נמוך, לרוב ערים חרדיות) – יש בהן כדי להצביע על חוסר הסבירות שברפורמה.

2.1. "יעילות" ו"פשטות" אינן תחליף לסבירות – רפורמה הלוקה באי סבירות דינה

בטלות

68. גם אם נניח שהרפורמה החדשה אינה מושתתת על מניעים פוליטיים פסולים או שיקולים זרים ומטרות זרות, הרי שיש לפסול אותה בשל אי סבירותה, כפי שהיטיבה לתאר זאת המלומדת ד' ברק-ארז בספרה משפט מינהלי (הוצאת נבו, התש"ע-2010, עמ' 725):

"על-פי עילת הסבירות, החלטתה של הרשות עשויה להיות פגומה, גם אם שקלה שיקולים עניינים בלבד, אם האיזון הפנימי בין השיקולים היה מעוות לחלוטין.

על דרך ההשאלה, ניתן לומר כי אפשר להקדיח את התבשיל גם כאשר שמים בו את כל המרכיבים הנכונים, אך בכמויות החורגות מן הנדרש במידה ניכרת."

69. במסגרת בג"ץ 389-80 דפי זהב בע"מ נ' רשות השידור, פ"ד לה(1) 421 (1980), קבע השופט (כתוארו דאז) א' ברק את אלה:

א) עקרון הסבירות מביא לפסילתו של שיקול-דעת מינהלי שאינו נותן משקל ראוי לאינטרסים השונים שעל הרשות המינהלית להתחשב בהם בהחלטתה.

איזון סביר הוא, אם הרשות המוסמכת נותנת את המשקל הראוי, כלומר, המשקל המתבקש על-פי פירושה של הנורמה החקיקתית אותה מבצעת הרשות המינהלית, לאינטרסים השונים הבאים בחשבון. איזון זה אינו סביר, אם הרשות המוסמכת אינה

נותנת משקל ראוי לאינטרסים השונים;

(ב) אותה מערכת עובדות ואותה החלטה מינהלית יכולים להיות סבירים, שעה שהם באים להגשים מטרה פלונית, **ובלתי סבירים, שעה שהם באים להגשים מטרה אלמונית.**

ההכרעה באשר לסבירות שיקול הדעת המינהלי, חייבת על-כן לקחת בחשבון מחד גיסא את העובדות המיוחדות של המקרה, ומאידך גיסא את המטרה אשר הרשות המינהלית מבקשת להגשים. בעריכת האיזון הראוי אין להתחשב אך ורק באינטרסים הספציפיים הבאים בחשבון, אלא יש אף ליתן את הדעת לאינטרסים העקרוניים המתנגשים זה בזה.

70. בענייננו, כאמור לעיל, גם אם נניח שהרפורמה אינה מושתתת על מניעים פוליטיים פסולים או שיקולים זרים ומטרות זרות, הרי שיש לפסול אותה בשל רכיבים של **חוסר סבירות קיצונית**, בין היתר גם מן הטעם שלא ניתן במסגרתה משקל ראוי – אם בכלל ניתן כזה – לאינטרסים השונים שהיה עליה להביא בחשבון באשר לפגיעה באוכלוסיות המוחלשות בישראל, באשר למאפייניהם הייחודיים של משתמשי הקצה (חרדים, ערבים, סטודנטים, נכים ועוד); כמפורט עיל.

ז. אחרית דבר

71. נוכח המפורט בהרחבה לעיל, אין מנוס מפנייה לבית המשפט הנכבד בבקשה ליתן **צו על תנאי** שיורה למשיבה 1, לבוא וליתן טעם מדוע לא יבוטלו המלצותיה ו/או החלטותיה בדיונה מיום ה' בניסן התשפ"ב (6.4.2022), העומדות בבסיס **צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי שירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית)**, תשפ"ב-2022 וכן **צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (דמי נסיעה ברכבת וברכבל)**, תשפ"ב-2022;

בד בבד, יתבקש בית המשפט הנכבד ליתן **צו על תנאי**, שמורה למשיבים 2-3 לבוא וליתן טעם, מדוע לא יבוטלו הצווים;

בנוסף, יתבקש בית המשפט הנכבד להוציא מלפניו **צו ביניים** שיורה למשיבים להימנע מכל פעולה ליישום הצווים והרפורמה (כהגדרתם לעיל), כאמור בבקשה למתן צו הביניים הנלווית לעתירה דנא;

כן יתבקש בית המשפט הנכבד, להורות על **קביעת מועד קרוב לדיון בעתירה**.

72. עוד מתבקש בית המשפט הנכבד לחייב את המשיבים בהוצאות משפט ושכ"ט עו"ד (בצירוף מע"מ כדין).

יפוי כוח מאת העותרת מצ"ב כנספח 11 ;

תצהיר מטעם העותרת, מצ"ב כנספח 12 ;



יגל דוד, עו"ד



מאיר אברהם, עו"ד



ד"ר יחיאל וינרוט, עו"ד

ב"כ העותרת
משרד ד"ר י. וינרוט ושות'

תוכן עניינים לנספחים

עמוד	שם הנספח	נספח מס
24	העתק החלטות ועדת המחירים	נספח 1
38	העתק הצווים	נספח 2
63	העתק החלטת הממשלה מספר 259	נספח 3
65	העתק פרוטוקול הדיון הראשון בוועדת הכלכלה	נספח 4
85	העתק ההודעה לעיתונות לאחר הדיון הראשון בוועדת הכלכלה	נספח 5
88	העתק פרוטוקול הדיון השני בוועדת הכלכלה	נספח 6
133	העתק ההודעה לעיתונות לאחר הדיון השני בוועדת הכלכלה	נספח 7
136	העתק פרוטוקול הדיון השלישי בוועדת הכלכלה	נספח 8
181	העתק ההודעה לעיתונות לאחר הדיון השלישי בוועדת הכלכלה	נספח 9
184	העתק פרוטוקול הדיון הרביעי בוועדת הכלכלה	נספח 10
212	יפוי כוח מאת העותרת	נספח 11
214	תצהיר מטעם העותרת	נספח 12

נספח 1

העתק החלטות ועדת המחירים

עמוד 24

מדינת ישראל

משרד התחבורה

משרד האוצר

והבטיחות בדרכים

ה' ניסן תשפ"ב
06 אפריל 2022

סיכום דיון של ועדת המחירים
שנערך ביום 21 במרץ 2022

על סדר היום:

תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית ברב קו ובאפליקציות התשלום

חברי ועדת המחירים

מר יובל טלר חסון – יו"ר ועדת המחירים, משרד האוצר

מר אסף גבע – חבר ועדת המחירים, משרד האוצר

גב' ברוני חירמן – המפקחת על המחירים, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

משתתפים נוספים

עו"ד ינון גוטגליק – לשכה משפטית, משרד האוצר

גב' שחר בר – רפרנטית תחבורה, משרד האוצר

גב' נעה ליטמנוביץ – מנהלת אגף בכיר כלכלה לתחבורה ציבורית – רשות תח"צ

רו"ח שלומית עמוס – מנהלת אגף תעריפים וכרטוס ברשות לתח"צ

מר אוהד מרדכי – משרד האוצר

עו"ד מיטל סלע – לשכה משפטית, משרד התחבורה

גב' עפרי אשל – משרד האוצר

החלטה:

בהתאם להחלטת ממשלה מספר 259 מיום 1.8.2021 בעניין "ייעול מערכת תעריפי האוטובוסים ותיקון עיוותים היסטוריים" (להלן – החלטת הממשלה), ועדת המחירים המשותפת למשרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן – משרד התחבורה) ולמשרד האוצר (להלן – ועדת המחירים או הוועדה) ממליצה לשר האוצר ולשרת התחבורה והבטיחות בדרכים לתקן את צווי הפיקוח על מחירי הנסיעה בתחבורה הציבורית (רכבת ואוטובוסים) כדלהלן:

תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית בתשלום ברב קו ובאמצעי תשלום מתקדם (ב-ח)

חופשי חודשי		חופשי יומי		נסיעה בודדת		מרחק			
משולב	אוטובוס ורכבת מקומית ורכבל (*)	משולב	אוטובוס ורכבת מקומית ורכבל	רכבת	אוטובוס ורכבת מקומית ורכבל	רכבת / משולב	אוטובוס ורכבת מקומית ורכבל		
255	225	18	12.5	9	5.5 (**)	עד 15 ק"מ	עד 15 ק"מ	עירוני	
255		28	24	18	12	עד 15 ק"מ 40	עד 15 ק"מ 40	אזורי	
410		37	32	24	16	עד 40 ק"מ 75	עד 40 ק"מ 120	בינעירוני	
610		42		27		עד 75 ק"מ 120		בינעירוני פלוס	
610		74	54	48	27	ארצי – מעל 120	עד 120 ק"מ 225	ארצי	
610			74		68.5 (לא כולל מע"מ)		מעל 225 ק"מ		
610									

(*) חופשי חודשי אזורי (באזורים המרוחקים מגלעין המטרופולין – ראה מפה בנספח א') לנסיעה באוטובוסים בלבד למרחקי נסיעה אווירית של עד 40 ק"מ בסך של 99 ₪ (נסיעה שעלותה עד 12 ₪).

(**) בנוסף תינתן נסיעה חופשית ב- 90 דקות – בכל הארץ בנסיעות אוטובוס עירוניות (נסיעות שאורכן עד 15 ק"מ אווירי).

שינוי בהנחות:

1. חופשי חודשי מוזל לנוער – בנוסף להנחת נוער שניתנה עד היום בטעינת הסדר נסיעה "ערך צבור", תינתן הנחת 50% מהעלות המלאה של מנויי החופשי החודשי ותיקון הגדרת "נוער".
2. הרחבת ההנחה לנכים ולזכאי ביטוח לאומי – מ-33% ל-50%.
3. נסיעה חינם לבני 75 ומעלה וביטול התשלום במזומן באוטובוסים.
4. ביטול ההנחה המוענקת בעת טעינת הסדר נסיעה "ערך צבור" לבעלי פרופיל רגיל/בוגר בלבד, כאמור בהחלטת הממשלה.
5. ביטול כלל חוזי הנסיעה ה"היסטוריים", כאמור בהחלטת הממשלה.
6. ביטול כרטיסיות והסדרים נוספים ייחודיים לרכבת, לרכבת הקלה ולאוטובוסים.
7. אמצעי תשלום מתקדם – שינוי אופן חישוב התקרה היומית והחלפת הנחות המחזור בתקרה חודשית.

נושא נוסף לתיקון בצווי הפיקוח:

1. הגדרת מטען בצו הפיקוח – עלות מטען החייב בתשלום תהא כמחיר הנסיעה הרלוונטית.

תעריפי הנסיעה באוטובוסים, ברכבת המקומית וברכבל מפוקחים מתוקף צו הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי השירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבל מקומית, תשס"ג-2003), ותעריפי הנסיעה ברכבת הכבדה מפוקחים מתוקף צו הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (דמי נסיעה ברכבת, תשס"ח-2008) (להלן – צווי הפיקוח).

במסגרת החלטת ממשלה מספר 259 מיום 1.8.2021 בעניין "ייעול מערכת תעריפי האוטובוסים ותיקון עיוותים היסטוריים" (להלן – החלטת הממשלה), אושרו מספר עקרונות לעדכון תעריפי התחבורה הציבורית, שהם בסיס לרפורמת השירות המוצעת להלן. כמו כן, נדרש עדכון של התעריפים בהתאם לעקרונות האמורים גם בתעריפי הנסיעה ברכבת הארצית. בנוסף לעקרונות אלו, צווי הפיקוח קובעים כי תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית יתעדכנו באופן אוטומטי אחת לשנה, ביום ה-1 בפברואר, בהתאם לשיעור השינוי בסל התשומות הקבוע בצווי הפיקוח. שיעור השינוי העדכני שחושב בהתאם למנגנון זה עומד על 6.39% ועל שיעור של 8.7% ביחס לעדכון המחירים הקודם, (סיכום דיון מיום 26.01.2022 – [קישור](#)) ומוצע כעת לממשו במסגרת תיקון תעריפי התחבורה הציבורית.

לאורך השנים נקבעו תעריפי הנסיעה באוטובוסים ללא מתודולוגיה סדורה. כתוצאה מכך, קיימים כיום למעלה מ-80 קודי תעריף שונים, אשר אינם מבוססים על לוגיקה אחידה. מבנה זה מקשה על מתן מידע שקוף ומלא לציבור הנוסעים והנוסעות לעניין תעריפי הנסיעה, ומעכב אימוץ טכנולוגיות תשלום מתקדמות. בנוסף, שיטת חישוב התעריפים הבודדים הקיימת כיום ברכבת מבוססת על מרחק מסילה, כך שבפועל הנוסע משלם תעריף נסיעה המתבסס על מרחק המסילה בין תחנת המוצא ליעד, גם אם מדובר במסלול לא ישיר.

זאת ועוד, קיימת כיום שיטה נוספת לחישוב התעריפים באמצעי תשלום מתקדמים – באמצעות אפליקציות התשלום. בשנת 2019 החל משרד התחבורה במהלך להטמעת אמצעי כרטיס נוסף לרווחת ציבור הנוסעים בתחבורה הציבורית – אפליקציות לתיקוף ותשלום באמצעי התחבורה הציבורית השונים. ניתן לבצע תשלום ותיקוף באפליקציה סלולרית, כאשר התשלום באפליקציה מחושב רק על בסיס הנסיעות שבוצעו בפועל, בחיוב נדחה – Post Paid ולא בדומה לנעשה בכרטיס הרב קו, שם התשלום נעשה במסגרת טעינת הסדר נסיעה מראש – Pre Paid. לצורך כך, נוכח מגבלות טכנולוגיות, נאלץ המשרד לגבש מבנה תעריפים נפרד מהמבנה הקיים שאושר במסגרת ועדת המחירים ב-23.4.2020 ([קישור](#)) והוטמע בצו הפיקוח.

בהתאם להחלטת הממשלה ומתוך מטרה לייצר מבנה אחיד, שוויוני, פשוט וברור לנוסעים, ובהלימה עם דפוסי השימוש של ציבור הנוסעים, נבנו שישה טווחי נסיעה לתעריף הנסיעה הבודדת ולחישוב תעריף יומי וחודשי. החלטת ועדת המחירים מיום ה-23.4.2020 מפרטת את מבנה התעריפים באפליקציות, ומסבירה את הרציונאל של מבנה התעריפים.

נכון להיום, במצב הקיים, נוצרו למעשה שני מבני תעריפים. האחד מבוסס על לוגיקה של מרחק הנסיעה האווירי שבוצע בפועל והשני כולל עשרות קודי מחירים שונים ללא מתודולוגיה שיטתית וברורה. בנוסף, מעוד שהאחד מייצר היררכיה ברורה בין הרכבת ליתר אמצעי התחבורה, השני משולל היררכיה זו. מעבר

לכך, במצב הקיים הנוסע עומד מול שני אמצעי כרטוס אשר כל אחד מהם בעל מבנה תעריפים שונה, מבוסס שפה שונה, ובעל מודל תשלום שונה. במצב כזה, קיימים עבור הנוסע אי וודאות באשר לאמצעי הכרטוס הנכון עבורו. בנוסף, ועדת המחירים בהחלטתה מיום 23.4.2020, עת אישרה את מודל התעריפים באפליקציות, הביעה עמדתה שיש לאחד בין מבנה התעריפים ברב קו ובאפליקציה לאחר בחינה של המודל באפליקציה.

מבנה התעריפים המוצע תומך בחזון של הרחבת השימוש בהסעת המונים ממספר סיבות מרכזיות:

1. פשטות המבנה, הן לצורך יצירת פלטפורמה המאפשרת הטמעת כלים טכנולוגיים (אשר מטבע הדברים נדרשת בהם מתודולוגיה סדורה ובהירה), הן עבור הנוסעות והנוסעים, ברמת העברת המידע והבהירות באשר לשימוש בתחבורה הציבורית, והן לצורך תפעול מערכות הסעת המונים הולכת וגדלה הכוללת תיקוף, טעינה, ושירות הלקוחות הנלווה.
2. הוגנות ואמון מול הנוסעות והנוסעים כתנאי בסיסי לעידוד הציבור הרחב לשימוש בתחבורה הציבורית. אמון זה מתייחס באופן רוחבי לפרמטרים השונים הנכללים בשירות התחבורה הציבורית, ובתוך כך למבנה תעריפים אשר ככל שיהיה שקוף יותר, בהיר יותר והגון יותר, יתרום לבניית האמון בין הנוסעים למשרד התחבורה.
3. תעריפים תומכי תכנון וטכנולוגיה – הסרת חסמים לשיתוף בין מפעילי התחבורה הציבורית, המערכות הטכנולוגיות השונות ואמצעי התחבורה הציבורית. הסדרי נסיעה, אשר תקפים רק בקרב חלק מהמפעילים, או שונות בתעריף נסיעה של אותו מסלול נסיעה בין מפעילי תחבורה ציבורית שונים, מייצרים קושי בתכנון מיטבי של התחבורה הציבורית, וביצירת שילוביות בין קווי שירות ו/או בין אמצעי תחבורה שונים.

על מנת ליצור מבנה תעריפים פשוט, ברור ושיוויוני לציבור הנוסעים, הוועדה ממליצה ליישם רפורמת שירות בתעריפים, ולבצע מספר שינויים בשיטת התעריפים וההנחות הקיימת. הרפורמה תבוצע לפי העקרונות הבאים:

1. מעבר לתמחור מבוסס מרחק, בהתאם לפרקטיקה בינלאומית מובילה, ובהתאם לשיטה שכבר אומצה ואושרה על ידי ועדת המחירים כאמור לעיל, באמצעי כרטוס מתקדם. מבנה התעריפים מבוסס מרחק אווירי. בעצם המעבר לשיטה זו, מתבטלים העיוותים שנוצרו לאורך השנים בקודי המחיר והתעריפים השונים. השיטה שקופה ופשוטה להבנה, שוויונית ומשפרת משמעותית את רמת השירות וחוויית השימוש עבור הנוסע.
2. יישור קו בין אמצעי התיקוף השונים ויצירת היררכיה הגיונית בין אמצעים תחבורתיים שונים בהתאם למדיניות התחבורתית (רכבת כבדה לעומת יתר אמצעי התחבורה הציבורית).
3. עידוד השימוש בתחבורה הציבורית – הסדרי נסיעה תקופתיים מעודדי שימוש נרחב בתחבורה הציבורית, בדגש על צמצום עליית תעריפים עבור נוסעים קבועים.
4. פשטות לנוסעים ולנוסעות ופשטות תפעולית שתאפשר הרחבה מאסיבית של מספר הנוסעים בתחבורה הציבורית.

5. הנחות שמבוססות קריטריונים אחידים בלבד הן ברמת הישוב והן ברמת הפרופיל – שקיפות מלאה באופן מתן הנחות, בהתאם למאפיינים חברתיים-כלכליים וגיאוגרפיים.
6. מתן מענה במוצרים משלימים לנסיעה בפריפריה.

חופשי חודשי אזורי – לאזורים מרוחקים מגלעין מטרופולינים

1. לאחר אימוץ השינויים המוצעים, תאוחדנה שיטות התשלום ברב קו ובאמצעי תשלום מתקדמים (יישומון), ולכן אין חשש שהיישומון לא יהיה זמין ורלוונטי לתושבי הפריפריה, כפי שהיה קודם לכן בעת אישור תעריפים מיוחדים באמצעי תשלום מתקדמים לאזורים מרוחקים מגלעין המטרופולין. עם זאת, לאור העובדה שבמצב הנוכחי קיים פער בין התעריף העירוני לבין התעריף העירוני המופחת שנקבע, ובהמשך למדיניות משרד התחבורה לעודד שימוש קבוע ותכופ בתחבורה הציבורית, ניתנות הנחות משמעותיות בהסדר הנסיעה התקופתי חודשי באזורים אלו.
2. המפה של אזורים המרוחקים מגלעין המטרופולין אומצה גם במסגרת רפורמה זו ומבוססת כאמור על מפות התחבורה הציבורית (ראו נספח א').

פרטי הרפורמה

א. קביעת מבנה תעריפים חדש

במבנה התעריפים החדש יקבעו 5 תעריפי נסיעה עבור נסיעה בודדת ומנוי יומי, על בסיס מרחק אווירי בק"מ עבור אוטובוסים, רכבת מקומית, כרמלית ורכבל וכן עבור הרכבת הכבדה. בנוסף, יקבע מחיר לחופשי חודשי ארצי לאוטובוסים המאפשר נסיעה בכלל האוטובוסים (למעט נסיעה לאילת), וכן חופשי חודשי אזורי המאפשר נסיעה בכלל האוטובוסים בנסיעות עד מרחק של 40 ק"מ באזורים המרוחקים מגלעין המטרופולין – ראה מפה. מו כן יקבעו 3 תעריפים לחופשי חודשי משולב לנסיעה עד 40 ק"מ, עד 75 ק"מ ותעריף ארצי משולב.

להלן עקרונות הבסיס לקביעת מבנה זה:

- המרחקים שנקבעו משקפים את המרחב הגיאוגרפי בישראל ותואמים את דפוסי הנסיעה של נוסעי ונסעות התחבורה הציבורית באוטובוסים ורכבת.
- מחירי הרכבת הכבדה לנסיעה בודדת גבוהים ממחירי האוטובוס לנסיעה בודדת, בשל יתרונות השירות הניתן ברכבת ועלות התפעול הגבוהה יותר.
- מחירים יומיים באוטובוסים משקפים נסיעה הלוך חזור, כאשר ברדיוס ראשון היחס גבוה יותר בשל דפוסי נסיעה עירוניים המשקפים ריבוי נסיעות במרחקים קצרים. מחירים יומיים ברכבת ישראל משקפים 1.6 נסיעות בודדות, על מנת לשקף הנחה לנסיעה הלוך חזור, כאשר גם כאן ברדיוס הראשון היחס גבוה יותר בשל דפוסי נסיעה עירוניים המשקפים ריבוי נסיעות במרחקים קצרים. הפער בין המכפיל לאוטובוסים ולרכבות נובע מדפוס שימוש שונה בין אמצעים אלו.

- ב. איחוד בין התעריפים באמצעי התשלום השונים (ובעקבות כך שינוי שיטת החישוב באפליקציות)
1. כלל התעריפים המופיעים בטבלה יאומצו גם בתשלום באמצעי התשלום המתקדמים, ובהתאם ישונו גם אופן החישוב של התקרה היומית וכן יוחלפו מדרגות ההנחה החדשיות בחישוב חודשי מיטבי על פי תעריפי הטבלה.
 2. תקרת חיוב יומית (הנחת מחזור יומית) – תקרת החיוב היומית חושבה עד עתה בהתאם לצבר התיקופים שבוצעו באותה יממה, כאשר היא נקבעה על פי רדיוס הנסיעה הארוך ביותר שבו נעשה שימוש באותה היממה. מעתה החישוב ישקף יעילות מירבית לנוסע לפי התעריפים הנקובים בטבלה לעיל ובהתחשב בהתחשבות חודשית של אמצעי התשלום.
 3. תקרת חיוב חודשית (הנחת מחזור חודשית) – עד עתה חיוב הנוסע בגין ביצוע נסיעות במהלך אותו החודש, כאשר הוענקה לו הנחה לפי מדרגות שפורטו. מדרגות אלו מתבטלות בשיטת החישוב החדשה, ולנוסע יבוצע חישוב המשקף יעילות מירבית לנוסע בהתאם לתעריפים הנקובים בטבלה לעיל, ובהתחשב בהתחשבות חודשית של אמצעי התשלום.
3. חישוב התקרה היומית לאזרח ותיק כולל הנחת 50% לאזרחים הוותיקים מהתקרה היומית (בניגוד לחישוב עד כה).

ג. הרחבת הטבת 90 דקות – בכל הנסיעות באוטובוסים, ברכבת מקומית וברכבל ברדיוס של עד 15 ק"מ

כיום הטבה זו קיימת רק בטבעת 1 במטרופולינים הראשיות. מוצע להרחיב את ההנחה לכלל הנסיעות שאינן רכבת כבדה ברדיוס הראשון (עירוני). נסיעות חופשיות בטווח של 90 דק' תומכות בתפיסת תכנון תחבורתי הנשען על שילוביות וקווי עורק והזנה.

ד. ביטול ההנחה המוענקת בעת טעינת הסדר נסיעה "ערך צבור"

ביטול זה נעשה בהתאם להחלטת הממשלה בה הוחלט על ביטול ההנחה לערך צבור בשל העדר הצורך בתמריצים שניתנו לעידוד המעבר מתשלום במזומן לתשלום ברב קו. תמריצים אלו כללו הנחה בת 20% במעמד טעינת הסדר נסיעה "ערך צבור". כיום, הוטמע השימוש בכרטיס רב קו בקרב למעלה מ-85% מציבור הנוסעים. בכך התאפשר לנתק את הנהג מעיסוקים "מסחריים" של קבלת תשלום במזומן וטעינת כרטיסי רב קו בשירות העירוני, ולמקד אותו במשימות נהיגה, במתן אפשרות עלייה מכל הדלתות ובשיפור זמני הנסיעה. בעלי זכאות להנחה, כגון: ותיקים, זכאי הביטוח הלאומי, ילדים, נוער, סטודנטים וכו', ימשיכו ליהנות מההנחה הייעודית שהוענקה להם, גם בטעינת ערך צבור, להבדיל מההנחה המסחרית דנן, במעמד הטעינה. בנוסף, ניתנות הנחות במסגרת מנויים תקופתיים יומיים וחודשיים, וכן הטבת 90 דק' שמאפשרת נסיעה חופשית בנסיעות אוטובוס עד 15 ק"מ ברחבי הארץ, אשר מצמצמות את ההשפעה של ביטול הנחת הערך הצבור.

ה. ביטול חוזי נסיעה "היסטוריים"

בתעריפי התחבורה הציבורית קיימים עשרות הסדרי נסיעה "היסטוריים" ייחודיים לאשכולות ספציפיים בארץ. הסדרי נסיעה אשר אינם מבוססי לוגיקה, משקפים הנחות שניתנו על בסיס אזורי בלבד ומייצרים פערים בהנחות הניתנות לנוסעים זהים. בנוסף, הסדרי נסיעה אלו מהווים חסם

להתפתחות וייעול שירותי הכרטוס מכיוון השימוש בהם מוגבל למפעיל מסוים ולא מתאפשר לבצע עימם מעברים בין מפעילים.

במסגרת הרפורמה המוצעת, שמבקשת לייצר מבנה תעריפים ברור, פשוט ושקוף, מוצע לבטל הסדרי נסיעה אלה ולאפשר לכלל ציבור הנוסעים ליהנות מהסדרי נסיעה תקופתיים אחידים. במקביל, כדי לעודד נסיעות בתחבורה הציבורית באזורים פריפריאליים, יוצע לאזורים אלה הסדר חודשי, מוזל יותר, שיינתן באופן שווה לכולם.

בנוסף, כיום מוענקת הנחה של 50% מהתעריף המלא בנסיעות בקווים ממוגני ירי, כאשר נוסעים בקווים אלו זכאים להנחה בעת תשלום במזומן. הנחה זו אינה מעוגנת בצו וכן קיים קושי בשימוש בהנחה זו יחד עם הסדרים משותפים כגון חופשי חודשי או חופשי יומי. במסגרת יישור הקו ומתן הנחות על בסיס קריטריונים ברורים ושקופים לכלל הישובים ברחבי הארץ, הוועדה ממליצה על ביטול הנחה זו.

1. צמצום כמות המנויים וקביעת הגדרה אחת לחופשי חודשי

כמות הסדרי הנסיעה התקופתיים מסוג חופשי חודשי יצומצמו כפי שמפורט בטבלת המחירים ויהיו מבוססי מרחק נסיעה. בנוסף, כלל הסדרי הנסיעה יהיו תקפים לחודש החל מתאריך רכישתם.

2. שינויים בהנחות

1. הוועדה ממליצה על השוואה של שיעור ההנחה לילדים ונוער (50%) גם ברכישת חופשי חודשי (כיום זכאים לטעינת ערך צבור ב-50% הנחה). הנחה זו מהווה הטבה עבור ילדים ובני נוער המשתמשים באופן קבוע בתחבורה הציבורית ותעודד שימוש נרחב בתחבורה הציבורית, בהתאם למטרות הרפורמה. הנחות אלו יינתנו לנוסעים מגיל 5 ועד גיל 18, או מעל גיל 18 אך שעדיין לומדים, וכן תלמיד מוסד חינוכי מיוחד לפי חוק חינוך מיוחד, שטרם מלאו לו 21, שהם אינם בישראל מכוח אשרות מעבר או ביקור לפי חוק הכניסה לישראל.

2. הרחבת ההנחה לזכאי ביטוח לאומי – מ-33% ל-50%:

על מנת ליצור אחידות ברמת ההנחה לזכאים השונים, הוועדה ממליצה להרחיב את ההנחה המוענקת לזכאי ביטוח לאומי ל-50%, בעת טעינת הסדר נסיעה ערך צבור בלבד.

3. יצירת פרופיל חדש ומתן נסיעות חינם לבני 75+:

הוועדה ממליצה להעניק פטור מתשלום על נסיעות בתחבורה הציבורית המפורטת בהחלטה זו לנוסעים בגילאי 75 ומעלה. זאת בין היתר על מנת לעודד אוכלוסייה זו לעבור לשימוש נרחב בתח"צ ולבחור בחלופה זו על פני נהיגה ברכב פרטי, משיקולי בטיחות הן להם והן לציבור, ומשיקולים של מורכבות טכנולוגית על רקע השינויים שחלו במערכת הכרטוס ואלו שעוד צפויים להתרחש.

הטבה זו תינתן במקביל לביטול התשלום במזומן באוטובוסים לכלל האזרחים הוותיקים, הקיים היום. המהלך משתלב עם מדיניות הפחתת המזומן הכללית, עם מדיניות הפחתת המגע עם הנהג שמיטיבה עם הנהגים, עם כלל נוסעי התחבורה הציבורית ועם בטיחות הנסיעה.

לפי מתודולוגיית ועדת המחירים, לאחר שנקבע מחיר בסיס למוצר או לשירות מפוקח, עדכוני המחיר השוטפים יבוצעו בהתאם לשינויים בסל תשומות שנקבע לכל מוצר או שירות מפוקח, המוצמד למדדים אקסוגניים פומביים. כיום, בצווי הפיקוח על תעריפי התחבורה הציבורית קיים מנגנון עדכון שוטף אוטומטי. הצווים הקיימים קובעים כי תעריפי התחבורה הציבורית יתעדכנו באופן אוטומטי אחת לשנה, ביום ה-1 בפברואר, בהתאם לשיעור השינוי בסל התשומות הקבוע בצווי הפיקוח.

הוועדה ממליצה לשנות את מנגנון העדכון האוטומטי בשלושה אופנים:

1. לקבוע כי תעריפי התחבורה בציבורית יתעדכנו באופן אוטומטי אחת לשנה, ביום ה-1 ליולי, בהתאם לשיעור השינוי בסל התשומות שיקבע בצווי הפיקוח.
2. החלפת תנודתיות במדדי העדכון – מכיוון שמדד מחירי תשומה באוטובוסים משקף מחירים שוטפים לא מנוכי עונתיות, הוועדה ממליצה לקבוע כי נתוני העדכון ברכיבי השכר, דלק, וביטוח יחושבו כממוצע מדדי בשלושת החודשים הידועים העדכניים ביותר שקדמו ליום חישוב העדכון השוטף.
3. שינוי מדד הבסיס כך שיבטא את חודש פברואר 2022 – מכיוון שתקון התעריפים המוצע מהווה מעין עדכון בסיס לתעריפי התחבורה הציבורית, על נתוני הבסיס של סל התשומות לבטא את רמת המחירים בעת החלת הרפורמה.

כלומר, בחודש יוני בכל שנה קלנדרית יחושב שיעור השינוי בין מדדי הבסיס לבין מדדי העדכון, שהם: ממוצע המדדים בחודשים מרץ, אפריל ומאי ברכיבי השכר, הדלק והביטוח, ומדד חודש מאי ברכיבי הוצאות אחרות. התעריפים המעודכנים לאחר הצמדה לסל התשומות יפורסמו באתר משרד התחבורה עד תום חודש זה, ויכנסו לתוקף החל מה-1 לחודש העוקב (כלומר, ביום 01.07).

כפי שמנחה מנגנון העדכון האוטומטי הנוכחי, תעריפי הנסיעה המעודכנים יעוגלו לחצי השקל הקרוב, זאת למעט תעריפי זכאיים. יודגש כי מאחר ששיעור השינוי מחושב תמיד ביחס לתקופת הבסיס, פערים בין המחיר המדויק לבין המחיר המעוגל יתקזזו לאורך זמן.

טור א' רכיב	טור ב' מדד הלמ"ס	טור ג' משקל בסל	טור ד' נתוני הבסיס – מדדי חודש פברואר 2022	טור ה' נתוני העדכון
שכר	מדד מחירי תשומה באוטובוסים – כללי (בלא שירותי דיור) – התמורה למשרת שכיר (440080), (ינואר 2020 = 100.0) המפורסם על ידי הלמ"ס	57.9%	103.8	מדד מחירי תשומה באוטובוסים – כללי (בלא שירותי דיור) – התמורה למשרת שכיר (440080) , שפרסמה הלמ"ס, (ינואר 2020 = 100.0) – ממוצע של המדדים הידועים בשלושת החודשים שקדמו ליום ה- 31.06. שקדם ליום העדכון
דלק	מדד מחירי תשומה באוטובוסים – כללי (בלא שירותי דיור) – דלק, שמנים ונוזלי קירור (440140), ינואר 2020 = 100.0), המפורסם על ידי הלמ"ס	21.4%	116.7	מדד מחירי תשומה באוטובוסים – כללי (בלא שירותי דיור) – דלק, שמנים ונוזלי קירור (440140) , שפרסמה הלמ"ס, (ינואר 2020 = 100.0), ממוצע של המדדים הידועים בשלושת החודשים שקדמו ליום 31.06 שקדם ליום העדכון

<p>ממד מחירי תשומה באוטובוסים – כללי (בלא שירותי דיור) – ביטוח (כל חברות האוטובוסים), שפרסמה (440360) ה"מ"ס (ינואר 2020 = 100.0) ממוצע של המדדים הידועים בשלושת החודשים שקדמו ליום 31.06 שקדם ליום העדכון</p>	105.3	4.9%	<p>ממד מחירי תשומה באוטובוסים – כללי (בלא שירותי דיור) – ביטוח (כלל חברות האוטובוסים), שפרסמה (440360) (ינואר 2020 = 100.0) שפרסם ה"מ"ס</p>	ביטוח
<p>ממד המחירים לצרכן – כללי (120010) שפרסמה ה"מ"ס (ממוצע 2018 = 100.0) הידוע ליום 31.06, שקדם ליום העדכון.</p>	103.81	15.8%	<p>ממד המחירים לצרכן – כללי (120010) (ממוצע 2018 = 100.0) שפרסם ה"מ"ס</p>	הוצאות אחרות
		100.00%		סך הכול

נושאים נוספים

1. הגדרת מטען בצו הפיקוח

כיום ההגדרה מנוסחת כך:

(א) "מחיר הנסיעה כאמור בתוספת זו כולל הובלת מזוודה, מטען יד של נוסע, כיסא נכים מקופל, עגלת ילדים, אופניים מקופלים, קורקינט או בעל חיים שמותר להסיעם לפי תקנה 462 לתקנות התעבורה, התשכ"א 1961.
(ב) בעד הובלת מטען שאינו נכלל בסעיף קטן (א) יחולו המחירים האלה:

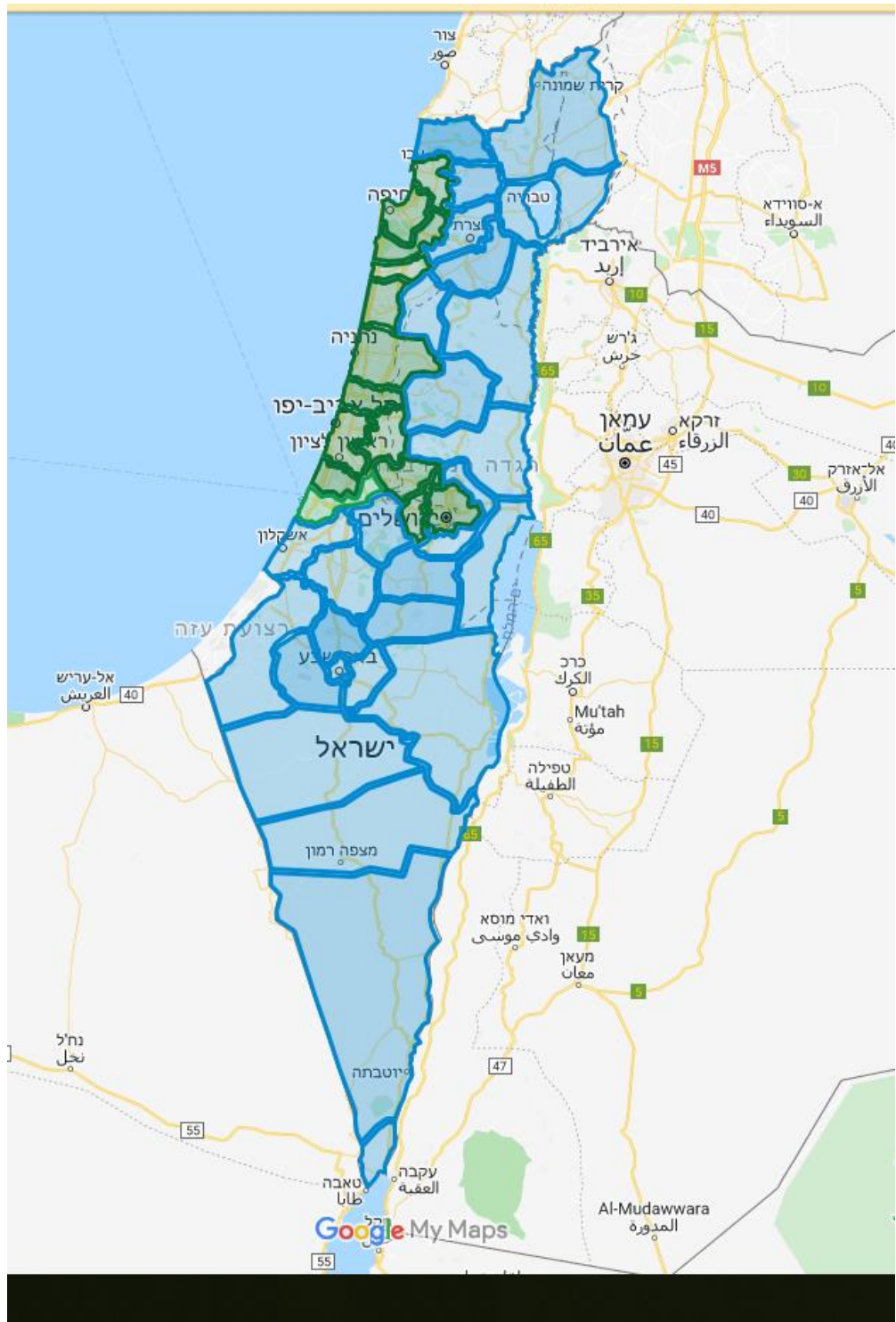
- (1) בקו או בקטע קו שמחיר נסיעה בודדת בו אינו עולה על 10.9 שקלים חדשים - מחיר הנסיעה באותו קו או קטע קו;
- (2) בקו או בקטע קו שמחיר נסיעה בודדת בו עולה על 10.90 שקלים חדשים - 50% ממחיר הכרטיס בלא הנחה, ובלבד שהמחיר בעד הובלתו לא יהיה נמוך מ- 10.90 שקלים חדשים.

אנו ממליצים לתקן את צו הפיקוח, כך שבמקום סעיף (ב) יבוא:
(ב). בעד הובלת מטען שאינו נכלל בסעיף קטן (א) יחול מחיר נסיעה נוספת.

2. שיעור השינוי בסל התשומות הנוכחי והכלת העלייה במסגרת הרפורמה

בחודש ינואר 2022 אישרה ועדת המחירים את דחיית עליית תעריפי התחבורה הציבורית בחודשיים על מנת לאפשר את ההיערכות הנדרשת לצורך קביעת התעריפים המוצעים במסמך זה ([קישור לסיכום דיון](#)), ועידכנה את דחייה זו באפריל 2022 ([קישור לסיכום דיון](#)), וזאת ביחס לאמצעי התחבורה הציבורית שיכללו בשינויים לרבות אוטובוסים, רכבות ורכבות קלות. התעריפים החדשים המופיעים במסמך זה מחליפים ומייתרים את עליית התעריפים הנ"ל.

נספח א' – מפת האזורים



באזורים הצבועים בכחול יחול תעריף חופשי חודשי מוזל כאמור לעיל.

<https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1DBm5McvzvpM3-cfTVzEOIix032E-z=8&ll=31.599947010231322%2C35.685393552410424&HdCA>

נספח 2

העתק הצווים

עמוד 38



רשומות

קובץ התקנות

2 במאי 2022

10136

א' באייר התשפ"ב

עמוד

2730 2022. התשפ"ב-ב

עו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי שירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית), התשפ"ב-2022. 2730

צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי שירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית), התשפ"ב-2022

בתוקף סמכותנו לפי סעיף 2(א) לחוק פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים, התשנ"ו-1996¹ (להלן – החוק), ובהתייעצות עם ועדת המחירים לפי סעיף 13 לחוק, אנו מצווים לאמור:

1. (א) בצו זה –

הגדרות

"אזור 99" – בית אל, כפר אדומים, עפרה, פסגות, מעלה מכמש, מצפה יריחו, אפרת, אלון שבות, תקוע, אלעזר, נווה דניאל, נוקדים, ראש צורים, מגדל עוז, בת עין, כפר עציון, בית שמש, מסילת ציון, טל שחר, אשתאול, שריגים, זכריה, נחושה, צרעה, כפר אוריה, אדרת, צלפון, אביעזר, גבעת ישעיהו, ישעי, בקוע, תרומ, תעוז, נתיב הל"ה, נווה מיכאל, נחם, לוזית, זנוח, נחשון, עגור, תירוש, מחסיה, גפן, שדות מיכה, צפרירים, נווה שלום, הראל, גיוז, עין גדי, קליה, ורד יריחו, אלמוג, בית הערבה, אבנת, מצפה שלם, קריית ארבע, כרמי צור, אספר, מעלה עמוס, אדורה, תלם, עלי, שילה, כוכב השחר, חלמיש, מעלה אפרים, עטרות, מעלה לבונה, רימונים, נחליאל, גיתית, תומר, פצאל, ייט"ב, גלגל, נתיב הגדוד, משואה, יפית, נעמי, נירן, אריאל, קרני שומרון, קדומים, עמנואל, ברכה, יקיר, אלון מורה, רבבה, ברקן, פדואל, כפר תפוח, יצהר, איתמר, מעלה השומרון, קריית נטפים, ברוכין, עלי זהב, נופים, מגדלים, נהריה, מעלות תרשיחא, בית ג'אן, כיסרא, סמיע, שלומי, יאנוח ג'ת, חורפיש, כפר ורדים, פקיעין, מזרעה, מעיליא, פסוטה, שיח' דנון, גשר הזיו, עראמשה, כפר ראש הנקרה, רגבה, מצובה, שבי ציון, אילון, עין יעקב, כברי, חוסן, מעונה, נווה זיו, בן עמי, עברון, סער, חניתה, לימן, יערה, עמקה, הילה, עבדון, געתון, נתיב השיירה, בית העמק, כליל, פקיעין החדשה, לוחמי הגטאות, גורן, אשרת, חלוץ, יחיכם, מנות, שומרה, אלקוש, צוריאל, נטועה, גיתה, אבן מנחם, שתולה, חרשים, בצת, זרעית, אבירים, מתת, גרנות הגליל, לפידות, אדמית, כרמיאל, סחנין, עראבה, מגיאר, כפר מנדא, מג'ד אל-כרום, נחף, דיר אל-אסד, דיר חנא, בענה, ראמה, עילבון, סאג'ור, כוכב אבו אל-היג'א, סלמה, כמאנה, כמון, מורשת, יובלים, גילון, עצמון, שגב, רקפת, עין אל-אסד, קורנית, צורית, שכניה, ערב אל-נעים, מנוף, אשחר, כפר חנניה, יעד, יודפת, חוסנייה, לוטם, טפחות, מורן, דמידה, שורשים, מכמנים, הררית, צביה, אבטליון, ראס אל-עין, שזור, חזון, אשבל, לבון, תובל, כישור, פלך, נצרת, נוף הגליל (לשעבר נצרת עילית), מגדל העמק, כפר כנא, יפיע, רינה, אכסאל, טורעאן, עין מאהל, בעינה נגידאת, משהד, עילוט, זרזיר, עזיר, שמשית, הושעיה, רומת אל-היב, גבעת אלה, תמרת, רומאנה, יפעת, אלון הגליל, נהלל, שריד, הסוללים, ציפורי, מצפה נטופה, גבת, חנתון, גיניגר, כפר החורש, בית רימון, כפר ברוך, רמת דוד, באר שבע, רהט, לקייה, להבים, בית קמה, משמר הנגב, שומריה, שובל, דבירה, גבעות בר, להב, תראבין אי-ס'אנע, אופקים, תפרח, גילת, פטיש, חצרים, מסלול, בטחה, רנן, פדויים, תאשור, תדהר, ברוש, אשל הנשיא בית ספר אזורי, חורה, תל שבע, שגב שלום, עומר, מיתר, אי-סייד, אבו כף אום בטיין, נבטים, כרמים, מולדה, נתיבות, שדרות, מעגלים, מבועים, עין הבשור, בארי, מפלסים, תושיה, ברור חיל, סעד, דורות, בית הגדי, כפר

¹ ס"ח התשנ"ו, עמ' 192.

עזה, ניר יצחק, אור הנר, יכיני, ניר עקיבא, תקומה, רוחמה, שובה, מגן, ניר משה, קלחים, שדה צבי, אורים, ארוז, ניר עם, פעמי תש"ז, נווה, עלומים, צאלים, יבול, יתד, גבים, בני נצרים, יושיביה, תלמי ביל"ז, זרועה, רעים, מבטחים, נחל עוז, אוהד, עין השלושה, אשבול, ניר עוז, נירים, צוחר, ישע, איבים, שיבולים, זמרת, שדה ניצן, תלמי אליהו, דקל, גבעולים, שדי אברהם, שוקדה, כפר מימון, שרשרת, תלמי יוסף, גבולות, מלילות, סופה, אבשלים, כיסופים, עמיעוז, פרי גן, חולית, כרם שלום, שלומית, ירוחם, ביר הדאג, רביבים, משאבי שדה, אשלים, רתמים, ניצני סיני, טללים, כמהין, באר מילכה, ניצנה כפר נוער, מדרשת בן גוריון, שדה בוקר, מרחב עם, עזוז, דימונה, ערד, כסיפה, ערערה בנגב, קס"ר איסיר, אבו קרינאת, דריג'את, שני ליבנה, נאות הכיכר, מכחול, עין תמר, נווה זוהר, כוחלה, סוסיה, עתניאל, טנא, חגי, אשכולות, מעון, מצדות יהודה, פני חבר, כרמל, שמעה, נגוהות, סנסנה, צפת, קריית שמונה, מגידל שמש, חצור הגלילית, קצרין, בוקעתא, טובא-זנגרייה, מסעדה, ג'ש, ראש פינה, ר'ג'ר, עין קיניה, יסוד המעלה, איילת השחר, מטולה, ריחאנייה, שמיר, שדה נחמיה, דפנה, דלתון, מירון, כפר הנשיא, בר יוחאי, ביריה, להבות הבשן, בית הלל, אמירים, קשת, שדה אליעזר, ספסופה, הגושרים, עלמה, מעיין ברוך, כפר גלעדי, מרום גולן, דן, משמר הירדן, יובל, כרכום, ברעם, שאר ישוב, אליפלט, רמות נפתלי, יונתן, כפר בלום, עמיר, כפר סאלד, מחניים, שניר, חולתה, אניעם, נאות מרדכי, יפתח, דוב"ב, אביבים, מלכיה, אור הגנוז, כרם בן זמרה, עמיעד, יראון, סאסא, גדות, כפר שמאי, מרגליות, כורזים, דישון, גונן, אלמגור, שפר, אלוני הבשן, קדמת צבי, אלירום, כחל, פרוד, אורטל, אמנון, משגב עם, מנרה, עין זיוון, שעל, קלע, קדרים, עמוקה, כדיתא, נווה אטי"ב, צבעון, אודם, טבריה, יבנאל, כפר כמא, גבעת אבני, מגדל, אפיקים, חמאם, חספין, פוריה, נווה עובד, בני יהודה, הזורעים, פוריה עילית, נוב, חדינס, כינרת קבוצה, כפר זיתים, לביא, עין גב, כינרת מושבה, רמת מגשימים, דגניה ב', ארבל, כפר חיטים, אבני איתן, שער הגולן, גבעת יואב, דגניה א', שרונה, בית זרע, גינוסר, שדה אילן, רמות, חוקוק, אילניה, נאות הגולן, לבנים, מעלה גמלא, כנף, מסדה, מעגן, מסד, פוריה כפר עבודה, כפר חרוב, תל קציר, נטור, מבוא חמה, אלי עד, אפיק, אלומות, גשור, הודיות מוסד חינוכי, האון, כלנית, מצפה, מיצר, רביד, עפולה, מעלה עירון, דבוריה, שבלי, מוקייבלה, כפר תבור, גן נר, כפר מיסר, סולם שונם, נאעורה, אחוזת ברק, נין, איטייבה, צנדלה, טמרה יזרעאל, תל עדשים, כפר יחזקאל, מרחביה קיבוץ, רס"און, מולדת, מגידו, עין דור, עין חרוד מאוחד, מדרך עוז, מרחביה מושב, גבע, גזית, ניר יפה, מזרע, דחי, היוגב, שדמות דבורה, רמת צבי, עין חרוד איחוד, יזרעאל, תל יוסף, גבעת עוז, בית קשת, אביטל, מגן שאול, מיטב, כפר קיש, בלפוריה, ברק, חבר, גדיש, מלאה, פרזון, דברת, אומן, גדעונה, כפר גדעון, אדירים, דבורה, כדורי, בית שאן, בית אלפא, בית השיטה, מנחמיה, אשדות יעקב איחוד, טירת צבי, שדה אליהו, ניר דוד, עין הנצי"ב, מירב, רשפים, מעלה גלבוע, שדמות מחולה, שלוחות, גשור, מסילות, שדה נחום, בית יוסף, חפציבה, מעוז חיים, כפר רופין, מחולה, תל תאומים, שדי תרומות, אשדות יעקב מאוחד, חמדיה, נווה איתן, רוויה, רחוב, ירדנה, נווה אור, חמדת, בקעות, רועי, מלכישוע, משכיות, ארגמן, מכורה, רותם, תמרה, אום אלפחם, באקה אל-רבייה, ערערה, כפר קרע, ג'ת, בסמ"ה, קציר,

מיסר, אום אל-קטף, מגל, חיננית, חריש, שקד, מצר, מי עמי, מצפה אילן, מבוא דותן, חרמש, אל-עריאן, ריחן, אשקלון, קריית מלאכי, יד בנימין, מרכז שפירא, ניצן ב', בני ראם, כפר מנחם, ניצן, ברכיה, עין צורים, ינון, בית עזרא, ערוגות, כפר ורבורג, משען, גבעתי, כוכב מיכאל, באר טוביה, אמונים, גיאה, תלמי יחיאל, עזר, ניר ישראל, נגבה, תימורים, כפר הרי"ף, בית שיקמה, שפיר, נתיב העשרה, אביגדור, כפר אחים, בית חלקיה, תלמי יפה, משואות יצחק, זרחיה, יד מרדכי, ניר בנים, בת הדר, כרמיה, זיקים, הודיה, רבדים, אורות, שדה יואב, ניצנים, חפץ חיים, גברעם, מבקיעים, קדמה, כפר סילבר, אל-עזי, גני טל, אחווה, קריית גת, אבן שמואל, נהורה, תלמים, שחר, לכיש, שדה משה, סגולה, גת, שקף, יד נתן, עוצם, אמציה, בית ניר, רווחה, נוגה, אחוזם, מנוחה, אלומה, זבדיאל, ניר ח"ן, נחלה, עוזה, חלץ, שלוה, קוממיות, איתן, שדה דוד, בית גוברין, נועם, גלאון, זוהר, ורדון, נטע;

"אזור 901" – אילות, אילת, באר אורה;

"אזור 902" – יטבתה, קטורה, פארן, ספיר, צופר, גרופית, סמר, יהל, נאות סמדר, צוקים, לוטן, נווה חריף, שחרות, אליפז;

"אזור 903" – מצפה רמון, עין יהב, חצבה, עידן;

"אזור 950" – ארצי;

"אמצעי תשלום מתקדם" – יישום אלקטרוני, למעט רב-קו, אשר מאפשר לאוחז בו לתקף את נסיעתו באמצעי התחבורה הציבורית השונים ולשלם בעדה באופן מאובטח, ובכלל זה בטלפון סלולרי חכם, ביישומון סלולרי שמותקן בו או באמצעי סלולרי אחר, באמצעי דיגיטלי או בטכנולוגיה אחרת;

"הסדר נסיעה" – הסדר שמקנה זכויות לנסיעה בקווי שירות במסגרת רישיון קו באוטובוסים, ברכבת, ברכבת המקומית וברכבל, שניתן להטענה ברב-קו;

"הסדר נסיעה לזכאי" – הסדר נסיעה שניתן בהנחה ממחיר הנסיעה שנקבע בתוספת הראשונה למי שזכאי לכך לפי סעיף 7;

"הסדר נסיעה תקופתי" – הסדר נסיעה שמקנה לנוסע מספר בלתי מוגבל של נסיעות במהלך פרק זמן מוגדר ובאזור מוגדר;

"הסדר נסיעה חופשי חודשי" – הסדר נסיעה תקופתי שמקנה לנוסע מספר בלתי מוגבל של נסיעות באזור מוגדר או למרחק נסיעה מוגדר, לתקופה של חודש ימים ממועד כניסתו לתוקף, כמפורט בתוספת הראשונה;

"הסדר נסיעה חופשי יומי" – הסדר נסיעה תקופתי שמקנה לנוסע מספר בלתי מוגבל של נסיעות באזור מוגדר או למרחק נסיעה מוגדר, לתקופה של יום אחד, התקף מהמועד הנקוב בו ועד לסיומו בשעה 03:59:59 ביום העוקב, כמפורט בתוספת הראשונה;

"הסדר נסיעה ערך צבור" – הסדר נסיעה שבו סכום כספי נטען ברב-קו ושניתן לשלם באמצעותו בעד נסיעה, לרבות בעד הסדר נסיעה אחר, עד לתקרת הסכום הכספי שנטען כאמור;

"חודש" – לעניין חיוב תשלום באמצעי תשלום מתקדם – תקופה שמיום 25 בחודש עד יום 24 בחודש העוקב;

"חוק האזרחים הוותיקים" – חוק האזרחים הוותיקים, התש"ן-1989²;
"חוק שירות אזרחי" – חוק שירות אזרחי, התשע"ז-2017³;
"חוק שירות ביטחון" – חוק שירות ביטחון [נוסח משולב], התשמ"ו-1986⁴;
"חייל" – חייל בשירות סדיר כהגדרתו בחוק שירות ביטחון, בין בשירות חובה ובין בשירות קבע, בצבא ההגנה לישראל, ושמציג תעודה אחודה כמשמעותה בפקודות הצבא ושחרר שמציג תעודה כאמור;
"חייל מילואים" – מי שמחזיק בצו תקף לשירות מילואים פעיל, כמשמעותו בסעיף 5 לחוק שירות המילואים, התשס"ח-2008⁵, במועד הנסיעה, והוטען לו ברב-קו או באמצעי תשלום מתקדם, הסדר נסיעה לאיש מילואים;
"חייל בשל"ת" – חייל בשירות סדיר כהגדרתו בחוק שירות ביטחון בצבא ההגנה לישראל, כשהוא בשירות ללא תשלום (של"ת), ומציג תעודת של"ת שנתן לו צבא ההגנה לישראל;
"יום" – לענין חיוב תשלום באמצעי תשלום מתקדם – פרק הזמן שמשעה 04:00:00 עד שעה 03:59:59 ביום העוקב;
"יישומון סלולרי" – יישומון שמותקן בטלפון סלולרי חכם, ובכלל זה יישומון המאפשר גישה לחשבון של יום התשלום;
"הלמ"ס" – הלשכה כהגדרתה בפקודת הסטטיסטיקה [נוסח חדש], התשל"ב-1972⁶;
"המדד" – מדד המחירים לצרכן שמפרסמת הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה;
"המפקח" – המפקח הארצי על התעבורה כמשמעותו בפקודת התעבורה;
"מלש"ב" – מיועד לשירות ביטחון כהגדרתו בחוק שירות ביטחון, שהוטענה לו ברב-קו נסיעה חופשית באמצעי התחבורה הציבורית למלש"ב;
"מרחק נסיעה" – מדרגת טווח מרחק אווירי בקילומטרים מנקודת המוצא אל נקודת היעד כמפורט בתוספת הראשונה;
"מתנדב בשירות אזרחי" – מתנדב כהגדרתו בחוק שירות אזרחי שבידו תעודה שנתן לו גוף מוכר כהגדרתו בחוק האמור;
"פקודת התעבורה" – פקודת התעבורה⁷;
"פקודת מסילות הברזל" – פקודת מסילות הברזל [נוסח חדש], התשל"ב-1972⁸;
"קו שירות מותאם ביקוש" – כהגדרתו בפקודת התעבורה, לאוטובוסים ציבוריים;
"רכבל" – רכב בעל יחידה אחת או יותר, הנמשך על ידי כבל או אמצעי אחר בכוח מכני או אחר, מתחת לפני הקרקע, על פני הקרקע, או על גבי עמודים מעל פני הקרקע, המיועד להסעת נוסעים;

² ס"ח התש"ן, עמ' 26.

³ ס"ח התשע"ז, עמ' 632.

⁴ ס"ח התשמ"ו, עמ' 107.

⁵ ס"ח התשס"ח, עמ' 502.

⁶ דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 24, עמ' 500.

⁷ דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 7, עמ' 173.

⁸ דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 23, עמ' 485.

"רכבת" – כהגדרתה בתקנות מסילות הברזל (דמי נסיעה), התשס"ה-2004;⁹
"רכבת מקומית" – כהגדרתה בסעיף 46 לפקודת מסילות הברזל;
"רבי-קו" – כרטיס חכם הכולל שבב מחשב שמיועד לביצוע תיקוף ותשלום בעד
הנסיעה ושירותים נלווים לפי צו זה;
"רישיון קו" – רישיון להפעלת קו שירות כמשמעותו בתקנה 386 לתקנות
התעבורה;
"ש"ח" – שקלים חדשים;

"תיקוף" – תיאום בין אמצעי תשלום מתקדם או רבי-קו או כל אמצעי טכנולוגי
אחר להתקן שמתקן או שקשור באמצעי התחבורה הציבורית השונים
לשם אישור הנסיעה, והתשלום בעדה, ובכלל זה סריקה של התקן, ולעניין
יישומון סלולרי – תיאום כאמור וכן סימון יעד הנסיעה ביישומון, שעל
הנוסע לבצע לצורך נסיעה, לרבות נוסע שפטור מתשלום או נוסע שבידו
הסדר נסיעה תקופתי;

"תושב ישראל" – מי שרשום במרשם האוכלוסין כמשמעותו בחוק מרשם
האוכלוסין, התשכ"ה-1965;¹⁰

"תקנות התעבורה" – תקנות התעבורה, התשכ"א-1961.¹¹

(ב) לכל מונח אחר הקשור למחירי נסיעה בקווי שירות באוטובוסים יהיה הפירוש
שנקבע לו בתקנות התעבורה.

(ג) לכל מונח אחר הקשור למחירי נסיעה ברכבת מקומית, יהיה הפירוש שנקבע לו
לפי פקודת מסילות הברזל.

2. (א) מחירי הנסיעה בקווי השירות של כל בעל רישיון קו יהיו כנקוב בפרטים 2 עד 4
לתוספת הראשונה, לפי העניין, ולפי ההוראות בצו זה.

(ב) מחירי הנסיעה ברכבת מקומית של בעל היתר להפעלת מסילת ברזל מקומית יהיו
כאמור בתוספת השנייה.

3. (א) מחירי הנסיעה כאמור בסעיף 2 ולפי פרטים 2 עד 5 לתוספת הראשונה, יעודכנו
ב-1 ביולי של כל שנה (להלן – יום העדכון). לפי שיעור השינוי בין נתוני העדכון כפי
שמפורטים בטור ה' לבין נתוני הבסיס שבטור ד' בטבלה שלהלן, של כל רכיב כמפורט
בטור א', לפי מדד הלמ"ס שבטור ב' ובהתאם למשקלו בסל התשומות מצוין בטור
ג', והכול כמפורט בטבלת הסל שלהלן ועל בסיס המדדים הידועים ב-1 ביוני של
אותה שנה:

⁹ ק"ת התשס"ה, עמ' 42.

¹⁰ ס"ח התשכ"א, עמ' 270.

¹¹ ק"ת התשכ"א, עמ' 1425.

טור א' רכיב	טור ב' מדד הלמ"ס	טור ג' משקל בסל (מדד אחרון)	טור ד' נתוני הבסיס - מדדי חודש פברואר 2022	טור ה' נתוני העדכון
שכר	מדד מחירי תשומה באוטובוסים - כללי (בלא שירותי דיור) - התמורה למשרת שכיר (440080), (ינואר 2020 = 100.0) המפורסם על ידי הלמ"ס	57.9%	103.8	מדד מחירי תשומה באוטובוסים - כללי (בלא שירותי דיור) - התמורה למשרת שכיר (440080), (ינואר 2020 = 100.0) - ממוצע של המדדים הידועים בשלושת החודשים שקדמו ליום 31.06 שקדם ליום העדכון שפרסם הלמ"ס
דלק	מדד מחירי תשומה באוטובוסים - כללי (בלא שירותי דיור) - אנרגיה, שמנים ונוזלי קירור (440140), ינואר 2020 = 100.0, המפורסם על ידי הלמ"ס	21.4%	116.7	מדד מחירי תשומה באוטובוסים - כללי (בלא שירותי דיור) - אנרגיה, שמנים ונוזלי קירור (440140), (ינואר 2020 = 100.0), ממוצע של המדדים הידועים בשלושת החודשים שקדמו ליום 31.06 שקדם ליום העדכון שפרסם הלמ"ס
ביטוח	מדד מחירי תשומה באוטובוסים - כללי (בלא שירותי דיור) - ביטוח (כלל חברות האוטובוסים), (440360) (ינואר 2020 = 100.0) שפרסם הלמ"ס	4.9%	105.3	מדד מחירי תשומה באוטובוסים - כללי (בלא שירותי דיור) - ביטוח (כל חברות האוטובוסים), (440360) (ינואר 2020 = 100.0) ממוצע של המדדים הידועים בשלושת החודשים שקדמו ליום 31.06 שקדם ליום העדכון שפרסם הלמ"ס

טור א' רכיב	טור ב' מדד הלמ"ס	טור ג' משקל בסל (מדד אחרון)	טור ד' נתוני הבסיס - מדדי חודש פברואר 2022	טור ה' נתוני העדכון
הוצאות אחרות	מדד המחירים לצרכן – כללי (120010) (ממוצע 2018 = 100.0)	15.8%	103.81	מדד המחירים לצרכן – כללי (120010) המדד הידוע ביום 31.06 שקדם ליום העדכון שפרסם הלמ"ס
100.00%				סך הכול

(ב) המפקח על המחירים במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים יפרסם בהודעה ברשומות ובאתר האינטרנט של המשרד, לא יאוחר מחמישה ימי עבודה טרם יום העדכון לפי סעיף קטן (א), את המחירים, כפי שהשתנו לפי סעיף זה.

(ג) על אף האמור בסעיף קטן (א) לגבי תשלום באמצעי תשלום מתקדם, המחירים המעודכנים ייכנסו לתוקף ביום 25 ביוני באותה השנה.

4. עיגול סכומים בכל עדכון מחירים יעוגלו מחירי הנסיעה לחצי השקל החדש הקרוב, למעט הסדר נסיעה חופשי חודשי שמחירו יעוגל לשקל החדש הקרוב; מחיר הסדר נסיעה לזכאי לא יעוגל, למעט הסדר הנסיעה המפורט בסעיף 7(א)(4)(א) שמחירו יעוגל לחצי השקל החדש הקרוב.

5. פרסום המפקח יפרסם ברשומות את נוסח התוספות הראשונה והשנייה כפי שהותאמו לפי סעיפים 3 ו-4.

6. מס ערך מוסף המחירים המפורטים בצו זה כוללים מס ערך מוסף, לפי חוק מס ערך מוסף, התשל"ו-1976.¹²

7. (א) כל אלה זכאים להסדר נסיעה לזכאי כמפורט להלן:

(1) תושב ישראל, שמלאו לו לפי הרישום במרשם האוכלוסין כמשמעותו בחוק מרשם האוכלוסין, התשכ"ה-1965,¹³ 75 שנים, שמציג תעודת זהות, זכאי להנחה של 100% ממחירי הנסיעה באמצעות רב־קו או אמצעי תשלום מתקדם;

(2) תושב ישראל, שהוא אזרח ותיק כהגדרתו בחוק האזרחים הוותיקים, שמציג תעודת זהות או תעודת אזרח ותיק כמשמעותה בסעיף 2 לחוק האמור זכאי להנחה של 50% ממחירי הנסיעה, והיא תינתן על כל סוגי הסדרי הנסיעה הקיימים באמצעות רב־קו או אמצעי תשלום מתקדם;

(3) נוסע שטרם מלאו לו 18 שנים או שמלאו לו 18 שנים אך הוא עדיין תלמיד בכיתה י"ב, וכן תלמיד מוסד חינוכי מיוחד לפי חוק חינוך מיוחד, התשמ"ח-1988,¹⁴ שטרם מלאו לו 21 או שמלאו לו 21 שנים אך הוא עדיין לומד במוסד חינוכי מיוחד כאמור, שמציג תעודה המאשרת את גילו או אישור כי הוא תלמיד במוסד לחינוך רגיל או במוסד לחינוך מיוחד, לפי העניין, זכאי להנחה של 50% ממחירי הנסיעה ברכישת ערך צבור או הסדר נסיעה חופשי חודשי באמצעות רב־קו או אמצעי תשלום מתקדם; האמור בפסקה זו לא יחול

¹² ס"ח התשל"ו, עמ' 791.

¹³ ס"ח התשכ"ה, עמ' 270.

¹⁴ ס"ח התשמ"ח, עמ' 114.

על מי ששוהה בישראל מכוח אשרה ורישיון לישיבת מעבר או אשרה ורישיון לישיבת ביקור לפי חוק הכניסה לישראל, התשי"ב-1952¹⁵;

(4) (א) סטודנט כהגדרתו בחוק זכויות הסטודנט, התשס"ז-2007¹⁶, שמציג תעודת סטודנט כמשמעותה בסעיף 13 לחוק האמור, לרבות תלמיד סיעוד כהגדרתו בתקנות בריאות העם (עוסקים בסיעוד בבתי חולים), התשמ"ט-1988¹⁷, זכאי לאלה:

(1) לרכוש הסדר נסיעה תקופתי סמסטריאלי או שנתי באמצעות רב־קו או אמצעי תשלום מתקדם;

(2) לרכוש הסדר נסיעה ערך צבור בהנחה של 33% ממחירו באמצעות רב־קו או כרטיס לנסיעה בודדת בהנחה של 33% ממחירה באמצעות אמצעי תשלום מתקדם;

(3) לרכוש הסדר נסיעה ערך צבור בהנחה של 50% ממחירו באמצעות רב־קו או כרטיס לנסיעה בודדת בהנחה של 50% ממחירה באמצעות אמצעי תשלום מתקדם, ובלבד שבידו הסדר נסיעה תקופתי סמסטריאלי או שנתי;

(ב) תעריף הסדר נסיעה תקופתי סמסטריאלי או שנתי לסטודנט יחושב באופן המפורט להלן:

(1) הסדר נסיעה תקופתי לסמסטר א' – מחיר הסדר נסיעה חופשי חודשי יהיה תוצאת המכפלה של 4.5 חודשים ב־0.55 (45% הנחה); תוקף הסדר הנסיעה האמור הוא לתקופה שבין התאריכים 15 באוקטובר ו־1 במרס בשנה העוקבת;

(2) הסדר נסיעה תקופתי לסמסטר ב' – מחיר הסדר נסיעה חופשי חודשי יהיה תוצאת המכפלה של 5 חודשים ב־0.55 (45% הנחה); תוקף הסדר הנסיעה האמור הוא לתקופה שבין התאריכים 22 בפברואר ו־31 ביולי באותה השנה;

(3) הסדר נסיעה תקופתי שנתי – מחיר הסדר נסיעה הוא תוצאת המכפלה של 12 חודשים ב־0.5 (50% הנחה); תוקף הסדר הנסיעה האמור הוא לשנה בין התאריכים 15 באוקטובר ו־15 באוקטובר בשנה העוקבת;

(5) נכה שמציג תעודת נכה או תעודה אחרת המאשרת את נכותו, שנתן המוסד לביטוח לאומי, נכה צה"ל שמציג תעודת חבר בארגון נכי צה"ל או נכה פעולות איבה שמציג תעודת חבר בארגון נפגעי פעולות איבה, לפי העניין, זכאי להנחה של 50% ממחיר הנסיעה ברכישת ערך צבור באמצעות רב־קו או ממחיר כרטיס לנסיעה בודדת באמצעי תשלום מתקדם;

(6) נוסע שמלאו לו 18 שנים ואינו אורח ותיק כהגדרתו בחוק האזרחים הוותיקים, שהמוסד לביטוח לאומי משלם לו קצבת שאירים או השלמת הכנסה לפי חוק הביטוח הלאומי [נוסח משולב], התשנ"ה-1995¹⁸, ושמציג תעודת זכאות מתאימה, זכאי להנחה של 50% ממחיר הנסיעה ברכישת ערך צבור באמצעות רב־קו או ממחיר כרטיס לנסיעה בודדת באמצעי תשלום מתקדם;

¹⁵ ס"ח התשי"ב, עמ' 354.

¹⁶ ס"ח התשס"ז, עמ' 320.

¹⁷ ק"ת התשמ"ט, עמ' 227.

¹⁸ ס"ח התשנ"ה, עמ' 210.

(7) עיוור שמציג תעודה מתאימה, פטור מתשלום בכל קווי השירות; מלווה לעיוור זכאי להנחה של 50% ממחיר הנסיעה ברכישת הסדר נסיעה ערך צבור באמצעות רב־קו;

(8) ילד שטרם מלאו לו 5 שנים הנוסע בליווי נוסע ששילם את דמי הנסיעה, פטור מתשלום בכל קווי השירות; אם היה עם הנוסע כאמור יותר מילד אחד שטרם מלאו לו 5 שנים, ישולם בעד כל ילד נוסף על הילד הראשון, מחיר הנסיעה בעד אותה נסיעה;

(9) חייל, חייל בשל"ת, חניך כהגדרתו בתקנות המכניות הקדם־צבאיות (הכרה במכנינה קדם־צבאית), התש"ע-2009¹⁹, או חניך במכנינה קדם־צבאית חצי שנתית שנתמכת לפי מבחנים לחלוקת כספים לצורך תמיכה של משרד החינוך בתוכנית טרום שירות צבאי או שירות לאומי או שירות אזרחי לבוגרי כיתה י"ב²⁰, ומתנדב בשנת שירות שמציג תעודה המעידה על כך, פטור מתשלום בעד הנסיעה בכל קווי השירות, למעט נסיעה למרחק של 225 ק"מ ומעלה; הגבלה זו לא תחול על מי מהמנויים בפסקה זו שמקום שירותו או מקום מגוריו הוא באילת או בערבה, שמציג תעודה המעידה על מקום מגוריו או מקום שירותו;

(10) חייל מילואים רשאי לנסוע בכל קווי השירות בכפוף להסדר נסיעה שהוטען לו ברב־קו;

(11) מתנדב בשירות אזרחי פטור מתשלום בעד נסיעה בכל קווי השירות, ובלבד שהגוף המוכר כהגדרתו בחוק שירות אזרחי השתתף במימון דמי הנסיעה שלו כאמור בסעיף 9(א)2 בחוק האמור, למעט נסיעה למרחק של 225 ק"מ ומעלה; הגבלה זו לא תחול על מתנדב כאמור, שמקום שירותו או מקום מגוריו הוא באילת או בערבה, שמציג תעודה המעידה על מקום מגוריו או מקום שירותו.

(ב) הזכאות להנחה בסעיף זה היא אישית.

(ג) נוסע רשאי לממש זכאות אחת בלבד להנחה לפי בחירתו, ולא יתאפשר כפל הנחות.

8. השבת עודף או חלק מעודף, עד לסך של 50 אגורות, למשלמים במזומן, תתאפשר באמצעות טעינת הסכום להסדר נסיעה ערך צבור. השבת עודף למשלמים במזומן

9. צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי השירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית), התשס"ג-2003²¹ – בטל. ביטול

10. (א) תחילתו של צו זה, למעט האמור בסעיף קטן (ב), ביום ד' באב התשפ"ב (1 באוגוסט 2022), ולעניין תשלום באמצעי תשלום מתקדם – ביום כ"ו בתמוז התשפ"ב (25 ביולי 2022) (להלן – יום התחילה). תחילה ותחולה

(ב) תחילתו של סעיף 7(א)4(א)1 ו-3 לעניין תשלום באמצעי תשלום מתקדם, ביום י' בתשרי התשפ"ד (25 בספטמבר 2023).

11. (א) מיום פרסומו של צו זה לא יימכרו הסדר נסיעה מסוג כרטיסייה וכן הסדר נסיעה שנתי לנוער; ואולם נוסע שבידו הסדר נסיעה מסוג כרטיסייה או הסדר נסיעה שנתי לנוער, שנקוב בו מועד תום השימוש בו, רשאי להשתמש בו בלא תוספת מחיר עד תום המועד הנקוב בו או עד יום התחילה, לפי המאוחר. הוראת מעבר

¹⁹ ק"ת התש"ע, עמ' 156.

²⁰ ר"פ התשע"ד, עמ' 7538.

²¹ ק"ת התשס"ג, עמ' 964.

(ב) החל מיום ב' בתמוז התשפ"ב (1 ביולי 2022) לא יימכר הסדר נסיעה מסוג חודשי גמיש והסדר נסיעה מסוג מנוי שבועי.

12. בתקופה שעד יום ו' בטבת התשפ"ג (30 בדצמבר 2022) יראו כאילו בתוספת הראשונה, הוראת שעה אחרי פרט 2 בא:

2א. (א) על אף האמור בתוספת זו, בכל קווי השירות מותאם הביקוש יהיה מחיר הנסיעה המרבי לנסיעה בודדת – 19 ש"ח (להלן – המחיר המרבי).

(ב) המפקח על התעבורה, בתוקף סמכותו לפי תקנה 389(7) לתקנות התעבורה, יקבע ברישיון הקו מנגנון לחישוב דמי הנסיעה בקו שירות מותאם ביקוש, ובלבד שדמי הנסיעה לא יעלו על המחיר המרבי; מנגנון החישוב יפורסם באתר האינטרנט של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, באתר האינטרנט של בעל רישיון הקו, ובאמצעי התשלום המתקדם, לרבות ביישומון הסלולרי, שבאמצעותו יבוצעו ההזמנה והתשלום.

(ג) בקו שירות מותאם ביקוש, דמי הנסיעה הבודדת לכל נסיעה יוצגו בידי בעל הרישיון, ויאושרו, טרם הנסיעה, בידי מזמין הנסיעה; הצגת דמי הנסיעה ואישורם כאמור ייעשו באמצעי התשלום המתקדם לרבות ביישומון הסלולרי.

תוספת ראשונה

(סעיף 2א)

מחירי נסיעה בקווי שירות של בעל רישיון קו

- השינויים במחירי הנסיעה בקווי השירות של כל בעל רישיון קו הם כמפורט להלן בש"ח, לעומת המחיר שהיה תקף ביום ג' באב התשפ"ב (31 ביולי 2022).
- מחירי הנסיעה בהסדרי הנסיעה התקפים באוטובוסים או בנסיעה משולבת עם רכבת, רכבת מקומית ורכבל, הם כלהלן:

מחיר לנסיעה בהסדר נסיעה חופשי חודשי בש"ח	מחיר לנסיעה בהסדר נסיעה חופשי יומי בש"ח	מחיר לנסיעה בודדת בש"ח	מרחק
משולב: אוטובוס, רכבת, רכבת מקומית ורכבל	משולב: אוטובוס, רכבת, רכבת מקומית ורכבל	אוטובוס, רכבת מקומית ורכבל	משולב: אוטובוס, רכבת, רכבת מקומית ורכבל
255.00	225.00	12.50	עד 15 ק"מ
255.00	225.00	24.00	עד 40 ק"מ
410.00	225.00	32.00	עד 75 ק"מ
610.00	42.00	32.00	עד 75 ק"מ
			עד 120 ק"מ

מרחק	מחיר לנסיעה בודדת בש"ח	מחיר לנסיעה בהסדר נסיעה חופשי יומי בש"ח	מחיר לנסיעה בהסדר נסיעה חופשי חודשי בש"ח
משולב: אוטובוס, רכבת, רכבת מקומית ורכבל	משולב: אוטובוס, רכבת, רכבת מקומית ורכבל	משולב: אוטובוס, רכבת, רכבת מקומית ורכבל	משולב: אוטובוס, רכבת, רכבת מקומית ורכבל
120 ק"מ עד 225 ק"מ לרבות נסיעות לאזור 901	27.00	54.00	74.00
אזור 950 לנסיעות – מעל 225 ק"מ	מעל 225 ק"מ (לא כולל מע"מ)	74.00	610.00
		610.00	610.00

- מחיר לנסיעה בהסדר נסיעה חופשי חודשי בתוך כל אחד מהאזורים האלה ובהם: 99, 901, 902, 903 – יהיה 99.00 ש"ח, ובלבד שמרחק הנסיעה הבודדת לא יעלה על 40 ק"מ.
- מחיר הנסיעה לנסיעה בודדת בתעריף הקבוע למרחק של עד 15 ק"מ כמצוין בטבלה שבפרט 2, כולל נסיעת מעבר במרחק של עד 15 ק"מ ושבוצעה ברציפות במשך 90 דקות ממועד התיקוף הראשון, וזאת רק בין אוטובוס, רכבת מקומית ורכבל, ובתיקוף באמצעות רב-קו או באמצעי תשלום מתקדם.
- (א) מחיר הנסיעה כאמור בתוספת זו, כולל הובלת מטען יד של נוסע, מזוודה, כיסא נכים מקופל, אופניים מקופלים, קורקינט מקופל, עגלת ילדים הנושאת ילד או מקופלת או בעל חיים שמותר להסיעו בהתאם לתקנה 462 לתקנות התעבורה.
- (ב) בעד הובלת מטען שאינו נכלל בסעיף קטן (א), ישולם מחיר הוזהה למחיר נסיעה בודדת לאותה נסיעה.
- למשלם באמצעי תשלום מתקדם יבוצע חישוב שממצה את מרב היעילות של שילוב הסדרי הנסיעה, תוך התחשבות בנסיעות שביצע בחודש הנוגע לחיוב, ובהתאמה הנדרשת למתכונת התשלום באמצעי התשלום המתקדם.

תוספת שנייה

(סעיף 2(ב))

מחירי נסיעה ברכבת מקומית

- פרטים 1, 2 ו-4 עד 6 לתוספת הראשונה יחולו על מחירי הנסיעה ברכבת מקומית בשינויים המחויבים לפי העניין ובשינוי זה:
בפרט 1, במקום "קווי שירות" ייקרא "קווי הרכבת המקומית" ובמקום "בעל רישיון קו" ייקרא "בעל היתר להפעלת מסילת ברזל מקומית או מי מטעמו".

ל' בניסן התשפ"ב (1 במאי 2022)
(חמ 2722-3-20)

אביגדור ליברמן
שר האוצר

מרב מיכאלי
שרת התחבורה והבטיחות בדרכים



רשומות

קובץ התקנות

2 במאי 2022

10137

א' באייר התשפ"ב

עמוד

צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (דמי נסיעה ברכבת וברכבל), התשפ"ב-2022 2742

צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (דמי נסיעה ברכבת וברכבל),

התשפ"ב-2022

בתוקף סמכותנו לפי סעיפים 6, 7 ו-12 לחוק פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים, התשנ"ו-1996¹ (להלן – החוק), ובהתייעצות עם ועדת המחירים לפי סעיפים 8 ו-13 לחוק, אנו מצווים לאמור:

הגדרות

1. (א) בצו זה –

"אזור 950" – ארצי;

"אמצעי תשלום מתקדם" – יישום אלקטרוני, למעט רב-קו, אשר מאפשר לאוחז בו לתקף את נסיעתו באמצעי התחבורה הציבורית השונים ולשלם בעדה באופן מאובטח, ובכלל זה בטלפון סלולרי חכם, ביישומון סלולרי שמותקן בו או באמצעי סלולרי אחר, באמצעי דיגיטלי או בטכנולוגיה אחרת;

"הסדר נסיעה" – הסדר שמקנה זכויות נסיעה ברכבת, ברכבת המקומית וברכבל, שניתן להטענה ברב-קו;

"הסדר נסיעה לזכאי" – הסדר נסיעה שניתן בהנחה ממחיר הנסיעה שנקבע בתוספת למי שזכאי לכך בשל נתוניו האישיים לפי סעיף 7;

"הסדר נסיעה תקופתי" – הסדר נסיעה שמקנה לנוסע מספר בלתי מוגבל של נסיעות במהלך פרק זמן מוגדר ובאזור מוגדר;

"הסדר נסיעה חופשי חודשי" – הסדר נסיעה תקופתי שמקנה לנוסע מספר בלתי מוגבל של נסיעות באזור מוגדר או למרחק נסיעה מוגדר, לתקופה של חודש ימים ממועד כניסתו לתוקף;

"הסדר נסיעה חופשי יומי" – הסדר נסיעה תקופתי שמקנה לנוסע מספר בלתי מוגבל של נסיעות באזור מוגדר או למרחק נסיעה מוגדר, לתקופה של יום אחד התקף מהמועד הנקוב בו ועד לסימום בשעה 03:59:59 ביום העוקב;

"הסדר נסיעה ערך צבור" – הסדר נסיעה שבו סכום כספי נטען ברב-קו ושניתן לשלם באמצעותו בעד נסיעה, לרבות בעד הסדר נסיעה אחר, עד לתקרת הסכום הכספי שנטען כאמור;

"חודש" – לעניין חיוב תשלום באמצעי תשלום מתקדם – תקופה שמיום 25 בחודש עד יום 24 בחודש העוקב;

"חוק האזרחים הוותיקים" – חוק האזרחים הוותיקים, התש"ן-1989²;

"חוק שירות אזרחי" – חוק שירות אזרחי, התשע"ז-2017³;

"חוק שירות ביטחון" – חוק שירות ביטחון [נוסח משולב], התשמ"ו-1986⁴;

"חייל" – חייל בשירות סדיר כהגדרתו בחוק שירות ביטחון, בין בשירות חובה ובין בשירות קבע, בצבא ההגנה לישראל, ושמציג תעודה אחודה כמשמעותה בפקודות הצבא ושוחר שמציג תעודה כאמור;

¹ ס"ח התשנ"ו, עמ' 192; התשס"ז, עמ' 79.

² ס"ח התש"ן, עמ' 26.

³ ס"ח התשע"ז, עמ' 632.

⁴ ס"ח התשמ"ו, עמ' 107.

"חייל מילואים" – מי שמחזיק בצו תקף לשירות מילואים פעיל, כמשמעותו בסעיף 5 לחוק שירות המילואים, התשס"ח-2008,⁵ במועד הנסיעה, והוטען לו ברביקו או באמצעי תשלום מתקדם, הסדר נסיעה לאיש מילואים;

"חייל בשל"ת" – חייל בשירות סדיר כהגדרתו בחוק שירות ביטחון בצבא ההגנה לישראל, כשהוא בשירות ללא תשלום (של"ת), ומציג תעודת של"ת שנתן לו צבא ההגנה לישראל;

"יום" – לעניין חיוב תשלום באמצעי תשלום מתקדם – פרק הזמן שמשעה 04:00:00 עד שעה 03:59:59 ביום העוקב;

"יישומון סלולרי" – יישומון שמותקן בטלפון סלולרי חכם, ובכלל זה יישומון המאפשר גישה לחשבון של יוזם התשלום;

"הלמ"ס" – הלשכה כהגדרתה בסעיף 1 לפקודת הסטטיסטיקה [נוסח חדש], התשל"ב-1972⁶;

"המדד" – מדד המחירים לצרכן שמפרסמת הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה;

"המפקח" – המפקח הארצי על התעבורה כמשמעותו בפקודת התעבורה;

"מלש"ב" – מיועד לשירות ביטחון כהגדרתו בחוק שירות ביטחון, שהוטענה לו ברביקו נסיעה חופשית באמצעי התחבורה הציבורית למלש"ב;

"מרחק נסיעה" – מדרגת טווח מרחק אווירי בקילומטרים מנקודת המוצא אל נקודת היעד כמפורט בתוספת;

"מתנדב בשירות אזרחי" – מתנדב כהגדרתו בחוק שירות אזרחי שבידו תעודה שנתן לו גוף מוכר כהגדרתו בחוק האמור;

"פקודת התעבורה" – פקודת התעבורה⁷;

"פקודת מסילות הברזל" – פקודת מסילות הברזל [נוסח חדש], התשל"ב-1972⁸;

"קו" – קו נסיעה בין תחנת יציאה לבין תחנת יעד;

"רכבל" – רכב בעל יחידה אחת או יותר, הנמשך על ידי כבל או אמצעי אחר בכוח מכני או אחר, מתחת לפני הקרקע, על פני הקרקע, או על גבי עמודים מעל פני הקרקע, המיועד להסעת נוסעים;

"רכבת" – כהגדרתה בפקודת מסילות הברזל, למעט רכבת מקומית;

"רכבת מקומית" – כהגדרתה בסעיף 46 לפקודת מסילות הברזל;

"רביקו" – כרטיס חכם הכולל שבב מחשב שמיועד לביצוע תיקוף ותשלום בעד שכר הנסיעה ושירותים נלווים שעל פי צו זה;

"ש"ח" – שקלים חדשים;

"תיקוף" – תיאום בין אמצעי תשלום מתקדם או רביקו או כל אמצעי טכנולוגי אחר לבין התקן שמותקן בשער הכניסה לתחנת רכבת או באמצעי התחבורה הציבורית לשם אישור הנסיעה והתשלום בעדה, ובכלל זה סריקה ידנית או אוטומטית באמצעות התקן, ולעניין יישומון סלולרי – תיאום כאמור

⁵ ס"ח התשס"ח, עמ' 502.

⁶ דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 24, עמ' 500.

⁷ דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 7, עמ' 173.

⁸ דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 23, עמ' 485.

וכן סימון יעד הנסיעה ביישומון, שעל הנוסע לבצע לצורך נסיעה, לרבות נוסע שפטור מתשלום או נוסע שבידו הסדר נסיעה תקופתי.

(ב) לכל מונח אחר הקשור למחירי נסיעה ברכבת או ברכבת מקומית, יהיה הפירוש שנקבע לו לפי פקודת מסילות הברזל.

2. (א) מחירי הנסיעה ברכבת יהיו כנקוב בתוספת, לפי העניין ולפי ההוראות בצו זה. מחירי נסיעה

(ב) מחירי הנסיעה ברכבל הפועל בעיר חיפה יהיו כנקוב בתוספת.

3. (א) מחירי הנסיעה כאמור בסעיף 2 ולפי פרטים 1 עד 4 לתוספת, יעודכנו ב־1 ביולי עדכון מחירים

של כל שנה (להלן – יום העדכון). לפי שיעור השינוי בין נתוני העדכון כפי שמפורטים בטור ה' לבין נתוני הבסיס שבטור ד' בטבלה שלהלן, של כל רכיב כמפורט בטור א' לפי מדרד הלמ"ס שבטור ב' ובהתאם למשקלו בסל התשומות כמצוין בטור ג' והכול כמפורט בטבלת הסל שלהלן ועל בסיס המדרדים הידועים ב־1 ביוני של אותה שנה:

טור א' רכיב	טור ב' מדרד הלמ"ס	טור ג' משקל בסל (מדרד אחרון)	טור ד' נתוני הבסיס - מדרדי חודש פברואר 2022	טור ה' נתוני העדכון
שכר	מדרד מחירי תשומה באוטובוסים – כללי (בלא שירותי דיור) – התמורה למשרת שכיר (440080), (ינואר 2020 = 100.0) המפורסם על ידי הלמ"ס	57.9%	103.8	מדרד מחירי תשומה באוטובוסים – כללי (בלא שירותי דיור) – התמורה למשרת שכיר (440080), (ינואר 2020 = 100.0) – ממוצע של המדרדים הידועים בשלושת החודשים שקדמו ליום העדכון שפרסם הלמ"ס
דלק	מדרד מחירי תשומה באוטובוסים – כללי (בלא שירותי דיור) – דלק, שמנים ונוזלי קירור (440140), (ינואר 2020 = 100.0) המפורסם על ידי הלמ"ס	21.4%	116.7	מדרד מחירי תשומה באוטובוסים – כללי (בלא שירותי דיור) – דלק, שמנים ונוזלי קירור (440140), (ינואר 2020 = 100.0) ממוצע של המדרדים הידועים בשלושת החודשים שקדמו ליום העדכון שפרסם הלמ"ס

טור א' רכיב	טור ב' מדד הלמ"ס	טור ג' משקל בסל (מדד אחרון)	טור ד' נתוני הבסיס - מדדי חודש פברואר 2022	טור ה' נתוני העדכון
ביטוח	מדד מחירי תשומה באוטובוסים - כללי (בלא שירותי דיור) - ביטוח (כלל חברות האוטובוסים), (440360) (ינואר 2020 = 100.0) שפרסם הלמ"ס	4.9%	105.3	מדד מחירי תשומה באוטובוסים - כללי (בלא שירותי דיור) - ביטוח (כלל חברות האוטובוסים), (440360) (ינואר 2020 = 100.0) ממוצע של המדדים הידועים בשלושת החודשים שקדמו ליום 31.06 שקדם ליום העדכון שפרסם הלמ"ס
הוצאות אחרות	מדד המחירים לצרכן - כללי (120010) (ממוצע 2018 = 100.0) שפרסם הלמ"ס	15.8%	103.81	מדד המחירים לצרכן - כללי (120010) המדד הידוע ביום 31.06, שקדם ליום העדכון שפרסם הלמ"ס
סך הכול		100.00%		

(ב) המפקח על המחירים במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים יפרסם בהודעה ברשומות ובאתר האינטרנט של המשרד, לא יאוחר מחמישה ימי עבודה טרם יום העדכון לפי סעיף קטן (א), את המחירים, כפי שהשתנו לפי סעיף זה.

(ג) על אף האמור בסעיף קטן (א) לגבי תשלום באמצעי תשלום מתקדם, המחירים המעודכנים ייכנסו לתוקף ביום 25 ביוני באותה שנה.

4. בכל עדכון מחירים יעוגלו מחירי הנסיעה לחצי השקל החדש הקרוב, למעט הסדר נסיעה חופשי חודשי שמחירו יעוגל לשקל החדש הקרוב; מחיר הסדר נסיעה לזכאי לא יעוגל, למעט הסדר נסיעה המפורט בסעיף 7(א)(4)(א) שמחירו יעוגל לחצי השקל החדש הקרוב.

5. המפקח יפרסם ברשומות את נוסח התוספת כפי שהותאמה לפי סעיפים 3 ו-4.

6. המחירים המפורטים בצו זה כוללים מס ערך מוסף, לפי חוק מס ערך מוסף, התשל"ו-1976.

7. (א) כל אלה זכאים להסדר נסיעה לזכאי כמפורט להלן:

(1) תושב ישראל, שמלאו לו לפי הרישום במרשם האוכלוסין 75 שנים, שמציג תעודת זהות, זכאי להנחה של 100% ממחירי הנסיעה באמצעות רכ"ק או אמצעי תשלום מתקדם;

(2) תושב ישראל, שהוא אזרח ותיק, כהגדרתו בחוק האזרחים הוותיקים, שמציג תעודת זהות או תעודת אזרח ותיק כמשמעותה בסעיף 2 לחוק האמור

⁹ ס"ח התשל"ו, עמ' 791.

זכאי להנחה של 50% ממחירי הנסיעה, והיא תינתן על כל סוגי הסדרי הנסיעה הקיימים באמצעות רב־קו או אמצעי תשלום מתקדם;

(3) נוסע שטרם מלאו לו 18 שנים או שמלאו לו 18 שנים אך הוא עדיין תלמיד בכיתה י"ב, וכן תלמיד מוסד חינוכי מיוחד לפי חוק חינוך מיוחד, התשמ"ח-1988¹⁰, שטרם מלאו לו 21 או שמלאו לו 21 שנים אך הוא עדיין לומד במוסד חינוכי מיוחד כאמור, שמציג תעודה המאשרת את גילו או אישור כי הוא תלמיד במוסד לחינוך רגיל או במוסד לחינוך מיוחד, לפי העניין, זכאי להנחה של 50% ממחיר הנסיעה המלא ברכישת ערך צבור או הסדר נסיעה חופשי חודשי באמצעות רב־קו או אמצעי תשלום מתקדם; האמור בפסקה זו לא יחול על מי ששוהה בישראל מכוח אשרה ורישיון לישיבת מעבר או אשרה ורישיון לישיבת ביקור לפי חוק הכניסה לישראל, התשי"ב-1952¹¹;

(4) (א) סטודנט כהגדרתו בחוק זכויות הסטודנט, התשס"ז-2007¹², שמציג תעודת סטודנט כמשמעותה בסעיף 13 לחוק האמור, לרבות תלמיד סיעוד כהגדרתו בתקנות בריאות העם (עוסקים בסיעוד בבתי חולים), התשמ"ט-1988¹³, זכאי לאלה:

(1) לרכוש הסדר נסיעה תקופתי סמסטריאלי או שנתי באמצעות רב־קו או אמצעי תשלום מתקדם;

(2) לרכוש הסדר נסיעה ערך צבור, בהנחה של 33% ממחירו באמצעות רב־קו או כרטיס לנסיעה בודדת בהנחה של 33% ממחירה באמצעות אמצעי תשלום מתקדם;

(3) לרכוש הסדר נסיעה ערך צבור בהנחה של 50% ממחירו באמצעות רב־קו או כרטיס לנסיעה בודדת בהנחה של 50% ממחירה באמצעות אמצעי תשלום מתקדם, ובלבד שבידיו הסדר נסיעה תקופתי סמסטריאלי או שנתי;

(ב) תעריף הסדר נסיעה תקופתי סמסטריאלי או שנתי לסטודנט יחושב באופן המפורט להלן:

(1) הסדר נסיעה תקופתי לסמסטר א' – מחיר הסדר נסיעה חופשי יהיה תוצאת המכפלה של 4.5 חודשים ב־0.55 (45% הנחה); תוקף הסדר הנסיעה האמור הוא לתקופה שבין התאריכים 15 באוקטובר ו־1 במרס בשנה העוקבת;

(2) הסדר נסיעה תקופתי לסמסטר ב' – מחיר הסדר נסיעה חופשי חודשי יהיה תוצאת המכפלה של 5 חודשים ב־0.55 (45% הנחה); תוקף הסדר הנסיעה האמור הוא לתקופה שבין התאריכים 22 בפברואר ו־31 ביולי באותה השנה;

(3) הסדר נסיעה תקופתי שנתי – מחיר הסדר נסיעה הוא תוצאת המכפלה של 12 חודשים ב־0.5 (50% הנחה); תוקף הסדר הנסיעה האמור הוא לשנה, בין התאריכים 15 באוקטובר ו־15 באוקטובר בשנה העוקבת;

¹⁰ ס"ח התשמ"ח, עמ' 114.

¹¹ ס"ח התשי"ב, עמ' 354.

¹² ס"ח התשס"ז, עמ' 320.

¹³ ק"ת התשמ"ט, עמ' 227.

(5) נכה שמציג תעודת נכה או תעודה אחרת המאשרת את נכותו, שנתן המוסד לביטוח לאומי, נכה צה"ל שמציג תעודת חבר בארגון נכי צה"ל או נכה פעולות איבה שמציג תעודת חבר בארגון נפגעי פעולות איבה, לפי העניין, זכאי להנחה של 50% ממחיר הנסיעה המלא ברכישת ערך צבור באמצעות רב־קו או ממחיר כרטיס לנסיעה בודדת באמצעי תשלום מתקדם;

(6) נוסע שמלאו לו 18 שנים ואינו אזרח ותיק כהגדרתו בחוק האזרחים הוותיקים, שהמוסד לביטוח לאומי משלם לו קצבת שאירים או השלמת הכנסה לפי חוק הביטוח הלאומי [נוסח משולב], התשנ"ה-1995¹⁴, ושמציג תעודת זכאות מתאימה, זכאי להנחה של 50% ממחיר הנסיעה המלא ברכישת ערך צבור באמצעות רב־קו או ממחיר כרטיס לנסיעה בודדת באמצעי תשלום מתקדם;

(7) עיוור שמציג תעודה מתאימה, פטור מכל תשלום הקבוע בצו זה; מלווה לעיוור זכאי להנחה של 50% ממחיר הנסיעה ברכישת הסדר נסיעה ערך צבור באמצעות רב־קו;

(8) ילד שטרם מלאו לו 5 שנים הנוסע בלווי נוסע ששילם את דמי הנסיעה, פטור מתשלום; היו עם נוסע כאמור יותר מילד אחד שטרם מלאו לו 5 שנים, ישולם בעד כל ילד נוסף על הילד הראשון, מחיר נסיעה בעד אותה נסיעה;

(9) חייל, חייל בשל"ת, חניך כהגדרתו בתקנות המכינות הקדם־צבאיות (הכרה במכינה הקדם־צבאית), התש"ע-2009¹⁵, או חניך במכינה קדם־צבאית חצי שנתית שנתמכת לפי מבחנים לחלוקת כספים לצורך תמיכה של משרד החינוך בתוכנית טרום שירות צבאי או שירות לאומי או שירות אזרחי לבוגרי כיתה י"ב¹⁶, ומתנדב בשנת שירות, שמציג תעודה המעידה על כך, פטור מתשלום בעד הנסיעה, למעט נסיעה למרחק של 225 ק"מ ומעלה; הגבלה זו לא תחול על מי מהמנויים בפסקה זו שמקום שירותו או מקום מגוריו הוא באילת או בערבה, שמציג תעודה המעידה על מקום מגוריו או מקום שירותו;

(10) חייל מילואים רשאי לנסוע בכל הקווים בכפוף להסדר נסיעה שהוטען לו ברב־קו או באמצעי תשלום מתקדם;

(11) מתנדב בשירות אזרחי פטור מתשלום בעד נסיעה, ובלבד שהגוף המוכר כהגדרתו בחוק שירות אזרחי השתתף במימון דמי הנסיעה שלו כאמור בסעיף 9(א2) בחוק האמור, למעט נסיעה למרחק של 225 ק"מ ומעלה; הגבלה זו לא תחול על מתנדב כאמור, שמקום שירותו או מקום מגוריו הוא באילת או בערבה, שמציג תעודה המעידה על מקום מגוריו או מקום שירותו.

(ב) הזכאות להנחה בסעיף זה היא אישית.

(ג) נוסע רשאי לממש זכאות אחת להנחה לפי בחירתו; לא יתאפשר כפל הנחות.

8. השבת עודף או חלק מעודף, עד לסך של 50 אגורות, למשלמים במזומן, תתאפשר באמצעות טעינת הסכום להסדר נסיעה ערך צבור.

9. צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (דמי נסיעה ברכבת וברכבל), התשס"ח-2008¹⁷ ביטול – בטל.

¹⁴ ס"ח התשנ"ה, עמ' 210.

¹⁵ ק"ת התש"ע, עמ' 156.

¹⁶ י"פ התשע"ד, עמ' 7538.

¹⁷ ק"ת התשס"ח, עמ' 433.

10. (א) תחילתו של צו זה, למעט האמור בסעיף קטן (ב), ביום ד' באב התשפ"ב (1 באוגוסט 2022), ולעניין תשלום באמצעי תשלום מתקדם – ביום כ"ו בתמוז התשפ"ב (25 ביולי 2022) (להלן – יום התחילה).

(ב) תחילתו של סעיף 7(א)(4)(א) ו-3 לעניין תשלום באמצעי תשלום מתקדם, ביום י' בתשרי התשפ"ד (25 בספטמבר 2023).

11. (א) מיום פרסומו של צו זה לא יימכר הסדר נסיעה מסוג כרטיסייה; ואולם נוסע שבידו הסדר נסיעה מסוג כרטיסייה, שנקוב בו מועד תום השימוש בו, רשאי להשתמש בו בלא תוספת מחיר עד תום המועד הנקוב בו או עד יום התחילה, לפי המאוחר.

(ב) החל מיום ב' בתמוז התשפ"ב (1 ביולי 2022) לא יימכר הסדר נסיעה מסוג חודשי גמיש והסדר נסיעה מסוג מנוי שבועי.

תוספת

(סעיף 2)

מחירי נסיעה ברכבת, באוטובוס, ברכבת מקומית ורכבל

1. מחירי הנסיעה בהסדרי הנסיעה התקפים ברכבת, ברכבת מקומית, ברכבל ובנסיעה משולבת עם אוטובוסים הם כלהלן:

מחיר לנסיעה בהסדר נסיעה חופשי יומי בש"ח		מחיר לנסיעה בהסדר נסיעה חופשי חודשי בש"ח		מחיר לנסיעה בודדת בש"ח		מרחק	
משולב: אוטובוס, רכבת, רכבת מקומית ורכבל	אוטובוס, רכבת, רכבת מקומית ורכבל	משולב: אוטובוס, רכבת, רכבת מקומית ורכבל	אוטובוס, רכבת מקומית ורכבל	רכבת	רכבל	משולב: אוטובוס, רכבת, רכבת מקומית ורכבל	אוטובוס רכבת מקומית ורכבל
255.00	225.00	18.00	12.50	9	6.00	עד 15 ק"מ	עד 15 ק"מ
255.00	225.00	28.00	24.00	18		עד 40 ק"מ	15 ק"מ עד 40 ק"מ
410.00	225.00	37.00	32.00	24		עד 75 ק"מ	40 ק"מ עד 120 ק"מ
610.00		42.00	32.00	27		75 ק"מ עד 120 ק"מ	
610.00	225.00	74.00	54.00	48			120 ק"מ עד 225 ק"מ
610.00	610.00		74.00	48		מעל 225 ק"מ	אזור ארצי לנסיעות – מעל 225 ק"מ

4. מחיר הנסיעה, לנסיעה בודדת בתעריף הקבוע למרחק של עד 15 ק"מ כמצוין בטבלה שבפרט 1, כולל נסיעות מעבר במרחק של עד 15 ק"מ ושבוצעו ברציפות במשך 90 דקות ממועד התיקוף הראשון, וזאת רק בין אוטובוס, רכבת מקומית ורכבל, ובתיקוף באמצעות רבי-קו או באמצעי תשלום מתקדם.

5. למשלם באמצעי תשלום מתקדם יבוצע חישוב שממצה את מרב היעילות של שילוב הסדרי הנסיעה, תוך התחשבות בנסיעות שביצע בחודש הנוגע לחיוב, ובהתאמה הנדרשת למתכונת התשלום באמצעי התשלום המתקדם.

ל' בניסן התשפ"ב (1 במאי 2022)

(חמ 2722-3-2ת)

אביגדור ליברמן
שר האוצר

מרב מיכאלי
שרת התחבורה והבטיחות בדרכים

נספח 3

**העתק החלטת הממשלה מספר
259**

עמוד 63

ייעול מערכת תעריפי האוטובוסים ותיקון עיוותים היסטוריים

מספר החלטה: 259

יחידה: מזכירות הממשלה

ממשלה: הממשלה ה-36, נפתלי בנט

תאריך פרסום: 01.08.2021

תאריך תחולה: 01.08.2021

החלטה מספר 259 של הממשלה מיום 01.08.2021

נושא ההחלטה: ייעול מערכת תעריפי האוטובוסים ותיקון עיוותים היסטוריים

מחליטים: נוכח הרצון לייצר מדיניות מחירים פשוטה ושקופה לנוסעות ונוסעי התחבורה הציבורית, היקף הסובסידיה הרחב ועל רקע ריבוי התעריפים בתחבורה הציבורית: 1. להטיל על שרת התחבורה והבטיחות בדרכים לפנות, בחלוף 60 ימים ממועד החלטה זו, לוועדת המחירים הבין-משרדית שמונתה לפי חוק הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים, התשנ"ו-1996, על מנת שתבחן להמליץ לשר האוצר ולשרת התחבורה והבטיחות בדרכים על תיקונים בתעריפים, בצורה מדורגת, לצו הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי השירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית), התשס"ג-2003 שיביאו בין היתר ליצירת מדיניות מחירים, כלל ארצית, אחידה ופשוטה, ובכלל זאת תבחן את התיקונים הבאים:

א. תיקון בסיס חישוב תעריפי הנסיעה הבודדת בכרטיס "רב קו", למתכונת זהה לזו של תעריפי הנסיעה באמצעי תשלום מתקדם, באופן שבו יהיו עד עשרה תעריפים אחידים מבוססי מרחק.

ב. קביעת מדיניות הנחות חדשה, לרבות ביטול הסדרי נסיעה ייחודיים ("היסטוריים").

ג. ביטול הנחת ערך הצבור שניתנת בטעינת כרטיס הרב קו.

הנוסח המחייב של החלטות הממשלה הינו הנוסח השמור במזכירות הממשלה.
הנוסח המחייב של הצעות חוק ודברי חקיקה הנזכרים בהחלטות הינו הנוסח המתפרסם ברשומות.

החלטות תקציביות כפופות לחוק התקציב השנתי.

דף זה עודכן לאחרונה בתאריך 01.08.2021

נספח 4

העתק פרוטוקול הדיון הראשון
בוועדת הכלכלה

עמוד 65



הכנסת

**הכנסת העשרים-וארבע
מושב שני**

**פרוטוקול מס' 216
מישיבת ועדת הכלכלה
יום שלישי, י"ט באדר הב (22 במרץ 2022), שעה 12:00**

סדר היום:

הרפורמה בתעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית והחשש לעליית מחירים ופגיעה בפריפריה הצעה לסדר היום בנושא: "פגיעה ואפליה בתושבי הפריפריה - ביטול מתוכנן של הנחות בתחבורה ציבורית"

נכחו:

חברי הוועדה:

מיכאל מרדכי ביטון – היו"ר
אורי מקלב

חברי הכנסת:

משה אבוטבול
אוריאל בוסו
יעקב מרגי
שלמה קרעי
קטי שטרית

מוזמנים:

- | | | | |
|---|---|---|--------------|
| – | יועץ מקצועי לשרה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים | – | אהוד עוזיאל |
| – | רפרנטית תחבורה באגף תקציבים, משרד האוצר | – | שחר בר |
| – | משרד האוצר | – | דניאל מלצר |
| – | יו"ר האגף לאיגוד מקצועי, ההסתדרות הלאומית | – | ששי שדה |
| – | יו"ר ארגון נהגי האוטובוס, הסתדרות העובדים הלאומית | – | ישראל גנון |
| – | יו"ר ועד אפיקים, מפעילי התחבורה הציבורית | – | יוני קריספין |
| – | עו"ר, רבנים למען זכויות אדם | – | בקי קשת |
| – | ראש ענף תחבורה, כח לעובדים | – | תמר אוחנה |
| – | מנכ"ל בצלמו | – | שי שמאי גליק |
| – | מנהל פיתוח עסקי, פינסטרה בע"מ, מפעילי ישומים לתשלום | – | משה כהנא |
| – | מנהלת קשרי ממשלה ומדיניות, ארגון 15 דקות - ארגון צרכני תחבורה ציבורית | – | סיון |
| – | ישראל | – | שמואלביץ' |
| – | יו"ר אנשי"ם - ארגון נכי שיתוק מוחין | – | אבי סלומה |
| – | מ.מ.מ, כנסת | – | רינת בניטה |
| – | פעיל, פורום מאבק בעוני | – | שלמה בעהם |
| – | שדלן, יו"ר ארגון מוניות השירות | – | אברהם פריד |

מנהלת הוועדה:

עידית חנוכה

רישום פרלמנטרי:

יפעת קדם

הרפורמה בתעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית והחשש לעליית מחירים ופגיעה בפריפריה

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אנחנו בדיון שהוועדה יזמה וגם חבר הכנסת אוריאל בוסו יזם. מרחפת עננה על התעריפים, השירותים והתשלומים שקשורים לתחבורה ציבורית, אבל בינתיים לא קיבלנו את הרפורמה לגבי המחירים של התחבורה הציבורית ממשרד האוצר והתחבורה. אמנם שמענו שמועות, שמענו נתונים, שמענו מה הכוונות מפה ומשם, אבל לא קיבלנו תכנית סדורה וכתובה. חלק מהשמועות מדאיגות, הן לא מעודדות נסיעה בתחבורה ציבורית. יש אמירה, למשל, שאותה הנחה של ערך צבור שהייתה בסביבות 20% לאדם שטען את כרטיס הנסיעה שלו תבוטל, מה שבאופן מיידי פוגע באדם מסוים שנהנה מהזכות הזאת, אולי גם מעודד אותו פחות לנסוע בתחבורה ציבורית.

אסור בשעה הזאת ובעת הזאת לפגוע בתעריפי התחבורה הציבורית. התחבורה הציבורית מכוונת לחלשים ביותר, לאנשים בלי רכב, לאנשים שנשמכים על הנסיעות האלו. אנחנו בתקופה כללית קשה, יוקר המחיה קיים, לכן זה גם נגד האינטרס הציבורי של הממשלה. אנחנו נבקש הבהרות ממשרד התחבורה וממשרד האוצר לאן התחום הזה הולך. כשביקשנו את הבהרות בכתב, נאמר לנו שממש יושבים על המדוכה בימים הקרובים ועוד לא יכולים לתת דברים סופיים. אני חושב שקולה של הכנסת מתריע בשער שהדבר הזה הוא בעייתי. כשנדע את הנתונים הסופיים שיוצגו לציבור, נקיים דיון מחדש על בסיס נתונים, אבל כרגע זה קריאת כיוון כללית של הכנסת לממשלה בסוגית תעריפי התחבורה הציבורית. חבר הכנסת אוריאל בוסו, בבקשה.

אוריאל בוסו (ש"ס):

אדוני היושב-ראש, אני רוצה להודות לך על כך שבפגרה יזמת דיון בנושא מאוד חשוב. אף אחד מחברי מפלגת העבודה ומרצ שמדברים על עזרה למוחלשים לא נמצא, הם עסוקים בעיקר בניסוחים של נוסעות ונוסעים, רב קווים ורב קוויות. מעבודה מצוינת שמרכז המחקר של הכנסת עשה עולה שיש יותר מ-30% נשים שנוסעות בתחבורה הציבורית מאשר גברים, כשיותר מ-55% מהן משתמשות בתחבורה הציבורית יותר מפעם אחת ביום. הפגיעה של שרת התחבורה בתחבורה הציבורית היא פגיעה בפריפריה, בנוסעות, והתגובה של משרד התחבורה: אנחנו עושות ועושות ועושות. במרץ 2022 מרכז המחקר של הכנסת פנה למשרד התחבורה, אבל עד כה לא קיבל כל התייחסות בנושא, עד למועד סגירת המסמך לקראת הדיון האמור. אחד מהדברים שעונים תמיד: זה בעבודה, בעבודה.

האם אנחנו רוצים לעודד תחבורה ציבורית או לא רוצים לעודד תחבורה ציבורית? על השוברים והכרטיסים הנטענים שהשר דרעי נתן אמרו שוחד פוליטי, לכן ביטלו אותם, אין יותר את הכסף הזה, אנחנו משלמים אותו בדרכים אחרות. אין את ה-700 מיליון ש'ש שתנועת ש"ס לקחה בכספים קואליציוניים על מנת להוזיל את המע"מ בתחבורה הציבורית.

הצעת המחליטים של הממשלה, שזו השורה התחתונה של משרד האוצר, היא להגדיל את הפדיון מנסיעה בתחבורה ציבורית. חוק ההסדרים רצה להכניס כסף לקופת המדינה, כסף קל מהחלשים. ללכת להצטלם במצרים וללכת להצטלם בכל מיני מקומות זה בסדר גמור, אבל בסוף יש כאן עם שהולך ומת, כי זה עוד שקל ועוד שקל ועוד שקל. עוד מהעבודה של מרכז המחקר של הכנסת עולה שהמטרה המרכזית של המעבר לשימוש ברב קו הייתה עידוד הציבור לנסיעה בתחבורה ציבורית דרך יצירת אמצעי תשלום אחד. צריך לזכור שאף אחד לא עשה טובה כשנתנו הנחה בערך הצבור של הרב קו, כי גם כשהיו כרטיסיות היית משלם 10 ניקובים כשהיו לך 12 ניקובים. יש הנחות היסטוריות לנכים, יש הנחות היסטוריות לחד הוריות, יש הרבה הנחות. לשנות משש אשכולות לעשרה אשכולות, לשנות את כל המבנה בלי להתייחס למעמד הסוציו אקונומי של האזור, בלי לראות את כמות הנסיעות שנעשות בכל אזור ואזור, זה לא רציני, ומשרד התחבורה אומר לך ולכולם שהנושא נמצא בעבודה.

המועמדים המיידים לפגיעה הם הציבורים שאינם משתמשים בטלפונים חכמים, באפליקציות, אם זה הציבור החרדי, הערבי וציבור הנשים בערים רבות, כמו עפולה, טבריה, בית שמש, מגדל העמק, אלעד, ראש העין, לוד, בית שאן, צפת, קריות, חדרה, בני ברק, אום אל-פחם, רהט, ביתר עילית, ואדי ערה, גוש שילה, עומר, חורה, אופקים, גוש עציון, נתיבות, שדרות, ירוחם, דימונה, יבנה, בקה אל-גרביה, קרית מלאכי, נתיבות, נצרת, טמרה, רמלה, אילת, אשקלון, ערד ועוד. יש אנשים שנותרו חסרי בית ואין להם אלא להשתמש בתחבורה ציבורית. יש נשים שמשמשות בתחבורה ציבורית כדי להביא את הילדים מהגנים ומהמעונות. יש נשים שמשמשות בתחבורה ציבורית כשהן הולכות לעבודה בגלל שיש להן פחות מכוניות או פחות רישיונות. זאת פגיעה מהותית באוכלוסייה שצריכה. ראינו בלוויה של מרן הרב קניבסקי, זכר צדיק וקדוש לברכה, שלולא הייתה תחבורה ציבורית הייתה קריסה אמיתית. דוגמה לכך היה

הטרמינל שהקימו בכביש גהה. היו ערים שלמות שלא הייתה אפשרות להגיע מהן בצורה אחרת. ההחלטה של משרד התחבורה היא החלטה שרירותית, כשאין נתונים ברורים שהציבור - -

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אנחנו עוד לא רואים החלטה.

שלמה קרעי (הליכוד):

זאת בדיוק הבעיה.

אוריאל בוסו (ש"ס):

הם מפרסמים להתייחסות הציבור, אבל אין פרסום אמיתי שהציבור יכול להתייחס אליו. זה לקחת כסף קל מהכיסים של אנשים כדי לייקר. שאף אחד לא יחשוב שמדובר בעוד שני שקל או שלושה שקלים. אם בערך הצבור במקום 100 שקלים אתה מקבל 125 שקלים, או במקום 200 שקלים אתה מקבל 250 שקל, בסוף זה מצטבר למשפחה עם ארבעה, חמישה נפשות שרוצים לעודד. כשלפני שמונה חודשים עליתי מעל בימת הכנסת ודיברתי על הפרסום של רשות החשמל, על כך שהיא רוצה לייקר את החשמל למשפחות ולעודד את התעשייה, שרת האנרגיה אמרה: "לא נכון, מה פתאום". בסוף התברר אחד לאחד כמו שאמרתי, שבאמת מייקרים לאנשים. אתה מייקר להם בתחבורה, מייקר להם בחשמל. אנחנו רוצים תשובה אמיתית בשביל לדעת שהגזירה הנוספת על התחבורה הציבורית זה לא עוד גזרת מס שרוצים בשביל לממן את הסובסידיה של כל ההסכמים הקואליציוניים בממשלה הנוכחית.

קטי קטרין שטרית (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, אני חושבת שזה דיון מאוד מאוד חשוב. אני חושבת שאילולא אתה היית זה שעומד בראש הוועדה הזאת הרפורמה הזאת הייתה עוברת מבלי שאף אחד התייחס אליה. אני רוצה להודות לך בעיקר על הרגישות.

יעקב מרגי (ש"ס):

כמו הרבה שינויים שפה מתגלים ומתוקנים, ראה ערך הדיון הקודם.

קטי קטרין שטרית (הליכוד):

רק שתדע שהתכנית הזאת של משרד האוצר ומשרד התחבורה נכנסת לתוקף ב-1 באפריל. כששמעתי שזה ב-1 באפריל, הייתי בטוחה שזאת בדיחה. תמיד נהגנו לשקר ב-1 באפריל, אבל מתברר שהשקר הזה הוא אמת. הולך להיות אסון לאומי במדינה הזאת, כי במשך העשור האחרון לא הייתה כזאת עלייה גבוהה של מחירי התחבורה הציבורית. אנחנו מדברים על כמעט 9% עלייה. עבור חלק מהנוסעים שמשמשים בערך צבור מדובר בהתייקרות של 25% מעבר למה שקיים. למשרד האוצר לעולם לא הייתה עדנה כמו עם הממשלה הזאת, כל החלומות הכי הזויים של האוצר מתגשמים להם. פתאום מישהו הגיע ומגשים להם את כל החלומות בכל ההתייקרויות, בחוסר הרגישות, בפגיעה באוכלוסיות שלמות. אנשים שנמצאים במצב כלכלי כל כך קשה, דווקא בהם הפגיעה. אני מנסה להבין מה ההיגיון בהתייקרות הזאת וברפורמה הזאת שמתגבשת ומגיעה. הרי מה אומר האוצר? את הכסף שאנחנו נקבל כתוצאה מההתייקרות נשים בתשתיות, אבל ריבוננו של עולם, שמישהו יגיד לאוצר שכל שיוסיפו כבישים, גשרים, כיכרות זה לא יוריד את התחבורה, זה רק יוסיף. אחיינית שלי בשם מעיין מרקוביץ', סטודנטית בראשון לציון שגרה בבאר שבע, אמרה שלאור העלייה הזאת היא תצא עם הרכב, לא עם הרכבת, כי זה יותר זול.

יעקב מרגי (ש"ס):

לא כדאי, יש פקקים.

קטי קטרין שטרית (הליכוד):

זה מה שיקרה. אני מנסה להבין מה ההיגיון, כמה בטון צריך להוסיף כדי להפקיע עוד אדמות, עוד שטחים, עוד כביש. זה לא הפתרון. הפתרון שמוצע בכל העולם זה להזיל. יש מדינות שהתחבורה הציבורית היא בחינם. אם תחבורה ציבורית זה משהו שהוא צורך קיומי כדי להוריד מהכביש את כל הרכבים הפרטיים, מה הועילו כאן חכמים בתקנתם, אלא אם כן אתם רוצים להוסיף עוד מיסים על הציבור ועוד

מיסים. זאת ממשלה שהבטיחה לא להעלות מיסים, ומה שאנחנו רואים כל יום זאת עוד עלייה, עוד עלייה ועוד עלייה, אין לזה סוף. זה שהתקשורת מאתגרת אנחנו יודעים, זה שהתקשורת לא מעלה ועושה תכנית אדירה וגדולה לעלייה המטורפת הזאת, אין כבר מה להגיד, כבר כלו כל הקיצים. אני מסתכלת על התכנית שלהם שאמורה להיות, אין להם שום דבר חליפי, לא נקבעו יעדים להגדלת שימוש המשתמשים. משרד התחבורה והאוצר, איך אתם רוצים להגדיל את כמות המשתמשים בתחבורה הציבורית בכל ישוב? זה שמדובר בפריפריה זאת נקודה.

יעקב מרגי (ש"ס):

הם רוצים להגדיל במרכז על חשבון הפריפריה.

קטי קטרין שטרית (הליכוד):

הזוי שאתם לא מציעים שום יעדים להגדלת שיעור המשתמשים בתחבורה הציבורית. אין את זה, לא רואים את זה. מבקשים מאותם אנשים שלא משתמשים בטלפונים חכמים, וזה לא רק בקרב החרדים, גם בקרב הערבים, בקרב האנשים שנמצאים בפריפריה.

יעקב מרגי (ש"ס):

מבוגרים.

קטי קטרין שטרית (הליכוד):

המבוגרים, האישה שהולכת בבוקר לשוק כדי לקנות ואין לה. היא בקושי יודעת להפעיל את מה שהיא יודעת להפעיל בטלפון הרגיל, הקטן, לא החכם, אז עכשיו היא צריכה טלפון חכם כדי להיכנס לאפליקציות. מי משתמש באפליקציות? אלה מחדרה לגדרה, ואני לא באה להעליב. יש אנשים מבוגרים, אנשים שנמצאים במצב סוציו אקונומי שלא יכולים להרשות לעצמם לקנות את הטלפון החכם. מה עושים להם? הם לא יזכו להנחות. מתגמלים את מי שיש לו טלפון חכם. עוד אבסורד, עוד אבסורד ועוד אבסורד, ואין שום תשובה.

צריך לבטל לחלוטין את הרפורמה הזאת. ישבה פה לפני מספר שנים מנכ"לית משרד התחבורה קרן טרנר – אגב, אני הייתי פעם ראש המטה של שר התחבורה - וטענה שהם יעשו, וגם הייתה מצגת מאוד מקצועית שבאה ואמרה כמה נוסעים משלמים במזומן, כמה בערך צבור, כמה בחופשי חודשי. אני רוצה לדעת מה אחוז הנסיעות שמשולמות בערך צבור על ידי אוכלוסיות שאינן זכאיות להנחות. לגבי אוכלוסיות שכן זכאיות, לא רק אזרחים ותיקים, האם הטבת הערך הצבור תבוטל? אני לא אופטימית, סלח לי אדוני היושב-ראש, כי אטימות פשטה, לצערי, בשני המשרדים האלה. היא פשטה בעוד כמה משרדים, אבל בעיקר במשרד האוצר שתופס את האוכלוסיות המסכנות האלו והופך אותן לקורבנות. אני מבקשת שיבטלו את הרפורמה הזאת. לא ייתכן ששוב ושוב אנחנו ממשיכים ופוגעים באותן אוכלוסיות, לא ייתכן שאדם חרדי, ערבי או מבוגר - -

אבי סלומה:

או נכה.

קטי קטרין שטרית (הליכוד):

לא ייתכן שמי שלא משתמש בטלפון חכם, לא משנה מה הסיבות, לא ייהנה מהמחירים הזולים. אם הנושא הזה לא יטופל כמו שצריך, אני משערת שאפילו נפנה לבית המשפט. זה לא הגיוני שתהיה אפליה כל כך בוטה ברפורמה, רפורמה שאני מאוד מקווה שתהפוך להיות 1 באפריל.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אני רוצה להודות לך, אדוני היושב-ראש, על קיום הדיון הזה בפגרה, על כך שאולי שברת חופשה או שברת דברים אחרים שדחית לפגרה. אני רואה בדיון הזה מסר, כי בפגרה דנים בדברים דחופים או בדברים מאוד חשובים, והדיון הזה נכנס לשתי הקטגוריות האלו. התחבורה הציבורית במסגרת מערכת היחסים שיש בין ועדת הכלכלה למשרד התחבורה נמצאת בראש סדר העדיפויות. המדיניות של השרה בתוך המשרד, כפי שגם היה פעם, זו התחבורה הציבורית. לשמועות שמגיעות עכשיו לגבי התעריפים, לא לגבי השירות, יש חשיבות כפולה לא רק לחלק של ההוצאה של כל אחד, גם בחלק העקרוני. כולנו יודעים

שמי שמשמש בתחבורה ציבורית זה או קהל שבוי שאין לו אפשרות אחרת, קהל חלש, אוכלוסייה חלשה, ציבור חלש, או כאלה שאנחנו מכוונים אותם, אפילו אם יש להם רכב פרטי. אנחנו מנסים לתעל את האנשים לנסוע בתחבורה הציבורית. ככל שאתה מעלה את המחירים, כך אתה פוגע באינטרס שלך ובתכלית של עצמך.

אני חושב שכדאי לעשות איזה שהוא סדר מסוים לגבי מה שאנחנו מדברים. אנחנו מדברים על כך, וזו לא איזו שמועה, שיש מגמה וכוונה להעלות את התעריף. ביטול ההנחה ברב קו, בערך הצבור, תביא לעלייה של 20% או 25% במחיר התחבורה הציבורית. על מי מדובר? דווקא באותן אוכלוסיות שאין להן את ההנחות הקבועות שאלה המשתמשים הרגילים, לא נוער וקשישים. דווקא לאלה שמשלמים את התעריף הגבוה אתה מבטל את ההנחה של 20%, הנחה שהיא היסטורית, הנחה שכבר ניתנת במשך עשרות שנים. זה היה אמור להיות בתוך דיוני התקציב ובתוך התקציב, אבל זה נדחה לימים האלה ואנחנו לא יודעים בדיוק מתי יהיה היום שזה יקרה. מדובר על עלייה דרמטית בעלות התחבורה הציבורית לאוכלוסייה שאין לה שום הנחה, לאוכלוסייה שברובה היא אוכלוסייה חלשה.

יש לנו היום שני מסלולי תשלום בתחבורה הציבורית: הרב קו המסורתי והאפליקציה החדשה. הרב קו המסורתי הוא לא טכנולוגי, הוא רב קו שאתה צריך להטעין, לשלם ולהתחשבן. ברב קו הזה אתה לא יכול לקבל את אותן פונקציות חדשות שמשרד התחבורה נותן לשאר האוכלוסייה באפליקציה. הבטיחו להפוך את הרב קו לרב קו משלם, כדי שיינתנו אותן פונקציות, אותן הטבות, אותם מסלולים שיש באפליקציה.

שלמה קרעי (הליכוד):

הוא לא רוצה שלחרדים יהיו הנחות.

אורי מקלב (יהדות התורה):

זה לא רק ההנחות, זה גם הייעול בתשלומים שיש בתוך האפליקציה. רבים מהמשתמשים בתחבורה הציבורית, ואני כאן פונה לאוצר ולמשרד התחבורה, ימשיכו לשלם את זה לא בצורה של אפליקציות אלא בצורה המסורתית, בצורה שהיא פחות טכנולוגית. אתם יכולים להפוך בקלות את הרב קו לטכנולוגי, אבל זה מצריך רצון עם קצת השקעה. למה עד היום לא עשו את זה?

נקודת ההנחה, ואני מניח שתשמע את זה גם עכשיו בתוך הדברים, שיש ריבוי תעריפים, שכל מה שרוצים זה לצמצם את התעריפים, אבל כל מה שהולך להיות זה רק עלייה. לא יהיה עכשיו צמצום תעריפים, הכל יהיה כלפי מעלה. כבר היום אתה נמצא במצב שבין האפליקציה לרב קו יש פערים גדולים של 100%. יש כאלה שמשלמים 2.5 שקלים לנסיעה, יש כאלה שמשלמים חמישה שקלים. הרב קו מוזיל את התחבורה בעיקר בתוך הנסיעה העירונית. בנסיעה הבין עירונית יכול להיות שהאפליקציה יותר זולה. נסיעה מבית לבית שמש תעלה שישה שקלים, מבית שמש לביתר - ארבעה שקלים. אם אתה נוסע מבית שמש לביתר וחוזר אתה תשלם שמונה שקלים. הפוך תשלם 12 שקלים. ממה זה נובע? מאיפה כל ההיגיון הזה? שבת שמש הרבה יותר רחוקה למרכז ירושלים מאשר ביתר. ביתר יותר קרובה לירושלים. כשאדם צריך להגיע בתחבורה הציבורית לעיר המרכזית, לא מתחשבים בקריטריון של סוציו אקונומי, מתחשבים בקריטריון של מרחק. אם אתם הולכים לעשות שינויים שהם שינויים מהותיים, הדבר המרכזי שאתם צריכים זה לבוא לציבור. מדוע יש ערפל סביב ההכנות לדבר הזה, סביב התכנית? אפשר לתת את זה לציבור לפני שמתחילים. יש כאן ועדה שמראה שהיא מעוניינת להיות מעורבת, גם דורשת להיות מעורבת בנושא של קביעת תעריפים. בדבר כזה אקוטי שיש לו כאלה השלכות ומשמעות תביאו לציבור את התכניות לפני שאתם מחליטים.

שלמה קרעי (הליכוד):

ביום שישי הבא הרפורמה הזאת תיכנס לתוקף ובינתיים כל מה שאנחנו יודעים זה רק כותרות על הרפורמה, אין באמת פרטים. מי ששיב כאן הסתיר את פרטי הרפורמה מחברי הכנסת, מהמ.מ.מ, מהעיתונות ומהציבור תקופה ארוכה. מאחר ויש לי חשד שהדבר נעשה בניסיון מכוון כדי למנוע ביקורת, כשהרפורמה כבר גמורה מספר חודשים, אני רוצה לדעת מה השינויים שבוצעו ברפורמה החדשה לעומת הרפורמה המקורית, שיתנו לנו את כל הפרטים. אני מאמין שלא היו כמעט שינויים, היה כאן רק ניסיון של הסתרה.

אדוני, הרפורמה הזאת היא של ממשלה נטולת ערכים לאומיים, ייעודים וחברתיים. נשאר ערך אחד אחרון בממשלה הזאת שרוצים לפגוע בו, וזה הערך הצבור. בכל הערכים פגעתם, עכשיו גם את הערך

הצבור אתם רוצים לבטל. לא סתם הרפורמה הזאת מתחילה ב-1 באפריל, כי ליברמן ומיכאלי חושבים שזה בסדר להתבדח על חשבון האזרחים החלשים ביותר.

יעקב מרגי (ש"ס):

שר האוצר לא יודע מה זה רב קו.

שלמה קרעי (הליכוד):

הם מרשים לעצמם להתבדח על חשבון החלשים ביותר שאתה, אדוני היושב ראש, בא מתוכם, אתה חוזר אליהם כל ערב, אתה יודע מי האנשים שמשתמשים בתחבורה הציבורית ומי באמת יפגע ביותר מהרפורמה הכושלת הזאת שמנסה לפגוע בציבור. הזכיר חבר הכנסת מקלב את השינויים בתעריפי התחבורה הציבורית. אני שומע שגם אצלנו בדרום אם אתה עולה לאוטובוס משדרות לאופקים אתה משלם מחיר גבוה יותר מאשר אם אתה לוקח את אותו אוטובוס ויורד ברהט. יש תושבים מסוג א' שממשלת האחים המוסלמים נותנת להם הנחות משמעותיות יותר, ויש את אנשי הפריפריה המסכנים הרגילים שצריכים לשלם כנראה יותר. שלא לדבר על הרכבות לנגב שלמרות שעבר הגל החמישי של הקורונה עדיין תנועת הרכבות של אשקלון, באר שבע, אופקים לא שבה לסדרה, ואני מקבל פניות. עשינו דיון בזמנו בשדולת הנגב, דיברנו על זה, אבל עדיין יש הרבה קווים שבוטלו. לפני שעושים רפורמה ומסתירים אותה בחדרי חדרים, צריך לבוא ולשמוע את הציבור ואת נציגי הציבור. המ.מ. כתב שהם לא קיבלו מידע, כשהרפורמה אמורה להיכנס בעוד שבוע וחצי.

יעקב מרגי (ש"ס):

התקשורת בהשתקה, משרד המשפטים בהשתקה.

שלמה קרעי (הליכוד):

רינת, האם יש תקדים כזה שלמ.מ. אין מידע על רפורמה שהולכת להיכנס לתוקף בעוד שבוע? האם קרה דבר כזה?

משה אבוטבול (ש"ס):

אני חושב, בניגוד למה שמשרד התחבורה בא ואומר, שההתייקרות הזאת בסוף תבריא משתמשים מהתחבורה הציבורית, אף על פי שכל הזמן מדברים על תחבורה ציבורית, על כך שיש עומסים בכבישים. אני כבר לא מדבר על ימים יפים שהיו פעם שבהם תמר זנדברג ממרצ העלתה חוק של תחבורה ציבורית חינם. היום היא מפחדת לציץ נגד ליברמן ומיכאלי וההצעה הזאת. איפה היא נמצאת? למה היא והחברים שלה לא נמצאים פה כדי לפחות את ההנחה להשאיר? משרד התחבורה צריך להגיד לנו מה שיעור המשתמשים היום, כמה לדעתם יגדל השיעור בשנה הבאה.

העניין הזה בוודאי מפלה ציבור ענק שלא משתמש בכל האפליקציות ובכל הדברים מהסוג הזה, אם זה עולים חדשים מאתיופיה, מרוסיה, חרדים, צעירים שלא משתמשים מטעמי אידיאולוגיה ומטעמי חסכולוגיה כי לא רוצים להיות קשורים לאינטרנט בגלל עלויות. עד שלא מוצאים פתרון הולם שגם הם יוכלו לקבל את מה שמגיע לכל אזרח אי אפשר לעשות אפליה כזאת.

אני רוצה לשבח את חברי לסיעה הרב מיכאלי שיחד איתי העביר את חוק הפקסימיליה כדי שאותם אנשים שאין להם את הסמארטפונים יוכלו לשלוח תלונות בפקסימיליה. אני רוצה לסיים בדברים שאמר הבוקר אדם מאוד חכם שאתה, אדוני היושב-ראש, מאוד אוהב ומעריך, וזה היושב ראש שלנו אריה דרעי. הוא הגדיר את הנושא כממשלת חלם ואמר שאלה שהיום לא מביטים לראות בתחבורה הציבורית מי אותם מסכנים ואותם אנשים, הם האחראי המבוגר על ההגה. אני חושב שכבודו אמור להיות אותו אחד שמנווט את הספינה הזאת.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

רינת, את יכולה לענות לקרעי על השאלה שלו, על המחקר שלך, על שיתוף הפעולה שקיבלת, נתונים וכו'?

רינת בניטה :

כן, אני אתייחס לכמה נקודות שעולות מתוך המסמך. היום יש שני אמצעי תשלום עיקריים: הרב קו והאפליקציות. לא קיבלנו מידע לגבי שיעור החדירה של האפליקציות נכון למועד שביקשנו, אבל ההנחה הסבירה היא שרוב הציבור של משתמשי התחבורה הציבורית לא עבר לאפליקציות, בטח לא הנוסעים הקבועים. מה שנוצר זה מצב שבו כל אחד מאמצעי התשלום גוזר לעיתים תעריפים שונים בגין נסיעות זהות. יכול להיות שאני אעלה בדיוק באותה תחנה וארד באותה תחנה והתשלום יהיה שונה בין הרב קו לתשלום באמצעות האפליקציה. אין דרך נוחה גם לדעת באיזה אמצעי התשלום יהיה נוח יותר להשתמש מלכתחילה, רק בדיעבד. קיימים פערים במחירי נסיעות עירוניות, אין קריטריונים ברורים לאיזה מהמקומות יש הנחה, על בסיס מה ההנחה הזאת מתקבלת. הפערים האלה קיימים בעיקר בפריפריה ובאזורי יהודה ושומרון.

אפשר לדבר על שלושה הבדלים מרכזיים בין אפליקציות החיוב לבין הרב קו: מועד החיוב, אופן חישוב דמי הנסיעה ואופן מתן ההנחה. במסמך מפורטים בדיוק ההבדלים בין אופן מתן ההנחה בתשלום באפליקציה לבין אופן מתן ההנחה באמצעות הרב קו. חלק מההנחות הן הנחות שמעוגנות בחקיקה. אחת הדוגמאות היא הנחה לבני נוער והנחה לאזרחים ותיקים שמעוגנת בחקיקה ראשית. בחוק ההסדרים שהוגש לשנים 2021-2022 הייתה הצעה להאחדת תעריפים כך שיחושבו על בסיס מרחק ותבטל הנחת הערך הצבור ברב קו, אבל זה הוסר בסוף מחוק ההסדרים ולא עלה לדיון. פנינו אל הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, אבל לא קיבלנו התייחסות לגבי תחולת הרפורמה, לא קיבלנו התייחסות לגבי הסוגיה של איך מגדירים נוסעים מזדמנים שהם אלה שצפויים להיפגע בעיקר מביטול השימוש בערך הצבור.

אורי מקלב (יהדות התורה):

מה המשמעות של צמצום ההנחות בפריפריה, מכך שבמקומות שהיום זה עולה 2.5 התעריף עלול לעלות ב-100%?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

היא לא יודעת, לא הוצג לה כלום.

רינת בניטה:

לא קיבלנו התייחסות לשאלה הזאת.

שלמה קרעי (הליכוד):

רינת, זה באמת רק נוסעים מזדמנים? זה כל הנוסעים הבוגרים שמשתמשים ברב קו, לא רק הנוסעים המזדמנים.

רינת בניטה:

הפגיעה היא בנוסעים המזדמנים, כי לנוסע קבוע יש תעריף לחופשי חודשי או לחופשי שבועי. אם אתה נוסע מזדמן שמשתמש ברב קו פעם, פעמיים, שלוש בשבוע, יכול להיות שלא משתלם לך לרכוש חופשי חודשי.

שלמה קרעי (הליכוד):

נוסע מזדמן נשמע מישהו שנוסע באקראי בתחבורה הציבורית.

רינת בניטה:

במסמך יש הגדרה לנוסע מזדמן. האם מישהו שנוסע באופן קבוע אחת לשבוע בתחבורה הציבורית הוא נוסע מזדמן?

שלמה קרעי (הליכוד):

הוא לא מזדמן.

רינת בניטה :

אין לי תשובה לדבר הזה, כי לא קיבלתי הגדרה למה הוא נוסע מזדמן.

שלמה קרעי (הליכוד) :

זו פשוט תדירות נמוכה.

רינת בניטה :

לעניין האם אנחנו מקבלים מידע או לא, סעיף 64 לחוק הכנסת נותן למרכז המחקר והמידע של הכנסת סמכויות של מבקר לעניין קבלת מידע. קורה לפעמים שאנחנו לא מקבלים מידע.

אורי מקלב (יהדות התורה) :

מה עשיתם אחרי שלא קיבלתם את המידע? שלחתם מכתב?

יעקב מרגי (ש"ס) :

היא לא הוקמה על פי חוק.

שלמה קרעי (הליכוד) :

היא אומרת לך שהיא הוקמה על פי חוק.

אורי מקלב (יהדות התורה) :

יש לה סמכות של מבקר.

יעקב מרגי (ש"ס) :

אין להם סמכות.

שלמה קרעי (הליכוד) :

היא אומרת לך שיש.

יעקב מרגי (ש"ס) :

יש לה סמכות לבקש, אבל אם משרדי הממשלה לא משתפים פעולה אין לה מה לעשות.

אורי מקלב (יהדות התורה) :

האם יושב-ראש הכנסת מתערב?

שלמה קרעי (הליכוד) :

יש לה סמכות כמו של מבקר המדינה.

יעקב מרגי (ש"ס) :

יושב-ראש הכנסת הנוכחי ביטל את הכנסת כלפי הממשלה, אז מה אתה מצפה?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון :

רינת, תודה על הסקירה. אהוד עוזיאל, ראש מטה השרה, בבקשה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

איפה הפקידות של המשרד?

יעקב מרגי (ש"ס):

ממתי ראש מטה בא לוועדה להסביר? ביקשתי את עמדת השרה? ביקשתי את עמדת המשרד. זה הזלזול.

אורי מקלב (יהדות התורה):

פעם ראשונה שאני נתקל במצב שעובדי משרד התחבורה, שהפקידים לא נמצאים. אתם יודעים למה? כי כשאני שואל את הפקידים הם צריכים לענות לי, אהוד לא חייב לענות לי.

יעקב מרגי (ש"ס):

ראש מטה לא יבטא עמדה מקצועית של משרד, עם כל הכבוד.

אורי מקלב (יהדות התורה):

פעם ראשונה שאני נמצא בוועדת הכלכלה בנושא תחבורה שלא נמצאת הנציגות של המשרד עצמו, הפקידות המקצועית, אנשי המקצוע.

עידית חנוכה:

ההזמנה היא לשרה, והשרה בוחרת את מי היא רוצה לשלוח.

אהוד עוזיאל:

אני גם היועץ המקצועי במשרד וגם מי שמרכז כרגע את המהלך.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

היו לנו כמה מקרים שהייתה זילות של ועדת הכלכלה מבחינת נוכחות הבכירים בה וכו'. היה גם דין ודברים נוקב עם חלק מהשרים על הדמויות, אפילו עם האוצר. ישבתי עם האוצר, כולל על מי יגיע לדיונים ואיזה בעלי תפקידים. אנחנו הולכים להתעקש על זה במושב הבא. עוד נהנים מהערפל של הפגרה, אבל אנחנו נורא נחוישים לגבי מי הבן אדם, אנחנו נפעל בהתאם.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אמנם ראש הלשכה של השרה מאוד בכיר, אבל הכנתי סדרת שאלות לפקידות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אהוד עוזיאל, מה הגדרת התפקיד שלך?

אהוד עוזיאל:

היועץ המקצועי לשרה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אז למה כתוב לנו ראש מטה? זה לא נכון?

אהוד עוזיאל:

זו זכות גדולה, אבל כרגע אני - -

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

יש ראש מטה לשרה?

אהוד עוזיאל:

יש ראש מטה לשרה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אז אתה יועץ מקצועי?

אהוד עוזיאל:

אני היועץ המקצועי. אני מודה ליו"ר הוועדה על הדיון החשוב, אני חושב שהנושא הזה בהחלט חשוב ונמצא על הפרק. כמו שגם אמרת בפתח הדברים, נושא התחבורה הציבורית הוא בראש סדר העדיפויות של המשרד ושל השרה. הוועדה פה שותפה לכמה וכמה מהלכים בתחום הזה, באמת לשים את התחבורה הציבורית כפתרון וכאמצעי שכל אחת ואחד יכולים לנסוע בו. גם בתקציב המשרד יש לראשונה תכנית חומש, יש התחייבות של הממשלה להגדיל ב-2.7 מיליארד סך הכל כך שתקציב הסובסידיה, ההשקעה של המדינה מתקציבה בתחבורה הציבורית יגדל עד 15.5 מיליארד שקלים ב-2026. יש פה השקעות מאוד גדולות, המדינה משקיעה הרבה יותר בתחבורה הציבורית.

יעקב מרגי (ש"ס):

השאלה לאן זה יופנה.

אהוד עוזיאל:

הוא מופנה כרגע כבר לרכש של אוטובוסים. גם בדימונה יש עכשיו הסכם לחשמול האוטובוסים, גם בגוש דן, גם בצפון. כרגע השרה נמצאת בחיפה, גם שם יש אוטובוסים נוספים. יש הרבה מאוד השקעה בתחום, לאותה מטרה. כאשר במשרד ניגשנו לנושא הזה של המחירים, עלו שתי סוגיות. סוגיה אחת היא מה שתיארו חבר הכנסת מקלב וחבר הכנסת קרעי, שאין אחידות בתעריפים, אין כללים, אין שיטה, מה שמייצר הרבה בעיות ביכולת של הנוסע לדעת כמה הוא צריך לשלם, איך נוסעים, לאיפה. סוגיה שנייה שעלתה הייתה כדאיות הנסיעה, כי לעיתים נסיעה אחת עולה ככה ואחת אחרת. השאלה איך אפשר להפוך את התשלום בתחבורה הציבורית לכדאי יותר, למשתלם יותר, כדי שיגרום ליותר אנשים לנסוע בתחבורה ציבורית לא כקהל שבוי אלא מבחירה. זה דורש להוסיף הרבה מאוד אוטובוסים, כי אנחנו בפער מאוד גדול של שירות. צריך להגדיל מאוד את השירות ולהפוך את הנסיעה למשתלמת יותר. נעשית הרבה מאוד עבודה שכמו שאמרת היו"ר אני מאמין שבימים - -

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אהוד, עד כאן דברי פתיחה. מה הכוונה שלכם לעשות? האם התעריפים יתייקרו? האם אתם שוקלים לבטל את אותה יוזמה שכבר הייתה בחוקי ההסדרים הקודמים, היוזמה לביטול ההנחה של ערך צבור? אם הרפורמה הזאת מוצגת ב-1 באפריל ואנחנו עכשיו שבועיים לפני, זה אומר שהיא כבר מעוצבת. למה לא מציגים חלקים ממנה? לפחות שנוכל להתייחס, אולי להגיד לכם לעצור רגע, לבדוק. אני מניח שכל הרפורמה הזאת בסמכות של שר, בלי חקיקה, בלי שום אישורים אחרים. איפה אנחנו נפגוש את הרפורמה? באיזה תחנות הכנסת תהיה הריבון לבדוק את הרפורמה הזאת, לאשר אותה? מה נכנס לתוקף באפריל ומה יהיה חייב לעבור דרכנו, אם בכלל משהו עובר דרכנו?

אהוד עוזיאל:

התעריפים היו אמורים להתייקר בפברואר, אבל שר האוצר ושרת התחבורה דחו את ההתייקרות. כרגע הכוונה היא לשנות את התעריפים כך שלא יתייקרו, וזה השינוי או הרפורמה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

לאורך השנים יש ייקור. פה משנים שיטה, את שיטת ההנחות. האם אנחנו מדברים רק על התייקרות שנובעת מהדלק או דברים כאלה, או שהשיטה הולכת להשתנות, כולל ביטול אותן הנחות של 20% שהיו משמעותיות?

אורי מקלב (יהדות התורה):

האם ההתייקרות תהיה יותר מ-10%?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

זה יפה שהשרים עצרו את ההתייקרות הכללית, אבל האם השיטה - - ?

אורי מקלב (יהדות התורה):

אהוד, לא התייחסת לנושא הזה של ביטול ערך צבור.

שלמה קרעי (הליכוד):

במי אתם נאבקים כשאתם רוצים לבטל את הערך הצבור? יש כסף לפנסיות תקציביות, יש 50 מיליון לבנט, אז למה אין כסף לערך צבור?

אהוד עוזיאל:

הייתה אמורה להיות התייקרות כללית של התעריפים, כמו שאתה מתאר היו"ר, של כמעט 9% כך שברוב המדינה המחיר היה עולה משישה שקלים לשישה וחצי שקלים. במקום זה בודקים עם משרד האוצר איך לשנות את השיטה. אני מאמין שבימים הקרובים זה כבר ייצא, השרים יגבשו איזו שהיא הודעה. משנים את השיטה כך שהמחירים ישתנו אבל לא יתייקרו.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אם מבטלים הנחה של ערך צבור, מדובר על ייקור של 20%.

אהוד עוזיאל:

לרוב הציבור המחיר יהיה משתלם יותר.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

מה זאת אומרת? המ.מ.מ אמר לנו שהרוב לא משתמשים באפליקציה.

אהוד עוזיאל:

אין קשר, זה גם ברב קו וגם באפליקציה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

ברב קו ערך צבור זה 20%. אם הוא מבוטל, מדובר על התייקרות של 20% לרוב הציבור.

אהוד עוזיאל:

השיטה משתנה בצורה כזאת שאנחנו מסיטים את ההנחות, בוחנים איך להסיט אותן.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אם אתה מוסיף מיליארדים לתחבורה ציבורית, למה אתה לא מוסיף מיליארדים למימון העלויות של המשתמשים? למה להסיט הנחות? שים מיליארד או שניים בתעריפים.

אהוד עוזיאל:

גם בגלל שהשיטה היום לא עובדת, לא מביאה הנחות לכל מי שצריך - -

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אין בעיה, תוסיף הנחות. אם אתה מגדיל את ההוצאה לתחבורה ציבורית, תוסיף הנחות למי שצריך.

שלמה קרעי (הליכוד):

מה העלות של ההנחה של הערך הצבור בשנה? אם זה רק נוסעים מזדמנים, מה העלות של זה?

אהוד עוזיאל:

הערך הצבור זו החלטת ממשלה מהקיץ. אנחנו מזיזים את ההנחה הזאת למוקדים אחרים.

שלמה קרעי (הליכוד):

למה?

אוריאל בוסו (ש"ס):

זאת בדיוק הנקודה, שלוקחים כסף - -

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

מה עלות ההנחה של הערך הצבור, יש לכם את זה בשלוף?

אורי מקלב (יהדות התורה):

בתקופת התקציב דיברו על כך שזה יחסוך 200 מיליון.

אהוד עוזיאל:

סגן שר התחבורה לשעבר חבר הכנסת מקלב אמר שהערך הצבור מעודד נסיעות בודדות, או נתן הנחה לנסיעה בודדת. אנחנו בוחנים כיצד לעודד שימוש יותר קבוע, שימוש תדיר בתחבורה ציבורית, לתגמל את מי שמשתמש יותר. בחצי השנה האחרונה שמענו את הציבור, עלו הרבה טענות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

באיזו דרך שמעתם את הציבור?

אהוד עוזיאל:

פגשנו את ארגוני התחבורה הציבורית.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

כשהציבור רוצה להגיד משהו, הוא מתייחס לתכנית. למה הוא יתייחס אם לא הציגו לו את התכנית?

אהוד עוזיאל:

הפרוצדורה היא שיש ועדת מחירים משותפת למשרד האוצר ומשרד התחבורה, הצוותים המקצועיים מעלים את ההמלצות שלהם, והוועדה מגבשת המלצה ומגישה את ההמלצה לשרים. זה ההליך.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אין בו שיתוף ציבור, זאת פשוט החלטה שרירותית של שר. לא תידרשו לשום תיקוני חוק או דברים אחרים?

אהוד עוזיאל:

למעט ההנחות הקבועות בחוק שנשמרות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

ההנחה של ערך צבור היא בחוק?

אהוד עוזיאל:

לא, היא הייתה הנחה שנתנו כדי לעודד אנשים לעבור מכרטיסיות נייר לרב קו.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

דניאל מלצר, אגף תקציבים, בבקשה.

דניאל מלצר:

יש עלייה של המדד שנובעת מהתייקרות שקורית כרגע בכל העולם, בעיקר מההתייקרות של הדלק. הכניסה של עליית המדד לתוקף הייתה אמורה להיות כבר בפברואר, אבל שרי התחבורה והאוצר החליטו לדחות את העלייה הזאת ל-1 באפריל. השרים ביקשו שהגורמים המקצועיים יבחנו רפורמה, שינוי משמעותי במבנה התעריפים, על מנת לא לעשות העלאה כזאת רוחבית ללא שינוי בתחבורה הציבורית. נאמר פה על ידי רוב חברי הכנסת שיש עיוותים בתעריפים, ואנחנו לגמרי מסכימים. אנשים לא מבינים כמה הם משלמים, יש פערים בין מפעילים שונים, קווים שנוסעים אותם מרחקים משלמים תעריפים שונים, יש פערים בין האפליקציה והרב קו שמטרידים את כולנו ובסוף מייצרים מצב שאנשים נוסעים פחות בתחבורה הציבורית. שאלתם לגבי השימוש באפליקציה, אז בין 4% ל-5% משתמשים באפליקציה הזאת.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

האם אתם מתכוונים להוסיף מיליארדים למימון העלויות של שימוש בתחבורה ציבורית, לא רק לאוטובוסים ותשתיות? האם בתכנית הזאת מוסיפים כסף להוזלת העלות של תחבורה ציבורית?

דניאל מלצר:

בתקציב האחרון שמנו - -

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

את זה עשיתם. שאלתי לגבי העתיד. האם בתקציב 2023, 2024 יש תוספת תקציבית להוזלת תעריפי התחבורה הציבורית? אורי דיבר על כך שיתווספו 26 מיליארד שקל עד 2026 להשקעות בתחבורה הציבורית. הצגת נתון של השקעה בתחבורה ציבורית, בתשתיות, שתלך ותגדל - -

אהוד עוזיאל:

7.5 מיליארד תוספת רק לשירות, להגדלת השירות בחמש השנים האלו.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

לתשתיות.

אהוד עוזיאל:

תשתיות זה בנוסף. יש עוד 46 מיליארד ברכבת.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

כמה מהכסף בתכנית החומש להגדלת ההשקעות בתחבורה הציבורית ילך להוזלת העלות של תחבורה ציבורית?

דניאל מלצר:

יש דיוני תקציב. אני לא יודע להגיד מה היא חלוקת - -

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

את הכל אתם יודעים להגיד, אתם לא יודעים להגיד כמה שקלים ילכו להוזלת השימוש בתחבורה הציבורית. אתם מתכוונים להזיל את התחבורה הציבורית, להקצות לכך כסף? בתכנית רב שנתית יש אסטרטגיה לשרה. בבת עיניה זה תחבורה ציבורית, זה כל עולמה, לכן זה עשרות מיליארדים. כמה מזה הולך להוזלת השימוש בתחבורה הציבורית?

אהוד עוזיאל:

עוד לא יודעים. הכסף הולך להגברת השימוש ולהגדלת השירות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אבל לא להוזלת השירות.

אהוד עוזיאל:

זה בדיוק הדיון שייעשה היום בין השרים.

יעקב מרגי (ש"ס):

ב-1 באפריל זה ייכנס לתוקף.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אבי סלומה, נציג הנכים, בבקשה.

אבי סלומה:

תודה רבה שהזמנתם אותי. במדינות אירופה ובארצות הברית לנכים יש תחבורה ציבורית חינם אין כסף. הם עולים לאוטובוס נגיש, אין להם בעיה. זה קורה במטרופולין הגדול של ניו-יורק, לונדון, סינגפור, דובאי. רק בארץ הזאת אני שמשמש בתחבורה הציבורית בגלל שאין לי רישיון לרכב צריך לשלם עבור נסיעה מגבול בני ברק לירושלים 1,200 שקל. למה? כי התחבורה הציבורית לא נגישה לי. אם אני צריך להגיע למודיעין, התחבורה הציבורית לא נגישה ולי ועולה לי הלוך וחזור 600 שקל. למי שרוצה להגיע מרמת גן לחולון אין תחבורה ציבורית. למה? הרי זה 10 קילומטר. אני צריך לנסוע מרמת גן לתל אביב, ומתל אביב לחולון. למה? כי אין תחבורה ציבורית מבני ברק לחולון. כנראה שהרבנים לא מבקשים להגיע לחולון.

אורי מקלב (יהדות התורה):

למה? איך אתה יכול להגיד דבר כזה?

שלמה קרעי (הליכוד):

במקום להאשים את הרבנים, תאשים את מיכאלי.

אורי מקלב (יהדות התורה):

האוטובוסים הבינעירוניים הם לא נגישים.

אבי סלומה:

מרמת גן לחולון זה לא נגיש.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

לא נגיש. בתוך גוש דן הוא לא מצליח למצוא נסיעה למרחק של 10 קילומטר שתהיה נגישה. ישראל גנון, יושב ראש ארגון נהגי האוטובוס, בבקשה.

ישראל גנון:

יש 220 נפילות של אזרחים מעל גיל 65 בתוך האוטובוסים בשנה, רובן הן בגלל התעסקות עם כסף בזמן העלייה לאוטובוס. אם רוצים לעשות רפורמה שלא מנותקת מהשטח, חברים, קודם כל תתנו למבוגרים, לאלה שבנו את המדינה, לאלה שאנחנו חייבים להם כל כך הרבה נסיעות בחינם, בדיוק כמו שאבי אמר. הגיע הזמן שתחבורה ציבורית תהיה נגישה לכל המבוגרים במדינה, כשעל הדרך אפשר להכניס אוכלוסיות נוספות כמו סטודנטים, כמו המשפחות של הנהגים. ככה מעודדים תחבורה ציבורית ולא עושים תמריץ שלילי וגורמים לאנשים לא להשתמש בתחבורה הציבורית, מה עוד שהשכר של הנהגים וגם חלק מההכנסות של החברות מגיע מהתיקופים. אם אנחנו מורידים את זה, אנחנו קוברים את כל התחבורה הציבורית בישראל.

שלמה בעהם:

אני נוסע בתחבורה הציבורית כל יום, כל היום. התוספות הקטנות האלו שנראות גרוש פה, גרוש שם זה המון כסף. במקום שנגיד, "או אוכל או תרופות", עכשיו נגיד, "או אוכל או תרופות או לצאת מהבית". אי אפשר להעלות את המחירים של התחבורה הציבורית, נקודה. אף אחד מכם לא היה עם סלים או עם תינוק באוטובוס ושילם באפליקציה. לשלם באפליקציה זה אשכרה מתכון לנפילה, משום שקשה להפעיל את הטלפון, להעלות את הדבר הזה כשאתה לא במקרה יושב על יד הקוד. אני מודה שהרבה פעמים לא שילמתי באפליקציה כי לא יכולתי, ויש לי טלפון. גם אני יודע להפעיל טלפון, אבל אי אפשר עם סלים.

אורי מקלב (יהדות התורה):

יש מקומות שאפשר לתקף לפני העלייה לאוטובוס.

יוני קריספין:

מתחילת הדיון הזה עוברים לי בראש כל תמונות הנוסעים שעלו אלי לאוטובוס ב-20 השנים האחרונות. הפגיעה תהיה מאוד קשה בנהגים ובנוסעים. אנשים ומלא משפחות ייפגעו ויעדיפו לא לנסוע בתחבורה הציבורית אם המחירים האלה יעלו. חייבים למנוע את העלייה הזאת. אני בעד שתהיה רפורמה, אני בעד שהכל יהיה מסודר ומאורגן כי הרבה אנשים מטעינים רב קווים בקודים לא נכונים ובסוף משלמים כפול והולכים לקבל זיכוי, אבל להעלות את המחירים זה פשוט להגיד לאנשים להישאר בבית. מי נוסע באוטובוסים? זו הסבתא שהולכת לבקר את הנכדים, אלה הילדים שהולכים לבקר את הסבתא אחרי הלימודים, זה בייביסיטר, מנקות, עוזרות בית. אני רואה בדיוק מי נוסע איתי באוטובוס מידי יום. או שהאנשים האלה ילכו ברגל, או שהם ייסעו בקורקינטים הממונעים ויפלו איתם. אני לא יודע איזה פתרונות ימצאו בשבילם. כל שקל חשוב לאנשים האלה.

שלמה קרעי (הליכוד):

מדברים על כך שרוצים תחבורה ציבורית בשבת, אבל פוגעים בתחבורה הציבורית בימי חול. אתה מבין את המיכאלי הזאת?

ששי שדה:

מדינת ישראל נמצאת בקטסטרופה תעבורתית לא רק עם הרכבים הפרטיים בפקקים שעולים לנו מיליונים, גם בתחבורה הציבורית. במסדרון פה תפסה אותי אחת מהצוות שלך, אדוני היושב-ראש, שגרה ברמות בירושלים וסיפרה לי על הקושי שלה להגיע הביתה. מרוב שהאוטובוס שהיא עולה עליו מלא היא לא מצליחה לתקף. אם רוצים להגדיל את הפדיון מהנסיעות, צריך לדאוג שהתחבורה הציבורית תהיה שווה לכל אדם, שכולם יוכלו להגיע ולהשתמש, שתהיה זולה, שתהיה אמינה, שאנשים יתקפו. ברגע שאנשים יתקפו זה יגדיל את הפדיון, זה יגדיל את הרווח למשרד התחבורה, למפעילים, לנהגים, כולם ייהנו מזה. הדרך פה מייצרת תמריץ שלילי, יש דרכים אחרות לעשות את זה.

בקי קשת:

הדיון הזה מאוד מאוד חשוב, מדובר בחופש התנועה של הציבור. יש משמעות עקרונית למחיר. כדי שמי שחי בעוני לא ישלם את המחיר צריך שההשקעות יהיו של המדינה, שהסבסוד יגדל ויותר אוכלוסיות יקבלו הנחות.

סיון שמואלביץ:

אנחנו מתנגדים בתוקף לביטול ההנחה של הערך הצבור. חוץ מהציבור החלש והשבוי זה פוגע גם בנוסעים קבועים שלא קונים חוזים. אנחנו היום מעודדים יותר שימוש בתחבורה ציבורית. לאנשים שעובדים היברידיים מהבית לא משתלם לקנות חוזים תקופתיים, הערך הצבור בשבילם הוא קריטי. יש פה סתירה להכרזות של המדינה בשנים האחרונות על עידוד שימוש בתחבורה הציבורית. השינוי הזה שאנחנו עדים לו משמעות הוא דרמטי מאוד. אנחנו מציעים לקחת את התקציבים מכל מיני הטבות שיש לרכב הפרטי, ככה נוריד את כמות הרכב הפרטי בכבישים ונעודד יותר שימוש בתחבורה הציבורית.

תמר אוחנה:

גם אנחנו חושבים שאין צורך להעלות כרגע את התעריפים, שיש צורך בעידוד התשלום ואכיפת הגבייה. כרגע אין תמריץ לחברות לעשות את זה, כי מרבית התשלום שלהן מגיע מהקילומטרים, פחות מהגבייה. אני מכירה חברות שכמעט ואין בהן מבקרים. צריך להעמיק את התשלום בפועל, לא להוסיף תשלום, ודרך זה גם לעודד שימוש בתחבורה הציבורית. דבר נוסף שאנחנו רואים, וגם אדוני היושב-ראש התעסק בזה הרבה, זה אלימות כלפי נהגים. אנחנו רואים עלייה מטורפת במקרי האלימות כלפי נהגים. אנחנו רואים בתקשורת קשירה בין העלאת שכר הנהגים לבין העלאת תעריפי התחבורה הציבורית. הקשירה הזאת מסוכנת, היא מייצרת עוד לחץ של הציבור על הנהגים ועלייה באלימות. תודה על הדיון הזה.

שי שמאי גליק:

כבר היום יש אפליה בין האפליקציה לערך צבור. נסיעה מבית שמש לירושלים עלתה לי 14.5 שקל, כשבאפליקציה היא עולה 10 שקלים. אם יש לך ערך צבור ההפרש הוא של שני שקלים, אבל אם אין לך זה כמעט 50% הבדל. הציבור החרדי לא עובר לאפליקציות, משרד התחבורה צריך להבין את זה. עם כל הכבוד למרב מיכאלי, אנחנו לא נעבור לאפליקציות. לא ייתכן שנפסיד כמעט 50% בגלל זה. חייבים למצוא פתרון לציבור החרדי. כרגע יש אפליה על רקע דת של קרוב ל-50%. ברגע שיבוטל הערך הצבור זה יעלה הרבה יותר. לא יכול להיות שמשרד התחבורה בא ודופק את הציבור החרדי עוד יותר. לנו כציבור אין כסף, אין את האופציה לאפליקציה. או שתמצאו לנו פתרון, או שלא תבטלו את ההנחה של הערך הצבור.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

זה לא רק על בסיס דת, זה גם אם אתה בן אדם לא דתי בן 80 שיש לך רק רב קו.

שי שמאי גליק:

אנחנו עוזרים לכולם.

אבי סלומה:

האם לקשישים ההנחה תישאר גם אחרי הרפורמה?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

כן, זה על פי חוק.

אבי סלומה:

גם הערך הצבור?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

את הערך הצבור אפשר לבטל.

אברהם פריר:

אני רוצה להודות ליושב-ראש על היוזמה לדיון המאוד מאוד חשוב הזה. המדיניות או המשנה של האוצר קיימת כ-10 שנים. בשלב ראשון היא ביטלה את 54 התאגידים, את 2,200 מוניות השירות שפעלו במקביל לקווי האוטובוסים, ואז אוטובוסים ביטלו את הנסיעה שלהם, לאט לאט ביטלו את השירות. נוצר מצב שנתנו סובסידיה לאגד, לכן. עכשיו כשכבר אין מוניות שירות הם יכולים להרשות לעצמם להעלות, לבטל.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

פריד, עשית משהו שלא עושים בוועדה, לא דיברת על הנושא, אבל מכיוון שמוניות השירות חשובות לי יהיה דיון בוועדה על מוניות השירות. יש התחייבות של משרד התחבורה להביא לי סוף סוף את התקנה הזאת.

יעקב מרגי (ש"ס):

הם מתחייבים שנים.

אברהם פריר:

אני מקבל את ההבטחה שלך לדיון נוסף בנושא הזה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

נעשה דיון על מוניות השירות.

שלמה קרעי (הליכוד):

חבר הכנסת מקלב אומר שבסביבות חצי מיליון אנשים כלולים באותם נוסעים מזדמנים. יוצא שנוסע כזה מקבל 400 שקל הנחה בשנה. הנוסע המזדמן שהם מדברים עליו מוציא על תחבורה ציבורית 1,600 שקל בשנה. עכשיו הולכים לבטל את ה-400 שקל הנחה והוא יוציא 2,000 שקל בשנה.

שלמה קרעי (הליכוד):

זה חוץ מהעלייה הצפויה של המחירים.

משה כהנא:

כפי שאמר נציג האוצר, מעט מאוד נוסעים עושים שימוש באפליקציות. ממה שאנחנו מכירים, עד 4% מכלל הציבור עושה שימוש באפליקציות, הרוב מוחלט נוסע עם הרב קו. החיסכון שצופים להשיג לעומת הפגיעה הוא מאוד זניח. הערך הצבור זה מנגנון לכל הנוסעים הקבועים בתחבורה הציבורית, אפשר להשתמש בו ב-30 שקלים ומעלה. נוסע מזדמן יכול לרכוש נסיעה בשישה שקלים או בתעריף באותו אשכול. הערך הצבור מהווה את עמוד השדרה של הנוסעים בתחבורה ציבורית.

אורי מקלב (יהדות התורה):

כמה עמלה אתה מקבל בשנה על הרב קו?

משה כהנא:

זה לא רלוונטי לדיון.

אורי מקלב (יהדות התורה):

זה כן רלוונטי, כי זה המניע שלהם לעבור לאפליקציה. אם לא זה לא הייתה אפליקציה. אם העמלה, שהיא 200 מיליון לשנה, על הרב קו הייתה זולה - -

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

הדבר הזה הוא תחרות, מכרז? יש ספק אחד של רב קו?

משה כהנא:

לא ספק אחד. אנחנו נמדדים על הביצועים שלנו בהצלחה לאורך מספר שנים, כשהציבור יכול לבחור ממי הוא מקבל שירות. זה המנגנון המרכזי למעבר בין קווים, לנסיעה קבועה של נוסעים בתחבורה הציבורית. אנחנו מאמינים שמשרד התחבורה והאוצר לא רוצים לפגוע בציבור הנוסעים.

יעקב מרגי (ש"ס):

רצינו לשמוע על רפורמה גדולה, מהותית, משמעותית שאמורה להיכנס ב-1 באפריל, אבל אנחנו שומעים גמגום מצד משרד התחבורה, גמגום מצד משרד האוצר, ואין תשובות. אני חושב שצריכה לצאת מפה קריאה לא להכניס לתוקף שום רפורמה, גם אם יש סמכות לשרה, בלי להציג אותה בוועדת הכלכלה. האם יש מגמה לבטל קווים לא רווחיים שנכנסו ברפורמה של ישראל כץ? אנחנו, תושבי הפריפריה במועצות האזוריות זכינו לתחבורה ציבורית לא בתדירות גבוהה, קווים לא רווחיים. האם יש מגמה לבטל את הקווים האלה, לצמצם את התדירות שלהם? האם המגמה של השרה להעמיק את ההשקעה בתחבורה הציבורית באזור המרכז, בגוש דן על חשבון הפריפריה? אני קורא לשרה, אם היא באמת רוצה להוסיף קווים, רוצה להוסיף אוטובוסים באזורי הביקוש, שתגיש תכנית איך היא מתמרכת אזרחים ונהגי אוטובוס להצטרף למאמץ הלאומי, כי כרגע יש מחסור בנהגי אוטובוסים. נהג אוטובוס צריך לעבור קורסים ביחסי אנוש, ביחסי ציבור. היום לוקחים נהגי אוטובוסים באזורים מסוימים שזה כמעט סכנת נפשות לעלות איתם. אם אתה אומר להם מילה לא במקום אתה יכול לחטוף מהם גם מכות. זה אופייני לאזורים מסוימים בארץ. אני מבקש לדעת אם יש תכנית לעודד חיילים משוחררים ואזרחים במסלולים מקוצרים ואיכותיים שיעבו את צי נהגי האוטובוסים. אנחנו מדברים גבוהה גבוהה על מיליארדים של השקעה, רק למי, למה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

במעמד נהג האוטובוס צריך להכיר כעובד ציבור, אבל זה נושא שנביא בחוק.

אוריאל בוסו (ש"ס):

הנקודות שהעלה מרכז המחקר ולא קיבלנו עליהן תשובות צריכות להיות, אדוני היושב-ראש, בסיכום הדיון. האם באמת מתוכננת רפורמה ל-2022? האם מתוכנן לבטל, מעבר לעלייה הרגילה, את הערך הציבורי? האם לצד הרפורמה יש בכלל היתכנות להכניס תבחיני איחוד מכרזים עתידיים לתחבורה הציבורית בשביל שהשירות לציבור ישתפר? מי שנוסע לכותל, למשל, יודע שאנשים נוסעים שם כמו סרדינים, וזאת רק דוגמה אחת. לכו תצאו ותראו, אין שום התייחסות לדבר הזה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

למה בכלל קיימנו דיון כזה בפגרה? אנחנו לא רוצים לחשוב שהתזמון לכניסת רפורמה כזאת מתרחשת בפגרה, מדובר על לעשות שינויים מרחיקי לכת במדיניות ממשלתית של משרד ספציפי כשלכנסת אין יכולת לטפל בזמן אמת ולפקח. ועדת הכלכלה מוכיחה שגם בפגרה בכל צעד שהוא חד צדדי, לא שקוף ולא שיתף את הציבור היא תדע להתכנס ולעשות עליו פיקוח בזמן אמת. טוב לה לרפורמה הזאת שהייתה

מגיעה בזמן שהכנסת עובדת, לא ב-1 באפריל. אם אפשר לדחות אותה ל-1 ביוני וקודם להציג את העקרונות שלה, זאת בקשתנו ממשרד התחבורה.

יעקב מרגי (ש"ס):

אני לא חושב שמשרד ממשלתי מסוגל להחיל רפורמה ב-1 באפריל כשהוא לא יודע מה היא, כולל פרסום, כולל הכל.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

שרת התחבורה מאמינה בשיתוף ציבור, מאמינה בשקיפות. הנה יש פה הזדמנות, גם אם לא לפי חוק, גם אם סמכויותיה לפעול ב-1 באפריל בלי לשאול אף אחד, להכניס את הרפורמה הזאת לתוקף ביוני ובמאי עם כינוס הכנסת להציג אותה להערות. אולי יש הערות טובות, אולי יעשו תיקונים ולא יעשו טעויות.

אנחנו מבקשים לא לבטל את הערך הצבור. למדנו שרוב השימוש הוא ברב קו, לא באפליקציה. ה-20% הנחה הם דרמטיים. אליהם מצטרפים עוד ייקור תעריפים. יכול אדם לשלם 30% יותר על תחבורה ציבורית ביחס לשנה קודמת.

שרת התחבורה הכריזה שאין כמעט דבר שחשוב לה יותר מאשר תחבורה ציבורית, אבל הנה יש פה מגמה הפוכה. היא הצליחה להביא מיליארדים לתשתיות, לאוטובוסים, להשבחת שירות, אבל לא קיבלנו תשובה כמה מיליארדים הביאו לעידוד השימוש בתחבורה ציבורית, כשעידוד השימוש זה הוזלה. אם זה ילך ויטייקר זה יקטין שימוש, ואם היא תוזיל יבואו יותר אנשים וישתתפו - נכים, קשישים, כל קבוצה אחרת שאנחנו רוצים לעודד בתחבורה ציבורית.

אנחנו מבקשים מהשרה, ממך דניאל וממך אהוד להציג לוועדה השקעות בתשתיות תחבורה ציבורית, תכנית חומש, השקעות בהגדלת שירות, אם זה אוטובוסים, רכש, נגישות וכו', השקעות בהוזלת תעריפי התחבורה הציבורית, עידוד תחבורה ציבורית. מה ההשקעות בתכנית החומש להוזלת התחבורה הציבורית? האם יש כוונה כזאת? זה נראה לי דבר והיפוכו לעשות המון תשתיות ולייקר שירות, כי מי ישתמש בשירות הזה.

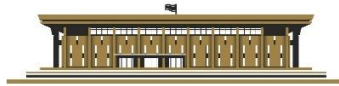
אני מקווה שזה לא יקרה באפריל, שזה יקרה ביוני, כדי שיהיה סיי לכנסת לשמוע את הרפורמה לפני שהיא נכנסת לתוקף. אם זה יהיה באפריל ודעתנו לא תהיה נוחה, נכנס דיון חירום על תחבורה ציבורית ותעריפים עוד בפגרה. אני מודה לכולם, לכל חברי וחברות הכנסת שהשתתפו בדיון הזה.

הישיבה ננעלה בשעה 13:35.

נספח 5

**העתק ההודעה לעיתונות לאחר
הדיון הראשון בוועדת הכלכלה**

עמוד 85



דוברות הכנסת

**הכנסת
דוברות הכנסת**

דובר ועדת הכלכלה
סימוכין: 2022-023135
ירושלים, י"ט באדר ב' תשפ"ב
22.03.2022

הודעה לעיתונות

**יו"ר ועדת הכלכלה: מרחפת עננה על רפורמת התעריפים והתשלומים
לתחבורה הציבורית**

כך עולה מדיון מיוחד שקיימה ועדת הכלכלה בנושא הרפורמה בתעריפי התחבורה הציבורית האמורה להיכנס לתוקף בתחילת החודש הבא; יו"ר הוועדה, מיכאל ביטון קרא לדחות את יישום הרפורמה ליוני ואמר: "אנחנו לא רוצים לחשוב שהתזמון כוון לפגרה כשלכנסת אין אפשרות לדון ברפורמה; ח"כ בוסו: המטרה של התכנית היא להגדיל פדיון באמצעות העלאת מחירים; יועץ שרת התחבורה: הרפורמה נועדה להפוך את הנסיעה לכדאית

ביוזמת היו"ר, ח"כ מיכאל ביטון, דנה היום ועדת הכלכלה ברפורמה בתעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית והחשש לעליית מחירים ופגיעה בפריפריה, וכן בהצעה לסדר בנושא שהגיש ח"כ אוריאל בוסו (שי"ס).

יו"ר הוועדה ביטון אמר בפתח הדיון כי מרחפת עננה על התעריפים והתשלומים לתחבורה ציבורית. לא קיבלנו תכנית סדורה מהאוצר וממשרד התחבורה, חלק מהשמועות מדאיגות. הרפורמה לא תעודד נסיעה בתחבורה ציבורית כי העלות תהיה גבוהה ותפגע באנשים החלשים ביותר. אנחנו בתקופה קשה של יוקר מחיה וזה נגד האינטרס הציבורי של הממשלה. ביקשנו התייחסות בכתב ונאמר לנו שהם ישובים בימים אילו על הרפורמה והם לא יכולים לתת דברים סופיים. אנחנו ככנסת מתריעים בשער בנושא הזה.

הדיון נסוב על התוכנית הכלכלית לשנים 2021-2022 שכותרתה "יעול מערכת תעריפי האוטובוסים ותיקון עיוותים היסטוריים", לפיה מציעים משרדי האוצר והתחבורה לבטל את הנחת הערך הצבור השקולה לביטול הטבה היסטורית של כרטיסיות בתחבורה ציבורית ובכך לייקר את הנסיעות בתחבורה זו לנוסעים הקבועים בתחבורה הציבורית, בד בבד לבטל הנחות של כרטיסים רבים מאזורים שונים בארץ.

ח"כ בוסו ציין, כי מדובר בתכנית שתפגע באופן ישיר בתושבי הפריפריה ובעיקר בציבור הנוסעות שעל פי מסמך של מרכז המחקר והמידע של הכנסת רוב הנוסעות בתחבורה יותר מ-50% הן נשים. כאשר המטרה היא אחת, להגדיל את הפדיון מהתחבורה הציבורית על ידי העלאת מחירי הנסיעות באוטובוסים. ח"כ משה אבוטבול הוסיף ואמר: "שוב אנו רואים זלזול ממשרד התחבורה שאינו נותן את התייחסותו לעניינים רבים ברפורמה המוצעת. ההתייקרות הזו תבריח משתמשים מהתחבורה הציבורית. יש שאלות שלא קיבלנו תשובות כמו מה ההערכות וכיצד זה ישפיע על שיעור המשתמשים בנוסעי התחבורה הציבורית? וכמה נוסעים אינם משתמשים באפליקציות התשלום הללו".

ח"כ קטי שטרית: "התוכנית הזו נכנסת לתוקפה ב-1 באפריל. חשבתי שזה שקר ובדיחה, כמו שנהגנו כשהיינו ילדים. בעשור האחרון לא היתה התייקרות כזו מעולם בתחבורה הציבורית. מדובר בהתייקרות של 9% אחוזים. ואלה שנהנים מהערך הצבור מדובר בהתייקרות של 25%". ח"כ שלמה קרעי ציין כי לדעתו הסתירו את הרפורמה הזו מהציבור ומהכנסת. "ליברמן ומיכאלי מרשים לעצמם להתבדח על חשבון הציבור ב-1 לאפריל. אני לא זוכר שיש רפורמה רחבה שכזו שהכנסת לא מקבלת עליה נתונים", אמר.

ח"כ אורי מקלב התייחס ללקונה הטכנולוגית ברפורמה ואמר: "אנחנו מנסים לתעל את הציבור לנסוע בתחבורה ציבורית. כאשר מנסים להעביר את השימוש לאפליקציה במקום הרב-קו, יש כאן לקונה מפני שלרב-קו אין תשתית טכנולוגית עדיין. בין האפליקציה לרב קו יש הבדלי תעריפים מהותיים".

נציגת מרכז המחקר והמידע של הכנסת שכתבה מסמך בנושא, רינת בניטה, ציינה: "לא קיבלנו מידע לשיעור החדירות של האפליקציות. ההנחה היא שרוב הציבור המשתמש בתחבורה ציבורית לא עבר לשימוש תשלום באפליקציות. ואנו רואים מבדיקה שלנו אין דרך לדעת מה יהיה יותר נוח וכדאי להשתמש מבחינת תעריף. בנוסף אנו לא יודעים מראש מה יהיה אחוז ההנחה לעומת מרחק הנסיעה, במיוחד ביישובי הפריפריה וביו"ש. פנינו לרשות לתחבורה ציבורית לגבי תחולת הרפורמה ולגבי השינוי בתעריפים השונים והשפעתם על המשתמשים המזדמנים לדוגמא ולא קיבלנו מענה והגדרה. חוק הכנסת מסמך אותנו לעניין קבלת מידע בדומה למבקר המדינה ואנחנו לא קיבלנו במקרה הזה את המידע שביקשנו".

במהלך הדיון הלינו חברי הכנסת על כך שמשרד התחבורה שלח רק את היועץ המקצועי של השרה ולא את אנשי המקצוע לדיון. בתגובה אמר יו"ר הוועדה ביטון, כי בכוונתו להתעקש לאחר הפגרה על עניין זילות המשרדים ונציגיהם המגיעים להופיע בפני הוועדה.

יועץ מקצועי לשרת התחבורה, אהוד עוזיאל, הסביר כי נושא התחבורה הציבורית בראש סדרי עדיפויות של השרה וזה בא לידי ביטוי בהשקעות המתוכננות שהמשרד הקצה לטובת התחבורה הציבורית. לדבריו כיום אין אחידות בתעריפים, אין שיטה מוסדרת וגם ודאות לגבי כדאיות הנסיעה. והשאלה בבסיס הרפורמה הייתה כיצד להפוך את הנסיעה לכדאית, לברורה ומשתלמת יותר.

היו"ר ביטון שאל "האם התעריפים יתייקרו, בגלל שינוי השיטה או בגלל עלייה טבעית? אם אנחנו שבועיים לפני תוקפה של הרפורמה למה חלקים ממנה למה לא מוצגים לנו. אני מניח שכל הרפורמה הזו בסמכות רק של שר? איפה ומתי יובאו פרטי הרפורמה לבחינת ועדת הכלכלה והכנסת". עוזיאל השיב: "אמורה היתה להיות התייקרות כללית בכמעט 9%. עצרנו את ההתייקרות ואנחנו פועלים מול משרד האוצר כדי לשנות את השיטה על מנת למזער את ההתייקרות ומסיטים את ההנחות לתוך הרפורמה". בנושא הערך הצבור הוא העריך כי מדובר ב-200 מיליון שקלים, ואמר: "אנחנו רוצים לתגמל את מי שמשמש יותר בתחבורה הציבורית לבין נוסעים מזדמנים. בחצי שנה האחרונה שמענו את הציבור פגשו את נציגי התחבורה הציבורית. הפרוצדורה שיש ועדת מחירים למשרדי האוצר והתחבורה, והוועדה מגבשת את המלצתה לשרים". בתגובה לכך אמר היו"ר ביטון: "אני מבין שאין פה שום שיתוף אמיתי של הציבור זו החלטה רק של השרים בסופו של דבר".

רכז תחבורה באגף תקציבים באוצר, דניאל מלצר, הדגיש כי יש עליית מדד והצמדה של תעריפים בגלל התייקרות הדלקים. לדבריו, השרים דחו את ההתייקרות הזו מפברואר ובקשו לבחון שינוי בשיטת התשלום בתחבורה הציבורית. היו"ר ביטון ביקש לדעת כמה מתוך תקציב התחבורה הציבורית ילך להוזלה ועידוד שימוש בה, ומלצר השיב: "עדיין לא יודעים".

ח"כ יעקב מרגי אמר: "מה שעלה מהדיון היום שאין תשובות לרפורמה כל כך רחבה. אני קורא לא להחיל את הרפורמה עד להצגתה בוועדת הכלכלה. ולקבל תשובות לאיזה קווים לא רווחיים יבוטלו או יש כוונה לצמצום תדירותם? האם יש כוונה להעמיק את ההשקעה בתחבורה הציבורית במרכז על חשבון הפריפריה?".

יו"ר הוועדה ביטון סיכם: "אנחנו לא רוצים לחשוב שהתזמון לכניסה של רפורמה כזו היא במהלך פגרה כאשר לכנסת אין אפשרות לדון בה. אני מצפה משרת התחבורה לדחות את הרפורמה לחודש יוני כאשר ועדת הכלכלה והערות הציבור יבחנו. שרת התחבורה הכריזה שאין משהו שחשוב לה יותר מתחבורה ציבורית. היא הצליחה להביא מיליארדים להשקעה באוטובוסים ובתשתיות אבל לא קיבלנו תשובה כמה יושקעו בעידוד השימוש בתחבורה הציבורית. מבקשים להציג בפני הוועדה השקעות בתוכנית החומש בהוזלת התחבורה הציבורית בד בבד עם ההשקעות בתשתיות התחבורה הציבורית".

נספח 6

**העתק פרוטוקול הדיון השני
בוועדת הכלכלה**

עמוד 88



הכנסת

**הכנסת העשרים-וארבע
מושב שני**

**פרוטוקול מס' 227
מישיבת ועדת הכלכלה
יום שני, ח' באייר התשפ"ב (09 במאי 2022), שעה 10:00**

סדר היום:

הרפורמה בתעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית - ישיבת מעקב

נכחו:

חברי הוועדה:

מיכאל מרדכי ביטון – היו"ר
סמי אבו שחאדה
אורי מקלב

חברי הכנסת:

משה אבוטבול
אוריאל בוסו
ענבר בזק
אופיר כץ
גבי לסקי
יעקב מרגי

מוזמנים:

- | | | |
|-----------------|---|--|
| ברוניסלבה חירמן | – | מנהלת תחום כלכלת תחבורה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים |
| נעה ליטמנוביץ' | – | מנהלת אגף בכירה כלכלה לתח"צ, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים |
| אוריה פרץ | – | רפרנטית במחלקה הכלכלית ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים |
| דניאל מלצר | – | רכז תחבורה באגף תקציבים, משרד האוצר |
| רינת בניטה | – | מרכז המחקר והמידע, הכנסת |
| יהודה בר אור | – | יו"ר איגוד נהגי המוניות, איגוד נהגי המוניות הארצי |
| מאיר רובינשטיין | – | ראש עיריית ביתר עלית |
| יהודה דייטש | – | עוזר ראש עיריית ביתר עלית |
| בקי קשת | – | עו"ד, רבנים למען זכויות אדם |
| מוחמד קוקאס | – | נציג ועד אלקטרה אפיקים תחבורה, כח לעובדים |
| תמר אוחנה | – | ראש ענף תחבורה, כח לעובדים |
| אבי סלומה | – | יו"ר - אנשי"ם-ארגון נכי שיתוק מוחין, ארגוני נכים ובעלי מוגבלויות |
| אלחנן פלהיימר | – | יושב ראש, התאחדות הסטודנטים בישראל |
| מיקי רויטמן | – | עו"ד, עוסקת בתחום |
| שלמה בעהם | – | פעיל הפורום למאבק בעוני |

משתתפים (באמצעים מקוונים):

- | | | |
|--------------|---|---|
| שמוליק מזרחי | – | יו"ר הסתדרות הגמלאים בישראל |
| זהר גליל | – | מנהלת תחום ייצוג ציבור, ארגון 15 דקות, ארגוני לקידום התחבורה הציבורית |

מנהלת הוועדה:

עידית חנוכה

רישום פרלמנטרי:

שלומית יוסף

הרפורמה בתעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית - ישיבת מעקב

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

בוקר טוב לכולם. ועדת הכלכלה החלה את דיוני המושב בדיון המשך על הרפורמה בתחבורה הציבורית, שמיד נתייחס אליה ולאופן ההשקפה שלה והביצוע. בטרם נדבר על רפורמת התחבורה הציבורית, אני רוצה לשלוח מכאן חיזוק לחקלאי הצפון בקו הגבול בלבנון. בזמן האחרון יש מי שמחליט לשסות את התקשורת ואת הציבור בחקלאים שיושבים על גבול הצפון ולייצר דימוי כאילו מדובר בטייקונים שיושבים על סיר הבשר בגבול הצפון. מי הם אותם החקלאים בגבול הצפון? החקלאים שמגדלים את העופות לביצים בישראל אלה עולים ובני עולים מקוצ'ין ומלוב וממרוקו ומתוניס. אלה האבות והאימהות שלנו. ואותו חקלאי שיש לו לול ישן, ותיק, ההכנסה השנתית שלו החודשית היא באזור ה-7,000 שקל. פחות מהשכר הממוצע במשק. יותר משכר מינימום. מזה מתקיים עולה ממרוקו ומתוניס ומטריפולי ומקוצ'ין. ואני לא סתם מפרט מי מגדלי הביצים, וכל אחד יעשה את החשבונות שלו למה נעשית הסתה כלפיהם דווקא בימים האלה. אנחנו רוצים להיות ממשלת שינוי, ובלי לשים לב אנחנו ממשלת שיסוי איש באחיו, שיסוי בחקלאים, בחוליה החלשה ביותר שמרוויחה 7,000 שקל. ומאיפה הם עלו, והאם ילדיהם ירצו בכלל להיות לולנים ולגדל ביצים. אלה השאלות הבוקר הזה, כשהחקלאים סוגרים את היישובים ונאבקים על הקיום. אני לא אתן יד לפגיעה בגיבורים הללו ובחלוצים הללו ובמיישבי קו הגבול ובסופגי הפיגועים באביבים ובדובב. משפחות שכולות שספגו פיגועים וקטיושות, ואנחנו משסים בהן את הציבור ואת התקשורת. הדבר הזה לא יקרה במשמרת שלי ולא בממשלה הזאת, ואני אעשה כל מה שצריך כדי שזה ייעצר מיד. היה פה ניצול הכנסת והפגרה כדי להביא תזכיר חוק שיושב שנים ולקדם אותו על הראש של החקלאים, בלי לממן אותם, בלי לגבות אותם. אנחנו נקדיש לכך דיון נוסף ודחוף. אבל הבוקר הזה ליבי אתכם, עם החקלאים בצפון. ועם ישראל אתכם, והכנסת אתכם. ולא במשמרת שלי יפגעו בכם. ממשלת שינוי לא תהיה ממשלת שיסוי, ולא יהיה שיסוי בחקלאים בישראל. מי שרוצה לעשות את זה, ישלם על זה מחיר בממשלה הזאת.

אנחנו עוברים לנושא שלשמו כינסנו את הדיון הראשון, והוא הרפורמה בתחבורה הציבורית. לכשעצמה הרפורמה היא דבר טוב. האחדת תעריפים זה דבר טוב. שיפור שירותים זה דבר טוב. לצערי הביצוע של הרפורמה נעשה בחטף, נעשה בגניבת דעת, נעשה באופן שלא ראוי שיעשה. זה התחיל בכך שאנחנו הרגשנו שעתידה לבוא רפורמה כוועדת כלכלה וביקשנו לדעת את פרטיה, ונציגי התחבורה שהיו פה מילאו פיהם מים וסיפרו לנו סיפורים כלליים בטענה שזה ייקח עוד כמה שבועות או זמן להגיע לרפורמה מפורטת וידועה. אלא שדקות ספורות לאחר תום הדיון המיוחד שקבענו בפגרה להבנת הרפורמה בתחבורה הציבורית הושקה רפורמת "דרך שווה", בהסתרה מהכנסת. בימי הפגרה, מתוך מחשבה שלא תהיה ביקורת ציבורית על הרפורמה הזאת, מתוך מחשבה שאם הכנסת בפגרה לא יהיה דיון. אז הדיון הראשון שלנו הוא ברפורמת התחבורה הציבורית.

יתרה מכך, הרפורמה הזאת משפיעה על מיליונים בישראל, אחת הגדולות ביותר, אחת המשפיעות ביותר על האזרחים בישראל, והזמן להערוך הציבור שניתן לה הוא מה-6 באפריל עד ה-13 באפריל, כולל שישי ושבת. חמישה ימי התייחסות למיליוני ישראלים שנפגעים מהתחבורה הציבורית, כולל סטודנטים, כולל אוכלוסיות מוחלשות, כולל אוכלוסיות עניות. חמישה ימי התייחסות לרפורמה משפיעה על מיליונים.

אנחנו לא נאפשר את הרפורמה הזאת. לא כפי שהיא. אני אתן לממשלה שבוע-שבועיים לתקן אותה, לשנות אותה, למנוע פגיעה במי שנפגע ממנה בכיס באופן מידי ומוחלט, ואז גם נשיק אותה. אם מישהו ירצה להשיק אותה כפי שהיא, לא נאפשר את זה בממשלה, ואני אפעל בכל הכלים. שמעו את זה, כתבתי את זה. מי שרוצה ממשלה יציבה ולהביא את תקציב המדינה, לא יעשה צעדים חד-צדדיים, לא ידלג על עבודת ועדת כלכלה, לא יסובב את ועדת כלכלה בכחש. זה מה שנעשה במהלך הזה. אנחנו לא נאפשר את זה. נהיה נחושים והמהלכים שלנו ייוודעו. אנחנו ניתן שבוע-שבועיים לתיקונים, ובתוך כשבוע עד 10 ימים יהיה דיון נוסף ברפורמה של התחבורה הציבורית, בתקווה לקבל תשובות טובות יותר. אבל בינתיים אנחנו רואים שברפורמה הזאת פוגעים מיידית ב-25% בכיס של האזרחים, לכל מי שידע לשלם לרב-קו ולעשות ערך צבור ולזכות בהנחה של 25%. מוחקים לו 25% מהכיס. יישובים מסוימים ישלמו יותר בקווים הפנימיים והם רחוקים. אוכלוסיות מסוימות ישלמו יותר כי שינו את המבנה של החלוקה של היישובים. סטודנטים יפגעו, אנחנו נשמע אותם פה.

אנחנו ניתן ליוזמי הרפורמה להציג כרבע שעה ללא הפרעות. לאחר מכן כמה שאלות שלי ולאחר מכן נאפשר שאלות של חברי כנסת ומשתתפי הדיון. נעה ליטמונוביץ', מנהלת אגף בכירה כלכה ברשות התחבורה הציבורית, בבקשה.

נעה ליטמנוביץ':

בוקר טוב. אתם רוצים עם מצגת?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

מה שאת רוצה, רבע שעה, עם ההתייחסות שחשובה לנו ושאלנו אותה מראש, מי נפגע, כמה כסף יוסיפו אוכלוסיות מסוימות, מי בפריפריה נפגע, כמה כסף נלקח מהכיס בשקלים מוחלטים ובממוצע לאדם בודד כשהורידו לו את החיסכון של הערך הצבור. אלה השאלות שמעניינות את הוועדה. וכן מה אתם הולכים לעשות ביחס לכל ההסתייגויות שקיבלתם. אני בכלל רוצה שיקפואו את הרפורמה לכמה חודשים עד שנעשה אותה טוב יותר, אבל את זה אנחנו לא יכולים לבקש ממך. זה יהיה בסיכום הוועדה. בבקשה.

נעה ליטמנוביץ':

בוקר טוב. ברשותך, יו"ר הוועדה, נתחיל מלתת איזושהי זווית גדולה כדי שכולם יכירו, על אף שהרפורמה הייתה במגוון מקומות והיא כבר מוכרת. נתחיל מנקודת המוצא שלנו. נקודת המוצא שלנו הייתה שקריאת הכיוון של הרפורמה בעצם כבר אושרה בממשלה בקיץ, במסגרת חוק ההסדרים. שם מתקבלת החלטה גם על ביטול הערך הצבור וגם על קריאת הכיוון של לעשות שינוי בתעריפים. בנוסף בשנה הקודמת הייתה לנו עליית מדד מאוד מאוד משמעותית. תעריפי התחבורה הציבורית מוצמדים בתוך צו הפיקוח למדד התשומות ונדרש מאתנו כבר בפברואר האחרון להעלות את תעריפי התחבורה הציבורית ב-9%, שזה לא מעט. אנחנו לא מכירים כאלה מדדים בשנים האחרונות. זו הייתה נקודת המוצא שלנו ביחד עם השרים כמובן, ומה שרצינו לעשות הוא לנצל את הדבר הזה כדי במקום לעשות עליית מדדים לא חכמה שרק פוגעת בנוסעים ובנוסעות, להחליף את עליית המדד ברפורמה מקיפה וכך לשמור ואפילו להרחיב הרבה מאוד מההטבות לנוסעים ולנוסעות שלנו וגם לייצר מוצרים לנוסעים הקבועים. גם הזכאים וגם המשתמשים הקבועים בתחבורה הציבורית היו במרכז של הרפורמה הזאת. בעצם אנחנו רואים כאן איזושהי מניעה של עליית המחירים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אני אוהב את הפתיח שלך, כי זה פתיח חיובי ולכאורה הכול טוב, אבל תגידי לי בכנות מי שילם יותר ומי הפסיד כסף. כי את מדברת על מניעת עליית מחירים. אם אדם הפסיד ערך צבור של 25%, זה מאות עד אלפי שקלים בשנה לאדם. אז אני לא יודע על איזו עליית מחירים את מדברת, כמו פגיעה בכיס של אדם. כמו שאת מציגה באופן חיובי מניעת עליית מחירים, אני רוצה שתציגי בכנות וביושרה מי ישלם יותר ולמי לקחו כסף ברפורמה הזאת.

נעה ליטמנוביץ':

אני חושבת שנקודה חשובה פה בתוך הדבר הזה היא שבסוף הנוסעים הקבועים שלנו הם אלה שהכי רגישים למחירי התחבורה הציבורית. כמובן, כשיש עליית מחירים כזו וצריך לממש אותה בתוך הרפורמה אז אנחנו רואים גם וגם, אבל הדגש שלנו, הפוקוס שלנו היה לראות איך המחיר עבור הנוסעים האלה הקבועים נשמר כמה שיותר. כמובן במקומות אחרים, כאשר יש עלייה שוב אבל היא לנוסעים שהם יותר מזדמנים, הדבר פחות משמעותי בהיקפים שאתה מדבר עליהם.

בעצם יש כמה נקודות, ואני אכן מתחילה בנקודות החיוביות שלנו, כי אנחנו חושבים שבאמת הנוסעים והנוסעות קיבלו כאן הטבות מאוד משמעותיות. הנה דוגמה נוספת לאיך הדגש שלנו היה על הנוסעים הקבועים. עד כה בני נוער קיבלו הנחה של 50% רק לטובת הנסיעה הבודדת. דה-פקטו זה אומר שדווקא אלה שנוסעים הכי הרבה לא יכלו לממש את ההנחה של ה-50% על החופשי-חודשי.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

לבני נוער היה גם ערך צבור.

נעה ליטמנוביץ':

היה להם ערך צבור 50%.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אז מה הבעיה? לקחת להם את הערך הצבור.

נעה ליטמנוביץ':

הבעיה שדווקא מי שנוסע הרבה כילד או נער לא מקבל את ההנחה במלואה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

לא הבנתי. אם אתה טוען כסף ברב-קו וחוסך לעצמך 25%, זה שלך. מה הוא לא מקבל פה?

נעה ליטמנוביץ':

ערך צבור משתלם לנוסעים יותר מזדמנים. למי שהוא נוסע קבוע כדאי לרכוש מנוי, כדאי לרכוש חופשי-חודשי.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אבל הוא יחליט. לבן שלי יש רב-קו שנתיים. לנו גם יש רב-קו, אבל מעולם לא השתמשנו בו. לבן שלי יש 25%, והוא אומר: לוקחים לי כסף. הוא לא צריך להחליט אם הוא ייסע כל יום. הוא גר בירוחם, הוא נוסע פעמיים בשבוע לבאר שבע. למה הוא צריך לנסוע כל יום לבאר שבע?

נעה ליטמנוביץ':

הבן שלך הוא מתחת לגיל 18?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

מתחת, נער.

נעה ליטמנוביץ':

אז מצבו רק השתפר. עד היום הוא קיבל 50% הנחה על הערך הצבור, מהיום אנחנו אומרים שהוא יקבל 50% הנחה גם על החופשי החודשי.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אבל הוא לא צריך חופשי-חודשי. הוא נוסע פעם בשבוע לבאר שבע. למה הוא צריך לנסוע כל יום? הוא לא צריך לנסוע כל יום.

נעה ליטמנוביץ':

אבל הוא מקבל 50% הנחה גם על הערך הצבור.

אורי מקלב (יהדות התורה):

נעה, אני חושב שאת מטעה אותו. נניח שהבן שלו נוסע לא כל יום לבאר שבע, הוא לומד בירוחם, אבל אפילו אם הוא נסע 10 פעמים בחודש, זה הרבה. מחיר הנסיעה עד היום היה שישה שקלים למבוגר, מזה נגזר לנוער 50%. היום זה עולה 12 שקלים לנסיעה מירוחם לבאר שבע. זה נכון שאם עכשיו הוא יעשה כרטיס חופשי-חודשי, אז המבוגר ישלם 99 שקלים והצעיר ישלם 48 שקלים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אבל הוא לא צריך חופשי-חודשי, הוא נוסע מזדמן. הוא גר בירוחם ופעם בשבוע הוא צריך להגיע לבאר שבע.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אבל אם הוא רוצה לנסוע לנתיבות או לאופקים, שזה קצת יותר רחוק, הוא כבר ישלם הרבה יותר. המחיר הוא עד 40 ק"מ ובאר שבע נמצאת ב-38 ק"מ בערך.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

הרב מקלב, ייצגת אותי יפה. תציגי את המשך הדברים שלך ואחר כך נשאל אותך עוד שאלות. אני פשוט לא יכול שמסבירים לי שאף אחד לא שילם פה כלום. הפתיח הזה מדאיג אותי. אז אם אומרים לי בכנות שיש מי שנפגע, יש מי שלא נפגע, אני מאמין לכם. אם הפתיח הוא שחשכנו לכולם עלויות, זה פתיח שהוא כנראה לא המציאות.

אורי מקלב (יהדות התורה):

היא אומרת שלנוסעים שנוסעים הרבה יכול להיות שזה משתלם.

נעה ליטמנוביץ':

זה דגש חשוב של חבר הכנסת, וזאת גם התפיסה. אנחנו גם רוצים לעודד את השימוש וגם הכיס שהכי דאגנו לו זה מי שמתמש הרבה בתחבורה הציבורית.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אז למה העליתם את מחיר הנסיעה ברכבת אם אתם רוצים לעודד?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

מקלב, יש לנו שתיים, ורק אתה ואני פה. אנחנו נתחלק בזמן בינינו.

יעקב מרגי (ש"ס):

אני לא מבין את אדוני, מה זה אתה ואני?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

טוב, גם אתה תקבל שלישי. ברוך הבא, מרגי. מקלב, תן לה להציג סדור במשך רבע שעה ואז נשאל כל שאלה.

נעה ליטמנוביץ':

היה כאן בלבול בחלק מהמקומות. כמובן לבני נוער יש עדיין 50% על הערך הצבור. ההנחה הזאת נשארת. והם מקבלים גם 50% הנחה על החופשי-חודשי, על המנוי שהם ירכשו.

נקודה משמעותית נוספת היא שלראשונה בני 75 פלוס מקבלים נסיעות חינם.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

למה לא עשיתם את זה 67? כשהוא זקן ובבית סיעודי? מילא כשיוצאים לפנסיה, בת 62 ובן 67, רוצים לנסוע לנכדים. למה לא עשיתם את זה בגיל הזה? אתם מחכים שהוא יהיה סיעודי לתת לו חופשי-חודשי? תעשו 82. תעשו חופשי-חופשי בתוחלת החיים לאישה ולגבר לפי הנגב. בנגב תנו פחות, כי אנחנו מתים ארבע שנים לפני התל-אביבים במוצק, אז תעשו לנו יותר לצעירים. מה זה 75? תעשו 67, 62. גמלאים שייסעו לנכדים, לאן שהם רוצים? כמה בני 75 נוסעים? היו אמורים כבר כמה שנים לתת כסף ללמ"ס לעשות מחקר על נסיעות, עד היום אין כסף לדעת מי נוסע, כמה נוסעים. משרד התחבורה היה צריך לממן את זה.

יעקב מרגי (ש"ס):

אני רואה שאתה קרבי אז אני שותק.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אני הייתי בשירות קרבי, רובאי שבע פלוס. אבל כואב לי, פשוט כואב לי, זה הסיפור. מצדי אל תפגע בעניים, תעשה מה שאתה רוצה. אתה פוגע בעניים ומסביר לי שעשית להם טוב ואתה בא בשם החברה והצדק והשוויון ועשה רפורמה שפוגעת בחלשים ובעניים? זאת הבעיה פה.

יעקב מרגי (ש"ס):

הרפורמה היא הכוונת של הצלפים, של נווט חוד.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

עוד מעט תורך יגיע. אתה נראה לי יותר קרבי ממני.

אורי מקלב (יהדות התורה):

הייתה לי הערה קצרה לחבר הכנסת מרגי בעניין הזה. אנחנו רצינו לדעת את כל הרפורמה לפני זה והיושב-ראש קיים דיון, פינה את זמנו לפני סוף המושב כדי שלפני שהרפורמה תצא לדרך נוכל לאפשר לציבור לדעת את זה. מנעו מאתנו את המידע, ולמחרת שלחו לא את אנשי המקצוע, שלחו את ראש הלשכה של השרה, שאנחנו מאוד מעריכים את העבודה שלו, כדי שלא נוכל לשאול שאלות, ולמחרת הרפורמה הזאת הוצגה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

לא למחרת, חמש דקות אחרי הישיבה. זה הקדוש ברוך הוא. אצבע אלוקים ירדה. מסוף הישיבה עד לרפורמה הקדוש ברוך הוא הגיע והודיע להם את תכני הרפורמה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אתה לא רק שומר על הכבוד שלך, אלא הכבוד של הכנסת, על היכולת שלנו לפקח על דברים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

נתנו חמישה ימים לציבור להראות, ועוד יומיים שהם שישי-שבת, שבוע, מה-6 עד ה-13 באפריל, בפגרה, הערות ציבור. מיליונים מושפעים מהדבר הזה. נניח שארבעה העירו, היו כמה הערות, אז מה השינויים ברפורמה? היו בערך 100 הערות. כמה הערות קיבלתם מהציבור?

נעה ליטמנוביץ':

כמה עשרות הערות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

זהו, עשרות. זה כלל את יום השואה, זה כלל את הפגרה, זה כלל את שישי-שבת, ונטו ארבעה ימי עבודה. למה רק שבוע להערות הציבור בנושא שמשפיע על מיליונים?

נעה ליטמנוביץ':

יו"ר הוועדה, מעבר לפלטפורמה הזו שבה קיבלנו עשרות הערות, בגלל שהרפורמה הייתה מאוד מאוד חשובה לציבור קיבלנו הערות מהציבור.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

איפה היא הייתה חשובה? בוועדת כלכלה לא חשפתם אותה דקה לפני.

נעה ליטמנוביץ':

מהרגע שהיא הושקה קיבלנו הרבה מאוד פניות של הציבור בהרבה מאוד פלטפורמות, לא רק דרך הפלטפורמה הרשמית.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

עשיתם שינויים ברפורמה בעקבות הרבה מאוד פניות?

נעה ליטמנוביץ':

השינוי המרכזי שנעשה בעקבות השיח הציבורי היה שינוי של אילת. אילת הציגה באופן ברור את זה שהיא בעצם לא נכללה באופן ראוי בתוך הרפורמה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

באילת גרים 50,000 איש וזו מצווה שעשינו משהו למענה, ומיד נשמע.

יעקב מרגי (ש"ס):

העיקר תל אביב בפנים, אנחנו רגועים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אני רואה שאתם ממש רוצים להגיד את אשר על לבכם. אתם תשאלו לפניי. את תמשיכי בסקירה שלך, בבקשה.

נעה ליטמנוביץ':

רק אשלים ואגיד שאת אילת הכנסנו לתוך הרפורמה. יש היום לראשונה חופשי-ארצי לאילת שהיא יכולה להיות כלולה בתוכו. יש הוזלה של מחירים בין באר שבע לאילת ויש הרבה מאוד אופציה למי שמתמש באופן קבוע בתחבורה הציבורית לעשות את הנסיעה הזאת בצורה זולה יותר ומשתלמת יותר.

אגיד כמה מספרים פה בתוך הדבר הזה על רקע מה ששאלתם. אזרחים ותיקים הם אוכלוסייה מאוד מאוד משמעותית בתחבורה הציבורית. יש סדר גודל של 600,000 כרטיסי רב-קו שמוחזקים עם פרופיל אזרח ותיק. אנחנו רואים את זה גם בהיקפים של ההטבות שאנחנו משלימים. מדובר כבר היום, בהנחה הקיימת, בסדר גודל של 200 מיליון שקלים.

יעקב מרגי (ש"ס):

זה כולל שימוש, לא רק מחזיק הכרטיס?

נעה ליטמנוביץ':

בוודאי, בשימוש. אנחנו היום שמים רק על ההשלמה של ה-50% של האזרחים הוותיקים כ-200 מיליון שקלים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אז למה לא קבעתם 62 ו-67? את אומרת שזה דבר כל כך מבורך, האזרחים הוותיקים.

נעה ליטמנוביץ':

נכון.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אלה שאתם רוצים שישלמו ישלמו, ואלה שכבר זקנים לא ייסעו. אז כמה כסף נתתם ב-75? בכלל, כמה כסף שמתם על עידוד שימוש בתחבורה הציבורית בתקציב הנוכחי, בתקציב הבא? כמה כסף לאזרחים לתת תמריצים? את מדברת על הנוער. לנוער היה גם חופשי-יומי ב-50%. זה בוטל.

יעקב מרגי (ש"ס):

הרפורמה הזאת היא סכום אפס. הם לא הוסיפו שום תקצוב. כדי ליישם את הרפורמה הזאת לא הוסיפו שקל.

דניאל מלצר:

אני יכול להתייחס?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

בוודאי. שאלנו את זה גם אז, לא קיבלנו תשובה. כמה כסף חדש מושקע לתמרץ ולעודד נוסעים להשתמש בתחבורה הציבורית? מימון מדינה, כמה כסף חדש השנה, כמה בשנה הבאה? זאת תוכנית חומש, כמה כסף הולך?

דניאל מלצר:

אמרתי את זה גם בדיון האחרון, אבל ארחיב. התקציב האחרון משנה סדרי עולם מבחינת התחבורה וההסתכלות של התחבורה הציבורית.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

דניאל ידידי, אנחנו מכירים את הקדוש ברוך הוא ואת סדרי העולם ואת פלאי בראשית. אל תתחיל איתי עכשיו על מיליארדים לתחבורה ציבורית. כמה כסף לאזרח, לנסיעה, לממן לו את הכיס? השאלה הייתה מדויקת, כמה הלך לכיס של האזרחים או נלקח? כי הערך הצבור שווה 200 מיליון שקלים והוא חזר לאוצר. אז כמה הלך לאזרחים לתמרץ אותם לנסיעה וכמה נלקח מהאזרחים?

דניאל מלצר:

אף כסף פה לא חוזר לאוצר. הוא תמיד מושקע בתוספות שירות נוספות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

כמה כסף לתמרץ לכיס של אזרח? ממשלה עוסקת ביוקר המחיה. נוסעים נסיעה בתחבורה הציבורית. כמה כסף הלך לאזרח?

דניאל מלצר:

בתקציב האחרון הגדלנו את תקציב הסובסידיה במהלך החומש ב-2.5 מיליארד שקל בבסיס.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

למי?

נעה ליטמנוביץ':

זה רק לאזרחים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

למי זה הלך? תני לי פירוש. אתם יודעים את מי תעדפתם. הרי את 62 ו-67 לא תעדפתם. מי קיבל כסף מכס? מי קיבל מכס הקטנת ההוצאה שלו בגין תחבורה ציבורית?

דניאל מלצר:

שירותי התחבורה הציבורית בארץ, אדוני היושב-ראש, הם מסובסדים בצורה מאוד כבדה. בהשוואה בין-לאומית אנחנו מאוד מאוד גבוהים. אנחנו ב-70%. כלומר, על 5.5 שקלים שאדם משלם המדינה שמה 12 שקלים נוספים סובסידיה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

זה לא 70% מה שתיארת, 5 ו-12. זה יוצא 200%.

דניאל מלצר:

5.5 מתוך ה-17.5 שעולה הנסיעה. אלה הנתונים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

האם ההוצאה הממשלתית גדלה בסבסוד לאזרח?

דניאל מלצר:

חד משמעית הסובסידיה גדלה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אז מי קיבל את הכסף? תושבי תל אביב? תושבי ירוחם? תושבי אילת? זקנים? סטודנטים? נערים? למי נכנס כסף לכיס?

יעקב מרגי (ש"ס):

במיוחד שהדגשתם בתחילת הרפורמה במצגת מחיר הוגן וחלוקה הוגנת חדשה. אני חושב שמן הראוי כשבאים להציג לוועדה לראות מה היה עד היום, איפה זה נפל, לאן הלכה כל פריסת התקציב. מה הולך להיות ברפורמה הזאת ומי הולך להינזק מכך ומי הולך להרוויח מכך או לחסוך מכך.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

למי נכנס כסף?

יעקב מרגי (ש"ס):

זה מוסד שמכבד את עצמו, זה משרד שמכבד את עצמו כשהוא בא עם מצגת.

דניאל מלצר:

ניתן שירות שהוא מסובסד בצורה כבדה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

דניאל, אתה איש כספים, למדת כלכלה. אני רוצה שקלים. תושב אילת, תושב ירוחם, נער בשלומי, נער בביתר עילית, נער בתל אביב – מי קיבל כסף לכיס? אתה הולך לשים 2.5 מיליארד תוספתי לסבסוד התחבורה. מי תומרץ? למי נוספו שקלים? למי נחסכו הוצאות? אלה של 62 ו-67 לא נכנסו עדיין.

דניאל מלצר:

הם עדיין משלמים 50% כפי שהיה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אז לא קיבלו כסף.

יעקב מרגי (ש"ס):

ביטלתם את הרב-קו, נחסד מכך הערך הצבור. לאן זה הולך? מי הולך להינזק מכך?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

הערך הצבור חסד 200 מיליון, כך שמעתי. אז לאן הלכו 200 המיליון? לאיזה כיס אחר? נניח אלה חוסכים בערך צבור, הפסידו 25%, מי קיבל את 200 המיליון? איזה אזרח אחר קיבל?

יעקב מרגי (ש"ס):

אדוני היושב-ראש, אפשר הצעה לסדר?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אתה חושב שאני יכול עליך?

יעקב מרגי (ש"ס):

אתה יכול. אם תגיד לי, אני אשתוק.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

רציתי לקדם את חברי הכנסת, אופיר וענבר שהצטרפו אלינו.

יעקב מרגי (ש"ס):

אני חושש שהדיון יהיה עקר כי אין תשובות. אני חושב שהיושב-ראש צריך לשלוח אותם עם שאלות מנחות מה אנחנו באמת צריכים לראות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

כתבנו את השאלות מראש. שלחתי להם.

יעקב מרגי (ש"ס):

הם לא התייחסו?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

מנכ"לית משרד התחבורה קבעה איתי פגישה ביוזמתה, אחר כך אני שיניתי את זה, אחרי זה היא שינתה שלוש פעמים ולבסוף היא ביטלה את הפגישה.

אופיר כץ (הליכוד):

אבל גם לנו מגיע לקבל תשובות בוועדה, אדוני היושב-ראש.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

לכם לא מגיע. אתם בפגרה ואתם תשבו בשקט. כשאתם בפגרה הממשלה עושה רפורמות ולכם אין זכות דיבור. אתה לא הבנת את זה?

אופיר כץ (הליכוד):

מה אשמים הממ"מ למשל שלא החזירו להם תשובות?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

הממ"מ ידברו אחרי המשרד. ואני לוקח את עצתו של מרגי, אבל אני אאפשר לגברת להשלים את הדברים, למרות כל השאלות שלנו. בבקשה.

נעה ליטמנוביץ':

אני רוצה כן לנסות להתייחס לשאלה שלך לאן הולך הכסף. צריך להגיד, גם אזרחים ותיקים שלדוגמה נשארתי ההנחה הקבועה שלהם, כשאנחנו מוסיפים להם עוד אוטובוסים זה אומר שאנחנו מסבסדים אותם יותר. באופן כללי כפי שעובד הסבסוד שלנו, יש גם כמה המחיר שאתה משלם אבל גם כמה שירות אתה מקבל על זה. לדוגמה, אם יש לך אוטובוס והוא יכול להגיע רק פעם ביום, ויש לך הנחה של 50%, זה משקף רמה מסוימת של השקעה של הממשלה בך. אבל כשאני מגדילה את התדירות ומגדילה את הקווים על אותה הנחה, אני בעצם משקיעה בך.

יעקב מרגי (ש"ס):

הבנו. נעשה פה שינוי משמעותי דרמטי. אנחנו והציבור צריכים לדעת איפה חסכה הרפורמה הזאת כסף למדינה, והכסף הזה שנחסך לאיזה סוג אוכלוסייה הלך, באיזו שיטה זה מעודד את האזרחים להשתמש בתחבורה ציבורית, ממי זה נלקח, לאן זה הלך. כי אנחנו יודעים שלא הוזרמה שום תוספת תקציבית לטובת מימוש הרפורמה הזאת. זה שינוי תעריפים, שינוי השיטה, תקראו לזה איך שאתם רוצים. לי אין ספק שישבו בעלי עניין וכיוונו עם כוונת צלפים במי לפגוע ואיזו אוכלוסייה לציפר. אני רוצה לדעת. אני חושב שהאזרחים צריכים לדעת ממי זה נלקח היום ולאן זה הולך היום, וזה לא בא לוועדה. שאלנו את זה כבר בדיון הקודם, אנחנו חוזרים אחרי פגרה ארוכה, ושוב מסבירים לנו איך עובדת תחבורה ציבורית. אנחנו יודעים איך מסבסדים תחבורה ציבורית, האמיני לי שאנחנו יודעים. זה לא דיון שמכבד את עצמו. מצגת ראווה היא לא מסך של פרסומת. את זה תשלחו ללפ"מ, לא לדיון רציני בוועדת הכלכלה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תמשיכו את הסקירה שלכם, אחרי זה נעשה סבב, נשמע את הממ"מ, את חברי הכנסת, את ראש העיר ביתר עילית ואחרים. בבקשה.

נעה ליטמנוביץ':

נקודה נוספת, הרחבה של הנחה לזכאים ולבעלי מוגבלויות. אנחנו עושים שם יישור קו ונותנים גם 50% הנחה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

כמה אוטובוסים נגישים יש להם, לבעלי ההנחה החדשה של אנשים עם מוגבלויות?

נעה ליטמנוביץ':

יש גם הרחבה של הנושא הזה. יש 96 מיליון שקלים שהוקצו לטובת הנושא.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

כמה אוטובוסים נגישים יש היום בתחבורה הציבורית בישראל? תענו על שאלות.

נעה ליטמנוביץ':

האוטובוסים העירוניים מונגשים כולם. האוטובוסים הבין-עירוניים בתהליך הכנסה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אין אף אחד.

נעה ליטמנוביץ':

כבר הושקו.

יעקב מרגי (ש"ס):

יש בודדים בעשור האחרון, אנחנו שומעים שזה בתהליך.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אדם מקבל הנחה על כלום. אם הוא רוצה לנסוע מירוחם לבאר שבע עם כיסא גלגלים אין מי שייקח אותו, אז הוא קיבל הנחה על כלום.

נעה ליטמנוביץ':

כמובן גם לסטודנטים שיושבים כאן אנחנו בעצם שומרים על כל שאר ההנחות, למעט הנחת הערך הצבור לבוגר. סטודנטים ממשיכים לקבל 33% הנחה בערך הצבור, ואם הם רוכשים את הסימסטריאלי או את השנתי גם זה נעשה בהנחה של 50%-45% על החופשי-חודשי. הם מקבלים הנחה של 50%. להערכתנו, מנייתוח שלנו של דפוסי נסיעות סטודנטים, סטודנטים מאוד ייהנו מהמוצרים החדשים שנכנסו כאן, כי הם הכי טובים למי שבאמת משתמשים בצורה קבועה בתחבורה הציבורית, למי שעושים נסיעות גם עירוניות וגם בין-עירוניות, והרבה מאוד פעמים אלה הסטודנטים שנוסעים הביתה לסופי שבוע, פעם-פעמיים בחודש. אנחנו כל הזמן בשיחה עם הנוסעים והנוסעות על כך שהרבה פעמים דווקא הסטודנטים שהם יותר בפריפריה, המנויים לא מתאימים להם. כאן המנוי של 99 השקלים, המנוי האזורי, מאוד מאוד ייטיב עם הסטודנטים וההנחה הזאת נשמרת והם יוכלו לממש אותה על המנויים החדשים.

אלחנן פלהיימר:

איך אתם יודעים מה טוב לסטודנטים אם לא היינו חלק מהשיח על הרפורמה? אני יו"ר התאחדות הסטודנטים הארצית, אני מייצג 350,000 סטודנטים. אנחנו גילינו על הרפורמה בדיעבד, אז איך אתם יודעת מה טוב לנו ומה פחות טוב?

אורי מקלב (יהדות התורה):

זה היה פתוח להערות הציבור.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

כמה סטודנטים יש? אולי אתם ציבור קטן ושולי בפעילות הכלכלית.

אלחנן פלהיימר:

יש 350,000 סטודנטים במדינת ישראל.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

כנראה אתם קבוצה קטנה ושולית שלא משפיעה על המשק.

אלחנן פלהיימר:

למעלה מ-50% משתמשים בתחבורה הציבורית, במגזר החרדי למעלה מ-70%.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

נעה, השאלה של יו"ר התאחדות הסטודנטים היא במקום, אבל את באה מעולם הכלכלה, וכלכלה היא מבוססת נתונים. עושים שינויים על בסיס נתונים. כמה שנים לא עשיתם סקר הרגלי נסיעה בתחבורה ציבורית לפי אוכלוסיות וקבוצות? לפי מה שכתוב לי, 30 שנה לא נסקר הדבר הזה. איך אתם משיקים רפורמה שאין לכם הנתונים על דפוס הנסיעה של אנשים?

נעה ליטמנוביץ':

יו"ר הוועדה, אם יורשה לי, אני חושבת שאתה מתייחס לנתונים של הלמ"ס בלבד. אנחנו ברשות הארצית לתחבורה ציבורית מנתחים הרבה מאוד את הנתונים שיש לנו. יש לנו מאגרי נתונים מאוד משמעותיים בעקבות השימושים בעיקר של הרב-קו, זה מרבית השימושים, ואנחנו עושים ניתוחים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

את כורה את הבור בטיעון. את אומרת: אני רוצה להגביר שימוש בתחבורה ציבורית, אני רוצה שלא יהיה רק רב-קו אלא גם אפליקציות, ואני מחליטה החלטות לפי הרב-קו. הרב-קו לא מייצג את כלל הציבור. אם את רוצה עידוד שימוש בתחבורה הציבורית, את שואלת איך אני מגיעה למי שאין לו רב-קו, לא למי שיש רב-קו. הלמ"ס הוא כן הכרחי בדבר הזה, וגם נהגתם לממן שם סקרים. אז אני אומר, לא נורא, כמה שנים שכחתם לבדוק את הרגלי הנסיעה בתחבורה הציבורית, אין לכם כסף. זה עולה כמה מיליונים בודדים, ואתם משרד של 50 מיליארד. אבל נגיד לא נורא, שכחתם לבדוק את הרגלי הנסיעה בתחבורה הציבורית. ערב השקה של מה שאתם קוראים לה הרפורמה הכי גדולה בתחבורה הציבורית לא אמורים לעשות מחקר קטן? אולי זה מחקר איכותני, זה לא עובד על כמותי.

נעה ליטמנוביץ':

אני אשמח להבין אחר כך על איזה מחקר אומרים שהוא לא מומש, אבל כמובן אנחנו משלימים את נתוני הרב-קו באמצעות ניתוח של נתוני סלולר וסקרי נסיעה נוספים. כמובן שאנחנו מסתכלים גם על נוסעי התחבורה הציבורית וגם על נוסעים נוספים כדי להבין בדיוק את מה שאתה מכוון אליו.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

למה לא עבדו עם הלמ"ס? למה לא עשו מחקר כמסד נתונים לפני רפורמה כזאת? ידעתם לעבוד עם הלמ"ס וידעתם לממן מחקרים שם. למה רגע לפני רפורמה כזאת לא הולכים ללמ"ס ואומרים פה נראה כיסוי מלא, מיפוי מלא של הסיפור, לפני שנתחיל. הסטודנט אומר שלא שאלו אותו. למה לא שאלו את הסטודנט? הוא מייצג קבוצה קטנה ושולית של 350,000 איש. לא ידעתם שיש התאחדות הסטודנטים? 350,000 איש, הרבה מהם באמת נוסעים באוטובוס.

נעה ליטמנוביץ':

אני אתייחס גם לסוגיית הנתונים. כמובן שאנחנו עושים מחקר וניתוח של נתונים, לא בהכרח עם הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, עם הרבה מאוד גורמים אחרים, גם עם כלכלנים נוספים שאנחנו מכניסים, גם על בסיס ביג-דאטה. זה תחום שהוא מאוד מאוד מפותח במשרד התחבורה וברשות הארצית. וכמובן שקדמה עבודת עומק לרפורמה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

עשיתם תהליך ria לצו הזה? מה שהממשלה עושה?

נעה ליטמנוביץ':

עשינו לא את התהליך הפורמלי.

אופיר כץ (הליכוד):

עשו לך "נא" בעין, לא ria.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אופיר כץ ועפולה, אני מבקש ממך.

אופיר כץ (הליכוד):

אני ממתין לשאלות שלי.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אתה על הכיפאק. הלוואי כל חברי הכנסת היו כמוך.

אופיר כץ (הליכוד):

היא אמרה 99 שקלים, אבל זה עד 40 ק"מ, נכון? מה עושה תושב בית שאן שעובד בתל אביב?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

היא תסיים את המצגת ואז הממ"מ ואז סבב חברי כנסת.

יעקב מרגי (ש"ס):

לא בושה לומר לפקיד בכיר בעל תפקיד במשרד ממשלתי: אלה ההנחיות שקיבלנו, סימנו לנו את הנקודה ואנחנו היינו צריכים לשים את העיגול מסביב. העיגול של חץ למטרה. יש רואה חשבון שאתה אומר לו איפה הנקודה והוא כבר משרטט את העיגול.

ברוניסלבה חירמן:

אני מנהלת אגף כלכלה בפועל במשרד התחבורה והמפקחת על המחירים במשרד התחבורה. בנוגע לשאלה שהעלית, האם נעשה פה Ria .ria עושים לרגולציה חדשה. לא מדובר כאן על רגולציה חדשה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

הכותרת שנתתם לאירוע הזה היא הרפורמה הכי גדולה אי פעם בתחבורה הציבורית. זה אירוע קטן ושולי.

ברוניסלבה חירמן:

לא מטילים פה רגולציה חדשה.

אופיר כץ (הליכוד):

יש רגולציה חדשה על האזרחים.

ברוניסלבה חירמן:

זה לא הטלת תעריפים חדשים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

את חושבת שנטו חמישה ימי עבודה להראות לציבור של מיליונים על רפורמה כזאת זה מספק?

ברוניסלבה חירמן:

למעשה זאת פעם ראשונה במסגרת ועדת מחירים שהנושא של תעריפי תחבורה ציבורית בכלל יצאו להערות הציבור. בעבר שינויים בתעריפי נסיעה בתחבורה ציבורית במסגרת ועדת מחירים לא פורסמו לשימוע לציבור כי זה עם פוטנציאל לקבל מיליוני הערות.

אוריאל בוסו (ש"ס):

ואז מה?

ברוניסלבה חירמן:

קשה לעבד מיליוני הערות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

נעה, הפרענו לך. אני רוצה שתסיימי את ההצגה שלך בחמש דקות.

נעה ליטמנוביץ':

אנחנו כבר נגענו בנקודות האלה. רק אגיד שהן נקודות מאוד חשובות מבחינתנו. לשאלה האם המדינה מכניסה יד לכיס בתוך הדבר הזה, המדינה החליטה בתקציב האחרון להגדיל ב-25% את התקציב השוטף שמגיע ממש לכיס של האזרחים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

לפי מה שאמרת, שאם הוספת למישהו במקום קו אחד שני קווים זה לכיס שלו, זה לא לכיס. המילה "לכיס" היא כמה הוא הוציא עד היום לתחבורה ציבורית וכמה הוא יוציא מחר.

נעה ליטמנוביץ':

המטרה שלי, ואני חושבת גם של הוועדה הזאת, היא לעודד כמה שיותר שימוש בתחבורה ציבורית.

יעקב מרגי (ש"ס):

את לא מעודדת.

נעה ליטמנוביץ':

לכן המטרה שלנו היא לראות, כמובן באופן יחסי, שגם בוגר וגם נוער בוחרים לנסוע יותר בתחבורה הציבורית ולצרוך יותר בתחבורה הציבורית, לתקף יותר ולשלם יותר לא במובן שההוצאה שלו תגדל, אלא שהשימוש יגדל. זאת נקודה מאוד מאוד חשובה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אבל ההוצאה של האדם גדלה. זה המדד שלנו, האם אדם הגדיל את ההוצאה. יכולתם לא להגדיל לו את ההוצאה, לעודד בלי להגדיל את ההוצאה.

נעה ליטמנוביץ':

זה אומר שכל פעם שהוא שם 5.5 שקלים המדינה שמה 12 שקלים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אבל באופן מוחלט ההוצאה שלו גדלה. ההוצאה של מי שייסע ברכבת גדלה עכשיו, ההוצאה של מי שנלקח ממנו הערך הצבור גדלה, וכן למי ששינו לו את האזוריות בטווחים מסוימים. ההוצאה המוחלטת לאזרח גדלה בהרבה מקרים פה. יש גם מקרים שהיא קטנה, אבל צריך לבדוק למה דווקא מאזורים מסוימים קטנה.

נעה ליטמנוביץ':

יש לנו שני כרטיסים מרכזיים בעולם האוטובוסים, יש לנו חופשי-חודשי ארצי. פעם ראשונה כרטיס שבאמת משתלם להחזיק בו. הכרטיס שלפני כן עלה 810 שקלים, במטרה להחזיק חופשי-חודשי

שהוא מאוד משתלם בדיוק למי שעושה נסיעות בין-עירוניות, למי שמשלב נסיעה עירונית תכופה וגם נסיעות אחר כך לשבתות לצורך העניין למקומות אחרים. זה הכרטיס ב-225 שקלים.

יעקב מרגי (ש"ס):

תפקדו את הערים במכוניות ותשחררו לנו את הבין-עירוני. מקווה שזה לא יקרה, אבל זה מה שהם עשו. הם ייקרו את הנסיעות העירוניות ונתנו הטבות לנסיעות בין-עירוניות. בלי מחקר מעמיק, בלי הסתברות, בלי היתכנות.

ענבר בזק (יש עתיד):

זה לא כולל את הרכבת, נכון?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

נעשה סבב ח"כים. אתן לכולם, אני מבטיח. יש לנו שעתיים.

נעה ליטמנוביץ':

גם חופשי-חודשי אזורי שניתן לנסוע בו עד 40 ק"מ ב-99 שקלים. הוא אמור לספק הרבה מאוד מהצרכים של המשתמשים שנוסעים בצורה קבועה באזורים המרוחקים יותר. אנחנו רואים במפה את כל האזורים הכחולים, שם הדבר הזה תקף.

אופיר כץ (הליכוד):

לא הבנתי, לפי מה קבעתם את 40 הק"מ?

נעה ליטמנוביץ':

בעולם של האזורי אמרנו שיש לנו שתי צורות של דפוס נסיעה. יש מי שגר באזורי והוא נודד לתוך המטרופולין, הוא עושה נסיעות בין-עירוניות משמעותיות, ואז זה 225 שקלים עבורו. זה מאוד משתלם למי שעושה נסיעות בין-עירוניות, מאפשר את הכניסה למטרופולין. מי שהוא היומם של בדיוק מה שאנחנו מדמיינים, סט הנסיעות שלו לצורך העניין מבאר שבע לתל אביב, מכל אזור הצפון לחיפה, מאזור הצפון לתל אביב, מחזיק את 225 השקלים, זה מאוד מאוד משתלם עבורו.

אופיר כץ (הליכוד):

אבל אם הוא משתמש ברכבת זה יותר כסף.

נעה ליטמנוביץ':

אם הוא משתמש ברכבת זה יותר כסף. גם המחירים שלנו הרחוקים יותר ברכבת הם או נותרו אותו דבר או ירדו בצורה מאוד משמעותית.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

הרכבת התייקרה ביחס לאוטובוסים.

נעה ליטמנוביץ':

החופשי-חודשי של הרכבת, בוודאי של הנסיעות המרוחקות – אני לא מדברת על הנסיעות הקצרות – אתם תראו בכל הדוגמאות שלנו שהוא נשאר באותה רמה או ירד.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

יש מצבים שייקרתם את העלות ברכבת ביחס לאוטובוס.

נעה ליטמנוביץ':

במרחקים היותר קצרים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

למה לייקר?

אורי מקלב (יהדות התורה):

מירושלים לתל אביב.

נעה ליטמנוביץ':

מירושלים לתל אביב חופשי-חודשי ירד בלמעלה ממאה שקלים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

למה לייקר רכבת ביחס לאוטובוס? אגב, הדבר הזה יפגע לאנשים במשכורת, כי יגידו להם לנסוע באוטובוס ולא ברכבת. יקטינו להם את ההחזר. חשבתם על הדבר הזה, נעה, שעכשיו אדם לא יוכל לנסוע ברכבת ויגידו לו ללכת לאוטובוס כי זה זול יותר? אתם פוגעים לו במשכורת. שמעתם את הטענה הזאת?

נעה ליטמנוביץ':

שמענו את הטענה הזאת. היא בדיונים כרגע באוצר ואנחנו עדיין מנסים להבין את המשמעויות שלה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

חופשי-יומי תל אביב לירושלים, מ-32 שקלים ל-37 שקלים.

נעה ליטמנוביץ':

לחלוטין.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

למה שהרכבת תהיה יקרה יותר?

אורי מקלב (יהדות התורה):

השקעתם מיליארדים ברכבת מירושלים לתל אביב ואתם מעלים את זה ב-15%, זה הכול. לרכבת מרכזית שצריכה לקחת את כל הפקקים. אתם אומרים 12 שקלים סבסוד, הרי הכוונה היא לחסוך במשק בשעות הגעה לעבודה, לחזור מהעבודה. זה לא 12 שנים סבסוד. אתם לא נותנים, אתם יודעים שיש לזה עוד משקלות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

מזל שהיית סגן שר התחבורה, הבאת לנו את הפריז. נעה, תסיימי בבקשה. ואני מבקש שתגידי לי בכנות, אחרי כל ההערות, במי אתם הבנתם שפגעתם ומה אתם הולכים לעשות.

נעה ליטמנוביץ':

אלך לשקף האחרון, נסתכל על שני מקומות. תסתכלו כמה משמעותי המוצר הזה של ה-99 שקלים האזורי, הוא מוצר מאוד טוב לנוסעים ולנוסעות. תסתכלו בבאר שבע על החופשי-חודשי האזורי, הוא מאוד ירד בעקבות זה. אבל כל האזור מסביב לבאר שבע יכול עכשיו לעשות את הנסיעה הזאת ב-99 שקלים לחודש. זה מחיר מאוד מאוד משתלם. גם מבחינתנו בעולם המדיניות אנחנו רוצים לראות את

הנוסעים והנוסעות שלנו מחזיקים את הכרטיסים האלה שהנסיעה השולית היא באפס שקלים, מעודדים אותם להיכנס לתוך הדבר הזה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

כתבתם שזה רק ל-20 יום ה-99 שקלים? כך כתוב בפרסום שלכם.

נעה ליטמנוביץ':

לא. ה-99 שקלים הוא אותו דבר במשך חודש. הבנו שזה מבלבל, אנחנו ננסח מחדש.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

נעה, עשיתם רכבת חדשה לבית שאן בעשור האחרון. פעם הייתה רכבת העמק, ולפני מאה שנה ידענו לעשות רכבת ממצרים ללבנון ולסוריה. אבל מלפני עשור סוף-סוף יש רכבת, ישראל כץ עשה רכבת לבית שאן, והיא מתחברת לחיפה. יש אוניברסיטה בחיפה ובית חולים, והרכבת הזאת תהיה יקרה יותר לתושבי בית שאן. פריפריה נטו ברפורמה הזאת. מה היה הרציונל לייקר לתושבי בית שאן את הרכבת לחיפה? מה הרעיון?

אורי מקלב (יהדות התורה):

ירוחם בתוך 40 הק"מ לבאר שבע?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

את ירוחם תשאיר לי.

אורי מקלב (יהדות התורה):

הבן של חבר הכנסת ביטון יזכה לזה או לא?

נעה ליטמנוביץ':

אני כבר בודקת שוב.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

מה עם בית שאן? למה בית שאן צריכה לשלם יותר כדי להגיע לחיפה? מסכנים, שלחו אותם במשאיות בלילה, אמרו להם שהם הולכים לירושלים.

יעקב מרגי (ש"ס):

שערי גיהנום קראו למקום.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

הם בנו את החיים בבית שאן, נשארו, גידלו ילדים ונכדים. אמרו להם שתהיה רכבת, כמו בימים של הרכבת החיגיזית, ייקח 70 שנה. הנה באה הרכבת, וכולם רוצים ללכת, הנה בא הקטר עם הפסים. זה שיר של ילדים. ועכשיו הם צריכים לשלם יותר לחיפה? מסכנים, 70 שנה חיכו לרכבת לחיפה.

יעקב מרגי (ש"ס):

הם רוצים שייסעו רק לטבריה. הם לא רוצים שיגיעו לחיפה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

עברו 70 שנה, הגיעה רכבת והיא יקרה יותר.

אוריאל בוסו (ש"ס):

זה לא הדבר היחיד שעבדו עליהם.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

למה חיפה בית שאן יקר יותר? מה הרעיון? להיטיב עם החלשים? להיטיב עם הפריפריה? לייצר נגישות למטרופולין? מה הרציונל בהתייקרות הרכבת מבית שאן לחיפה?

נעה ליטמנוביץ':

אדוני היושב-ראש, אם אני יכולה להתייחס לסוגיה שהיא בלב הרפורמה. עד כה תעריפי התחבורה הציבורית נקבעו ללא היגיון וללא קריטריונים. גם אני שואלת למה עד כה נהנו תושבי נהריה מחופשי-חודשי ב-66.5 שקלים.

אופיר כץ (הליכוד):

אז מה נגיד לאזרחים עכשיו, למה זה יותר יקר, כי פעם לא היה היגיון ועכשיו הכנסנו היגיון ואתם תשלמו יותר?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תעשו היגיון, אבל למה פגיעה? תגידו, לא נפגע בכיס של אנשים, נוסף הטבות, נסבסד עוד אוכלוסיות, נאחד קווים, נראה שלא נפגעו אנשים. פה נפגעו אנשים. הערך הצבור זה פגיעה. רכבת חיפה בית שאן זו פגיעה. חלוקת האזורים והגדרתם פגעה באוכלוסיות שלמות.

אוריאל בוסו (ש"ס):

והנקודה העיקרית, להתייחס למעמד סוציאקונומי ואז לא יהיו לך הרבה שאלות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

זה לא שיקול בתחבורה ציבורית, מעמד סוציאקונומי. זו בעיה שלהם שהם בסוציאקונומי נמוך. זה לא שיקול בתחבורה ציבורית.

אוריאל בוסו (ש"ס):

לצערנו.

יעקב מרגי (ש"ס):

בנגב ובגליל זה עבד להם טוב. ב-40 ק"מ נגב גליל זה עבד טוב, כי שם כן רצו לעשות.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אלה אנשים שבויים לנסוע בתחבורה ציבורית. אם אתה מייקר להם, אין להם אלטרנטיבה.

אוריאל בוסו (ש"ס):

הסוציאקונומי הנמוך מממן את הסוציאקונומי הגבוה. זה מה שקרה ברפורמה הזאת.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

נלקחו ממנו הטבות שעברו למוקדי ערים ששם זה הרבה ממעמד הביניים. יש גם עניים בערים.

אוריאל בוסו (ש"ס):

שם פחות משתמשים בתחבורה הציבורית לעומת הפריפריה והמעמד הסוציאקונומי הנמוך, ואותה שרת תחבורה שדואגת לנשים היא פוגעת בנשים, כי לפי כל הסקרים והבדיקות הנשים משתמשות לא רק יותר בתחבורה ציבורית, אלא יותר פעמים ביום, והולכים לפגוע בהן.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

נעה, לכי לשקף האחרון שביקשת ותסכמי את הדברים שלך.

נעה ליטמנוביץ':

לשאלתכם, מה היה הקונספט של ההסטה ממקום למקום. מעולם שבו אנחנו באופן מאוד מקומי ומאוד ספציפי נותנים הטבות ליישובים כאלה ואחרים, אנחנו עוברים לעולם ארצי ואזורי. אגב, המפות האזוריות אומצו מהעבר, כבר השתמשנו בהן ברפורמות קודמות. אתם רואים שמדובר בשטחים מאוד מאוד נרחבים בתוך הדבר הזה. גם כאן המקום שבו בא העולם הסוציאקונומי בצורה מאוד חזקה בתחבורה הציבורית, מעבר לסבסוד הכללי, זה בעולם של הפרופילים שאנחנו מדברים עליהם, וגם כאן ראיתם הרחבה של הדבר הזה בתוך העולם של הפרופילים גם עבור הזכאים.

בנוסף, נכון מאוד, את הנחת הערך הצבור ששירתה בעיקר את האוכלוסייה הבוגרת והמזדמנת, אלה יותר נוסעים מזדמנים, נתנו אותה בצורה רוחבית כדי לתת את הטבת ה-90 דקות. אגב, לשאלתכם, אנחנו מקבלים הרבה מאוד פניות בעניין התעריפים גם בצורה שוטפת. זה שיח שוטף שלנו עם הרשויות ועם מארגני התחבורה הציבורית לא רק סביב הרפורמה. הטבת ה-90 דקות אומרת שמרגע תיקוף אני רשאית לנסוע כמה שאני רוצה במשך 90 דקות, זה מאפשר לי לעשות סידורים וגם מעברים. כלל הרשויות ביקשו אותה כבר הרבה מאוד זמן והיא ניתנת כאן בתוך הרפורמה לכל הרשויות בצורה גורפת. זאת דוגמה להטבה שניתנה רק במטרופולינים עד כה ובעצם אנחנו נותנים אותה ברחבי הארץ. ברחבי הארץ היא גם משמשת בחלק מהפעמים לנסיעה אפילו בין יישובים. שוב, בעצם אנחנו מעבירים את ההטבות מעולם המזדמנים לעולם הנוסעים הקבועים שלנו.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

מה בכוונתכם לעשות? אתם הולכים לתקן את הרפורמה? אתם יכולים לעצור רגע, לבדוק את הדברים. מה התוכנית?

יעקב מרגי (ש"ס):

למה, שמעת ממנה שהיא חושבת שמהו לא טוב אצלה?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

היא אמרה, באילת תיקנו קצת, אולי לבית שאן יחזירו את הרכבת.

יעקב מרגי (ש"ס):

במשך שעה היא מנסה להוכיח שהיא עשתה רפורמה טובה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

בסדר, אבל היא אמרה שהיא קיבלה הערות שמעבדים אותן. אז מה אתם מתכוונים לעשות עכשיו? אנחנו נגיד לכם מה אנחנו רוצים שתעשו, אבל מה אתם התכוונתם לעשות עם כל ההערות והביצוע והשינויים? מה התוכנית שלכם ומה לוחות הזמנים?

נעה ליטמנוביץ':

אנחנו בפרסמנו שב-1 באוגוסט אנחנו רוצים לצאת לדרך עם הרפורמה. אנחנו רוצים לראות אנשים נהנים ממנה כמה שיותר מהר.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אילו שינויים אתם הולכים לעשות עד ה-1 באוגוסט? מה כן החלטתם לעשות?

נעה ליטמנוביץ':

השינוי המרכזי שהחלטנו לעשות, שוב בעקבות הערות הציבור, זה הסוגיה של אילת שנכללה כמו שצריך בתוך הרפורמה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

רק אילת?

אוריאל בוסו (ש"ס):

מאות הערות התקבלו, ורק אילת, שבכלל לא הייתה אמורה להיכנס לרפורמה. קיבלתם מאות הערות של הציבור, לא התייחסתם לאף אחת מהן חוץ מאילת, שהיא בכלל לא הייתה אמורה להיות מתוכללת ברפורמה.

אופיר כץ (הליכוד):

מה שהיושב-ראש העלה, הנסיעה של תושב בית שאן מבית שאן לחיפה, זה משהו שאת חושבת שיש פה תקלה וצריך לנסות לשנות?

נעה ליטמנוביץ':

אני לא זוכרת בעל פה את התעריף של הנסיעה מבית שאן לחיפה. אני אשמח לבדוק אותו. אגב, אני לא זוכרת אותו בעל פה לא כי אני לא עמוק בתוך התעריפים.

יעקב מרגי (ש"ס):

לא כדאי לך שזה יהיה הנימוק, כי יש לנו דוגמאות עם מחירים ותעריפים שזועקים לשמים, ולא נביא אותם. כי אני באמת רוצה להיצמד להיגיון הישר, לשכל הישר, איך מנהלים את המשאב הזה של תחבורה ציבורית במדינת ישראל. אני מתייגע, לא מבין אם בכלל הרפורמה הזאת הולכת לשנות משהו. להפך, אתם יודעים מה יקרה? אוכלוסיות שצרכו תחבורה ציבורית יפסיקו.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

יהיו חאפרים. יהיו טרנזיטים. חכה, אתה לא יודע מה הולך להיות פה.

יעקב מרגי (ש"ס):

אנשים שאין להם ייקנו גרוטאות בגרושים, יעלו אותן לכבישים ואיתן יסיעו ילדים ואיתם ייסעו בכבישים ונעמיס את הכבישים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה. רינת מהממ"מ, מה העליתם בחכתכם? חמש דקות.

רינת בניטה:

תודה ליו"ר. אני לא אציג את תכולת הרפורמה, כי נעה כבר הציגה אותה. אני אעלה כמה נקודות שמתוך הבחינה של הרפורמה מצאנו שראוי לדבר עליהן במסגרת הדיון הזה. מסמך הזה הוא פומבי, הוא נמצא באתר שלנו.

יעקב מרגי (ש"ס):

גם חברי הכנסת קיבלו אותו.

רינת בניטה :

חברי הכנסת כמובן קיבלו אותו. נעה הציגה באופן טבעי את ההטבות שגלומות ברפורמה ואת הרציונל של האחדת תעריפים, אבל כמו שנאמר כאן, הביטול של הערך הצבור הוא נקודה שיכולה להיות משמעותית. אנחנו לא יודעים לכמה מהמשתמשים הנקודה הזאת היא משמעותית כי המשרד לא מפרסם את דפוסי הנסיעות בצורה שהיא פומבית.

אופיר כץ (הליכוד) :

למרות שביקשתם כמה פעמים.

רינת בניטה :

אנחנו עוד נבקש שוב, כי אנחנו מתכוונים לעשות ניתוח יותר מעמיק של השפעת הרפורמה על אוכלוסיות. אבל זה משהו שכרגע לא נמצא ולא חשוף, ולכן אי אפשר לדעת פרופילים של מי נפגעים כתוצאה מביטול הערך הצבור. אנחנו יודעים שאלה לא האוכלוסיות הזכאיות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון :

הנתון הזה קיים ולא קיבלתם אותו? אם מישהו יודע שהוא חסך 200 מיליון שקל בערך צבור, אז הוא יודע איך הוא חישב את זה. ממי ביקשת את הנתון ומתי?

רינת בניטה :

לא ביקשנו. כי כמו שאתה יודע, חבר הכנסת, הדיון הזה נקבע ביום שני בשבוע שעבר. חשבתי שלא יהיה הוגן לבקש ניתוחים מעמיקים מהמשרד בשבוע שאין בו ימי עבודה. אבל יש לנו כוונה ואנחנו נעשה את זה, ובכל מקרה הנתונים האלה לא מפורסמים באופן פומבי, למרות שאין סיבה אמיתית שהם לא יפורסמו.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון :

לא מפורסמים באופן פומבי?

רינת בניטה :

לא מפורסמים במאגרי המידע הממשלתיים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון :

למה, ברוני, הנתונים האלה לא מפורסמים?

יעקב מרגי (ש"ס) :

הכול טמון בכותבת של הרפורמה, "דרך שווה".

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון :

שוועת עניים אתה תשמע, דרך שוועת עניים אתה תשמע, זעקת הדל תקשיב ותושיע. הצד השווה ביניהם.

נעה ליטמנוביץ' :

נשמח להתייחס לפנייה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

בעוד שבוע נקיים דיון נוסף בנושא הזה, אז יש לכם ארבעה ימים לתת לה את כל הנתונים על הערך הצבור, מי קיבל אותו, לפי מה חיבתם את החיסכון בעלויות, מי נפגע. זה יופיע בסיכום של הוועדה.

רינת בניטה:

במקביל לבחינה של מי נפגע, אנחנו רוצים להבין גם מי נהנה. בסופו של דבר המטרה של תחבורה ציבורית ועידוד שימוש בתחבורה ציבורית צריכה להשתקף גם באיזשהם מודלים שאני רוצה להניח שהמשרד בחן אותם לפני שהתחיל את הרפורמה לגבי מה יהיה מקדם הפיצול, כמה נוסעים צפויים להצטרף לתחבורה הציבורית או להיגרע מהשירות, האם יש כוונה להסיט את הנוסעים משירות הרכבות שמתייקר והאם זו אחת הדרכים לצמצם את הצפיפות שקיימת היום ברכבות ושנדונה אצל מבקר המדינה. וכן האם מבחינה עקרונית נכון להסיט משתמשים משירות הרכבות, שמבחינה היררכית הוא שירות שיכול לתת שירות ליותר אנשים.

יעקב מרגי (ש"ס):

אחוז שביעות הרצון מהשירות בתחבורה הציבורית בכלל זה ברכבות מאשר האוטובוסים.

רינת בניטה:

רק אגיד כמה נקודות שווה לשקול אותן. אני לא מציגה פה הרבה נתונים, אלא רק נקודות שמצאנו שיש לבחון אותן. במקביל לחיסכון של המדינה ב-200 מיליון שקלים כתוצאה מביטול ההנחה על הרב-קו יש תופעה נוספת שמשרד התחבורה ומשרד האוצר מעריכים את תופעת ההשתמטות מתשלום ב-300 מיליון שקלים. אני חושבת שראוי לדעת איך המשרד מתכוון לקדם גם את הנושא הזה בצמצום תופעת ההשתמטות. דיברנו על עניין הפיצול התעריפי. בעוד שלרבות יש דרך בלעדית שמאפשרת רמת אמינות גבוהה יותר בשירות של התחבורה הציבורית, שאומנם הוא מסובסד עמוקות על ידי המדינה, כמו שציין נציג האוצר, אבל השירות בישראל הוא ברמה ירודה בהשוואה למדינות המפותחות. אחד החסמים להגדלה של השירות, כמו שיש כוונה של האוצר והוא מתקצב במסגרת הרפורמה, הוא המחסור המשמעותי בנהגים שישיעו את האוטובוסים. ככל שיש כוונה לתת יותר שירות, נשאלת השאלה איך כבר היום במצב של מחסור של כמה אלפים – מחר נדון על זה בוועדה שוב – איך יש כוונה לתגבר את השירות כשהמחסור הזה הוא מחסור שקיים כבר במשך כמה שנים והוא הולך ומחמיר. אז אם יש כוונה להסיט נוסעים מהרכבות אל האוטובוסים בגלל הפיצול התעריפי, איך אתם מתכוונים להתמודד עם העומס הגובר שיחול על האוטובוסים, והעומס הזה, צריך להגיד בהגינות, משפיע לרעה גם על היכולת של התחבורה הציבורית באמצעות האוטובוסים לתת שירות נאות, ואנחנו רואים את זה בדוחות הבקרה החצי-שנתיים שהציונים של החברות המפעילות מידרדרים באופן עקבי כבר תקופה די ארוכה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

כולל מחסור באוטובוסים ופגיעה במעמד הנהג, שרוצים להסדיר אותו, ויש לנו דיון רק על הדבר הזה. אז מעבירים עומס לאוטובוסים, מייקרים את הרכבות, והאוטובוסים בכלל לא ערוכים לקלוט את העומסים הללו.

רינת בניטה:

כאמור, לעניין עידוד השימוש בתחבורה הציבורית, האם יש למשרד איזשהם נתונים לגבי הצפי של הרפורמה על מודל פיצול הנסיעות, על השיעור בין נסיעות בתחבורה הציבורית לעומת תחבורה פרטית? אנחנו יודעים שמספר נסיעות הנוסע נמצא בירידה נומינלית, החל מתקופת הקורונה. האם יש לכם איזושהי כוונה לטפל גם בסוגיה הזאת, איך לשקם ולהחזיר את הנוסעים שנעשו בעבר בתחבורה ציבורית ועברו לתחבורה אחרת?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אני מניח שאת כל השאלות האלה את תכתבי היום.

רינת בניטה:

אני מקווה. ככל שנקבל נתונים ותשובות על הסוגיות האלה, אנחנו ניפגש שוב.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

לדיון הבא אני מקווה שנקבל סקירה יותר מבוססת נתונים ולא מחקר איכותני. תודה רבה לממ"מ.

סדר הדוברים הוא מקלב ומרגי, אבל ענבר חייבת ללכת ואתם תתנו לה. לאחר מכן מקלב ומרגי.

ענבר בזק (יש עתיד):

תודה גם לך וגם לכם שנתתם לי לדבר. קודם כל אני רוצה להגיד שזו רפורמה מבורכת. ברור שנעשתה פה חשיבה רבה ויש פה התייחסות להיטיב עם חלק גדול מהאוכלוסייה. ניסיתי כל מיני סוגים של נסיעות. זיהיתי בעיה בעיקר עם תושבי הפריפריה, בעיקר עם תושבי המרחב הכפרי. אני רוצה גם להתייחס לנושא של הפערים המאוד מאוד גדולים בתעריפים, עם רכבת או בלי רכבת. אני כן אתן פה כמה דוגמאות, כי זה ממש חרה לי לעין. הסתכלתי על חופשי-חודשי היום מנהריה לכרמיאל או מבית שאן לעפולה, זאת אומרת אנשים שגרים בפריפריה ועובדים בפריפריה, היום הם משלמים על חופשי-חודשי 208.5 שקלים לפני הרפורמה, כולל רכבת. ברפורמה המחיר יעלה בכמעט 50 שקלים עם רכבת ולעומת זאת באוטובוס יעלה 99 שקלים. זאת אומרת, יש פה גם העדפה מאוד מאוד ברורה לאוטובוס על פני רכבת, שאני חושבת שזאת טעות, כי המטרה שלנו היא להוריד את העומס מהכבישים. דובר פה על המחסור בנהגים, אני לא רואה איך מעבירים את הנוסעים מהרכבת לאוטובוסים גם מבחינת כוח אדם, גם מבחינת העומס בכבישים וגם מה שאמר היושב-ראש, איך זה יתבטא בזה שמעסיקים יגידו: אוקיי, אנחנו נותנים לכם חופשי-חודשי לפי אוטובוס, כאשר אנשים יעדיפו לנסוע ברכבת ואז הם יפסידו פה 150 שקלים של החזר שמגיע להם.

עוד דוגמה שמצאתי, מדימונה לנתיבות. אם היום עם רכבת התעריף של חופשי-חודשי הוא 364 שקלים, אחרי הרפורמה זה יעלה 410 שקלים, עלייה של כמעט 50 שקלים בשימוש עם הרכבת. נכון שבאוטובוס הסכום יופחת משמעותית, אבל אני חושבת שאתם צריכים לתת את הדעת לאיך אנחנו לא מעודדים אנשים לעבור מהרכבת לאוטובוס, אלא להפך, מעודדים אותם להשתמש ברכבות.

עוד שני דברים שקשורים לפריפריה. המגבלה של ה-90 דקות היא בעייתית, כי בהרבה מאוד מקומות, בעיקר במרחב הכפרי, ברגע שאדם עולה על אוטובוס בגלל הפקקים ויש מעבר של קווים – עשיתי בדיקה של נסיעה מקצרין למעלות. נתתם פה טווח 40 ק"מ.

נעה ליטמנוביץ':

90 דקות זה טווח ל-15 ק"מ.

ענבר בזק (יש עתיד):

אבל נתתם פה את האזורים. אדם גר בקצרין, עובד במעלות. עשיתי סימולציה, בתחבורה הציבורית זה שעתיים. זה לא הגיוני. אני לא רואה אדם שמוותר על הרכב הפרטי בגלל זה. יש פה בעיה שגם התיאום בין האוטובוסים השונים בפריפריה הוא מאוד בעייתי, בעיקר במרחב הכפרי 600 אוטובוסים, זה לא מספיק טוב.

דוגמה נוספת, קריית שמונה מעלות, שעה ו-38 דקות. אני לא רואה אדם מוותר על הרכב הפרטי שלו, עולה על אוטובוס ונוסע שעתיים לכל כיוון לעבודה.

יש היום העניין של החופשי-יומי, הוא 24 שעות, אבל הוא מתחיל ב-00:04 בבוקר ומסתיים ב-04:00. רוב האנשים לא עולים על האוטובוס ב-04:00 בבוקר וחוזרים ב-04:00 בבוקר, וגם אם הם היו רוצים אין אוטובוסים. האוטובוס האחרון מתל אביב לכרמיאל יוצא בערך בשעה 21:00. זאת אומרת, גם אם נסעתי לעבודה, הרבה פעמים אנשים שגרים בפריפריה נשארים לישון במרכז, כי אין אוטובוסים, ואז הם יחזרו למחרת בבוקר. אז צריך לראות אם אפשר לשנות את זה ש-24 שעות ייספרו מרגע שאדם עלה לתחבורה הציבורית ולא בשעה קבועה.

שתי הצעות ייעול. האחת זה הנושא של התייחסות ל-24 שעות מרגע עלייה על התחבורה הציבורית ולא מ-04:00 עד 04:00. הצעה שנייה היא הנושא של מכוונות לטעינת רב-קו. אני ניסיתי כמה פעמים לטעון דיגיטלית, לא הצלחתי. כדאי מאוד שתשפרו את הנושא הזה. ביישובי הפריפריה, בעיקר מרחב כפרי, אין מכוונות כאלה וזה מאוד מקשה. בסך הכול אני חושבת שהרפורמה בגדול טובה. תנו את הדעת על הסיפור של הרכבות ויותר תיאום בין הקווים וזה ישפר משמעותית. תודה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה, ענבר. חבר הכנסת מקלב, בבקשה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

תודה רבה, אדוני היושב-ראש. בראשית דבריי אני מבקש להודות לך שפתחת את המושב בדיון הזה כהמשך לדיון שעשית בפגרה או בסוף המושב הקודם בנושא הזה. אתה עושה את זה באומץ אבל עם אמונה בדרך, ואנחנו מחזקים את ידיך ואנחנו מרגישים שאתה מייצג גם את העמדה שלנו.

לפי דרך הנימוס וגם לפי דרך ארץ הייתי צריך לפתוח אולי בדברי שבח לרפורמה על דברים טובים שהרפורמה עשתה. אבל מה לעשות שבחרתם בדרך לא קולגיאליה ביחסי ממשלה-כנסת וניסיתם להסתיר מאתנו. עוד לפני הדבר הזה שיצא לדרך יכולתם לתת לנו להתבטא ולהגיד את הדברים שלנו, ואז אולי הייתם שומעים ולא הייתי צריך לומר שלקרוא לזה "דרך שווה" זה נשיאת שם לשווא. בגלל שלא רק שהיא לא שווה, היא גם מפלה. בוודאי שהיא מנוכרת מהפריפריה. הפריפריה לא הייתה לנגד עיניכם. ראיתם את תל אביב, זה היה המרכז שראיתם. אתם אפילו לא יודעים את תרבות הנסיעה בפריפריה, את הצרכים של נער או אדם בטבריה או בירוחם, ופגעתם בו הרבה יותר. זה בולט מאוד ברפורמה הזאת.

למה אני אומר דרך מפלה? כשאני רואה את העלייה בשתי ערים, מכוונת לכיוון הציבור החרדי לצערי, שהוא משתמש גדול, שתי ערים שהן היחידות מסוציאקונומי 1. אין עוד ערים כאלה שנמצאות במצב של סוציאקונומי 1 והן לא נמצאות במפה של הפריפריה. כשאני רואה גם את המפה, אדוני היושב-ראש, ואני מסתכל על כל המפה החומה שהיא פריפריה, ופתאום אני רואה לנגד עיני מובלעת אחת, הירוק, שהם אלה שלא בפריפריה שמשלמים את המחיר חודשי-חופשי היקר – האם מישהו יכול להסביר את המובלעת הזאת? לא עושים קו ישר? ביתר עילית שנמצאת בקצה של הפריפריה, אותה הכניסו כמו מקומות יקרים כתל אביב. כששכנים שלהם כמו נווה דניאל בגוש עציון, שהם בעלי הכנסה גבוהה והם משתמשים פחות בתחבורה הציבורית, הם משלמים מסובסד ונמצאים במפת הפריפריה. אני גם רואה את מודיעין עילית. מה עושים אנשים ישרים? מעבירים את הקו בצורה ישרה. היחידים שנמצאים במובלעת הזאת הם מודיעין עילית. שם העלייה מתבטאת עד 200%. במודיעין עילית 197% עלייה גם במחיר הנסיעה הבודדת וגם בחופשי-חודשי. מה הרפורמה הזאת עושה? הרפורמה הזאת בעצם העלתה את המחיר של תחבורה ציבורית, אי אפשר להתעלם מזה. במקום 4.80 עם ערך צבור היום היא עולה 5.5 שקלים. זאת עלייה וזאת מכה. בנו על ידה תרופה ואמרו: ניתן לכם מענה על ידי חופשי-חודשי. זה מה שאמרת, נעה, וזאת התפיסה שלכם. אנחנו העלינו, אבל אנחנו נותנים עכשיו מחיר חופשי-חודשי. מה לעשות שיש מקומות שחופשי-חודשי עלה ב-200%. אני מדבר על ביתר עילית ומודיעין עילית, שזה בולט מאוד. וגם באלעד זה עלה בהרבה. אלעד היא עיר ספר, אבל היא לא נמצאת בסוציאקונומי 1. יש קשר, אדוני, בין הדברים. רוב התושבים משתמשים הרבה יותר.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אמרתי בלשון סגי נהור, הרב מקלב. לא הקשבת.

אורי מקלב (יהדות התורה):

במקומות האלה 80% משתמשים בתחבורה הציבורית, וזה פוגע בהם ישירות. זו עלות שיכולה להגיע לאלפי שקלים בחודש למשפחה. אני לא מגזים, אעשה לכם את החשבון.

אומרים שרוצים לעודד את השימוש בתחבורה הציבורית. איך מעודדים תחבורה ציבורית? תחבורה ציבורית מעודדים על ידי מי שלא משתמש בתחבורה הציבורית. כשאתם מעלים את מחיר הרכבות זה נקרא עידוד התחבורה הציבורית. את מי מעודדים? יש קהל שבוי שנוסע בתחבורה הציבורית, שם אתם צריכים לשפר לו על ידי מחירים, להוזיל, לייצל, כל מה שצריך. את מדברת על נוסעים מזדמנים. הם לא מזדמנים. גם אם הוא נוסע 10 פעמים בחודש, הוא עדיין לא מזדמן, הוא משלם הרבה יותר יקר. אנחנו נרצה לעודד את מי שיש לו רכב פרטי. הם קהל היעד. אבל אתם מרחיקים אותם מהתחבורה הציבורית. כדי להגיע למחיר סביר לקנות חופשי-חודשי, אנשים שיש להם גם רכב פרטי לא עושים את זה. אנחנו יודעים גם היום שהם לא עושים את זה. אתם מציגים שאתם מסבסדים. נכון, אתם מייעלים את המשק.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

גם כשהמזדמן יחליט להיות מזדמן יותר. הרי אתה אומר סע רק בתחבורה ציבורית. נניח שאני נוסע פעמיים, אני אסע ארבע פעמים. אז איך נעודד אותך? שעדיין המחיר יהיה טוב גם למזדמן. איך המזדמן יצטרף אם הוא עוד לא בנוי לחופשי-חודשי כי זה לא משתלם לו?

אורי מקלב (יהדות התורה):

הוא גם לא עושה את זה מראש, ואני לא יודע אם חופשי-חודשי היום הוא חודש או שהוא גם נותן את ה-30 יום אפרופו מה שהיא אמרה על 24 שעות.

קריאה:

גם וגם.

אורי מקלב (יהדות התורה):

לכן לא נכון לקרוא לזה "דרך שווה". לקחת את שתי הערים האלה, לראות שאין כאן מגמה מכוונת. צר לי לראות, אין לי הסבר אחר.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

ברמה הזאת שנוה דניאל וגוש עציון זול וביתר עילית יקר, זה לא תקין.

גבי לסקי (מרצ):

אפילו אני אומרת את זה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

למעלה מ-100%.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אמרתי לך שאנחנו לא מתייחסים להיבטים סוציאקונומיים.

אורי מקלב (יהדות התורה):

תראה על המפה את המובלעת שהם יצרו. זה היה קודם כשהיה מאוד זול, אבל אני יודע את התשובה שתגידו. גם קודם זה לא היה. קודם זה היה מחיר של שני שקלים, אתם מעלים את זה למחיר של 5.5 שקלים נסיעה פנימית. כשאתם עושים את ההעלאה הזאת, קודם לא היה צורך כי הם היו זולים מלכתחילה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אתם ולטרון אותו דבר. אתם מובלעת.

יעקב מרגי (ש"ס):

השלב הבא זה לכתר אתכם כמו שכיתרנו את לטרון.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אני אומר את הדברים בהומור, אבל הדברים הם מדם לבך.

אורי מקלב (יהדות התורה):

לכן לבוא ולברך על הדבר הזה, זה לא הוגן מצדכם מה שעשיתם. אין לכם אפילו מחקר בנושא הפריפריה. איזה מחקר עשיתם בשאלה מה התרבות, מה אופי השימוש בירוחם, בטבריה. האם הם מגיעים הרבה לבאר שבע או שהם מגיעים הרבה לנתיבות? מה המרחק?

אתם לא יכולים להתעלם מכך שככל שהתחבורה הציבורית היא רוויה בנוסעים, למשל קריית ספר, למשל ביתר, כל התחבורה הפנימית הזאת שייקרתם אותה משני שקלים ל-5.5 שקלים, יש שם השטח הטופוגרפי, יש מעלה, יש מורד, אין רכב פרטי לקופת חולים, לבית ספר, לקניות. לכל דבר הוא צריך להשתמש בתחבורה ציבורית. אלה מרחקים לא גדולים, אבל הם מרחקים שהם לא להליכה ברגל. אבל גם העלות למשרד התחבורה הוא לא יקר. בסך הכול 4-5 ק"מ שמסתובבים אחד בתוך השני, שמגיעים מהר, בלי פקקים. הוא עושה סיבוב, וכולם אוטובוסים מלאי נוסעים. שיפרתם במטרופולין, אבל לא הוספתם בתגבור לפריפריה. וזה, היושב-ראש, לתשומת לבך. כשבאים ואומרים פה שיש תגבור, התוספת היא למטרופולין ולא לפריפריה. תודה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה. חבר הכנסת מרגי, בבקשה.

יעקב מרגי (ש"ס):

אדוני היושב-ראש, מאחר שכבר הודעת שאמור להתקיים דיון נוסף, מעמיק יותר, התקווה היא שהפעם המשרד הממשלתי הנדון יכבד את הוועדה, את חברי הכנסת ואת הציבור ויבוא לכאן עם נתונים ועם פרטים מה אמורה הרפורמה הזאת לעשות.

אני אומר לכם איך אני כשר לשעבר נהגתי כשרציתי לעשות רפורמה. בדקתי איפה יש לי כשלים, מה המצב שלי, לקחתי גם יועצים ארגוניים חיצוניים שישתכלו מזווית אחרת. הייתי שר דתות, ואמרתי להם: אם תביאו לי מצגת ותעשו לי בלוגו לוחות הברית, שופר – ולא שאני לא מעריך את זה – באותו רגע נכשלתם, אני לא פותח את המצגת. תסתכלו בעיניים שלכם, אל תסתכלו בעיניים שלי.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

משרד הדתות מהראשונים במדינה שעשה תקצוב דיפרנציאלי לרשויות לפי הסוציואקונומי לפי האשכולות.

יעקב מרגי (ש"ס):

זה היה בתקופתי.

אורי מקלב (יהדות התורה):

במקוואות ובבתי הכנסת?

יעקב מרגי (ש"ס):

לא, בתקצוב שוטף של התקציב.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תקצוב דיפרנציאלי לרשויות לפי העושר המוניציפאלי. מלא.

יעקב מרגי (ש"ס):

נכון. כל המדינה צריכה לעבור תקצוב דיפרנציאלי. סכום המשחק אפס, אל תפחדו.

אני לא רוצה אפילו לחלק ציונים לרפורמה. כשבאים לעשות רפורמה רואים איפה הכשלים. אחרי הקרע בעם, אני לא רוצה להגיד עוד כמה כאוס ששודר באולפנים, המשבר האזרחי הגדול ביותר הוא

התחבורה. רק לסבר את האוזן. אני לא יודע באיזו שעה יצאת, אדוני, אני יצאתי מצומת בית קמה היום בשעה 07:15, הגעתי לכנסת בשעה 09:10, דרך של 55 דקות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אני יצאתי מירוחם ב-07:00 והגעתי ב-10:00, שלוש שעות.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אני נסעתי 40 דקות מרמות לפה.

יעקב מרגי (ש"ס):

כשיש כשל, באים ובודקים איפה הכשל ומה צריך לעשות. היום אני יודע איפה הכשל ואני רוצה לדבר על תחושות. אני אומר בפתיה, אדוני היושב-ראש, שלא יובן ממני אחרת, אנחנו מחבקים בחום את העלייה המבוגרת שבאה ממדינות חבר העמים, ולכן תמכנו גם בהבטחת הכנסה לקצבאות הזקנה. אני חושב שזה דבר גדול, באו למדינה, חיים פה, צריכים לחיות בכבוד. חיבקנו אותם, שלא יישמע אחרת. לתת לגיל 75 פלוס נסיעה חינם, זה מבורך. אבל אנחנו יודעים לאן זה הולך. זו עוד נקודה שסימנו את העיגול מסביבה. אנחנו מברכים על זה, אבל הרי שינינו את השיטה. פעם אתה היית כאזרח משלם על הנסיעה, זה לא היה הולך למדינה אלא לחברת ההסעות. וכך חברות נפלו, גדלו וצמחו. היום המדינה משלמת על נסיעות לחברות. יש אזורים שהם רוויי משתמשי תחבורה ציבורית, שם עשיתם צעד הפוך. באותם מקומות העלות היא אותה עלות, הכמות היא גדולה. לעומת זאת הלכתם לקווים שיהיו שוממים, ושם נתתם הטבות. להערכתי כשיבוא רואה חשבון לנתח אחרי שנה או שנתיים של הרפורמה הזאת, האוצר ירקוד כל הדרך לבנק, ואנחנו ניחנק שוב עם הפקקים. לכן אני לא רוצה פה לומר סיסמאות, שהלכתם פה לפגוע באוכלוסיות כאלה ואחרות, למרות שאני יכול לומר את זה בוודאות כפועל יוצא ממה שהוצג. אבל אני אמתין לשבוע הבא. אני רוצה לראות כאן טבלאות אקסל מסודרות, מה היה קודם, מה הולך להיות, מה ההערכה שלכם. כי להסיט נוסעים מהרכבות לתחבורה הציבורית זו איוולט שלא הייתה כמותה. אנשים עם הצפיפות ועם הדחס ברכבות, אחרי נסיעה ברכבת חוזרים ומודים. זה הדבר הכי טוב שקרה בעשורים האחרונים, שהחזרנו את הרכבות למדינת ישראל. אז עכשיו אתם לוקחים את הנוסעים לתחבורה ציבורית שלא קיימת, לתחבורה ציבורית שלא זמינה, שלא נגישה, ודיברו על המחסור שיש. על סמך מה? לכן, אדוני היושב-ראש, אני ממתין לדיון הבא.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה רבה, חבר הכנסת מרגי. יושב-ראש התאחדות הסטודנטים, בבקשה.

אלחנן פלהיימר:

תודה רבה, יושב-ראש הוועדה. אני מייצג 350,000 סטודנטים וסטודנטיות במדינת ישראל, ממטולה ועד אילת. בראש ובראשונה אני רוצה להודות לך על הוועדה החשובה הזאת. למיטב הבנתי נאבקת על זה שהסטודנטים לא יאבדו את ההנחה שכבר היום קיימת להם.

בכל הרפורמה הזאת ברמה הסטודנטאילית הכותרת היא שקר, כי בשקף שהצגת קודם הכותרת הייתה "הרחבת הרפורמה בכל התחבורה הציבורית", אבל בריש גליה אומרים שזה לא נוגע לסטודנטים ולסטודנטיות במדינת ישראל. לצערי הרב, כמו שאמרתי קודם, לא היינו חלק מהרפורמה הזאת. אנחנו מדברים פה על ציבור ענק במדינה שצורך תחבורה ציבורית. לפי סקר שעשינו יחד עם "מוביטי", למעלה מ-50% מהסטודנטים והסטודנטיות נוסעים בתחבורה ציבורית, ובמגזר החרדי אנחנו מדברים פה על למעלה מ-70%. יותר מ-60% מהסטודנטים והסטודנטיות משלמים בחודש 2,000 שקלים לפחות.

לדעתנו, אם יוצאים בכזאת רפורמה גדולה ואם באים ומציגים בגאון שקף שלם על כל הציבור הסטודנטאילי ולא מדברים עם הארגון היציג ואנחנו מגלים על זה בדיעבד, אז יש פה תקלה חמורה מהיסוד. לדעתנו, יושב-ראש הוועדה, יש לשפר את הרפורמה בהרבה היבטים, אבל אני פה מדבר על הסטודנטים והסטודנטיות, והמטרה שלנו היא שנגיע להוזלה של לפחות 50% על בסיס הנתונים שלנו יש, כי אנחנו כן עשינו מיפוי ואנחנו כן יודעים מה הציבור הסטודנטאילי צריך פה במדינה. היום ההנחה עומדת על כ-30% ואנחנו חושבים שאם כבר רפורמה אז צריך להעלות את ההנחה ל-50%. תודה רבה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

עיקר הדרישה שלך הוא שהסבסוד יגבר לסטודנטים?

אלחנן פלהיימר:

חד משמעית.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אני מקווה שזעקתך תישמע, ואני גם מעריך את הדרך שלך לדבר קצר ולעניין.

חבר הכנסת אופיר כץ, בבקשה.

אופיר כץ (הליכוד):

תודה רבה, אדוני היושב-ראש. גם אני מצטרף לברכות על הדיון החשוב שאתה נאבק. אותנו באופוזיציה כבר לא כל כך סופרים, אבל אותם חברים ברשות המבצעת, לפחות שייקחו בחשבון שיש גם חברי כנסת בקואליציה שהם צריכים לפחות לשמוע אותם, את דעתם, ולא להעביר תוכניות ולהתעלם מהתהליך בכנסת. לצערי אני רואה שזאת תופעה הולכת וגוברת בממשלה הזאת, וחבל שכך.

כשניסיתי ללמוד על הרפורמה לא התפלאתי שזה בא מבית היוצר של שרת התחבורה הנוכחית. כל מה שפוגע בפריפריה זה תמיד קשור אליה. היא מובילה את המהלכים האלה, מתעלמת לחלוטין מהצרכים של תושבי הפריפריה. ראינו איך היא מקדמת באהבה את מס הגודש, מס שיפגע בעיקר בתושבי הפריפריה. ראינו את הביטול שלה על כביש 65, כביש הדמים מעפולה לצומת גולני, כביש שכבר הושקע בו כסף בתכנון והיא ביטלה אותו. כביש שאמור להיות מורחב ולהציל חיים של תושבים רבים. במשך 10 שנים היו 100 הרוגים. אז אנחנו כבר מבינים מה המדיניות של השרה הזאת, שפריפריה זה הדבר האחרון שמעניין אותה.

בשורה התחתונה, אם אני מתמקד בתושבי הפריפריה, הבשורה של הרפורמה הזאת היא שהם הולכים לשלם יותר יקר. למרות שאתם נמנעתם מלהביא מחירים, אנחנו חברי הכנסת בדקנו וראינו בצורה ברורה שיש מקומות שבהם תושבי הפריפריה, במיוחד בכרטיסים הבודדים בתוך העיר, הולכים לשלם כפול, וגם בכל השילובים של רכבות ואוטובוסים ביחד הם הולכים לשלם יותר. שוב, אתם פוגעים בתושבי הפריפריה. אתם לצערי לא מכירים את הצרכים, אתם לא מנסים אפילו ללמוד להכיר את הצרכים של תושבי הצפון והדרום. אולי יש פה בשורה לתושבי המרכז, אבל זה כנראה בא על חשבון תושבי הפריפריה. אני לא יודע איך למדתם, מי הביא אתכם למסקנות מה הצרכים. ישבתם עם התושבים? למשל, יושב פה יושב-ראש התאחדות הסטודנטים, מי כמוהו מכיר את הצרכים של הסטודנטים, לאן הם נוסעים, מאיפה הם נוסעים, איפה הם גרים, איפה הם לומדים. אפילו לא חשבתם לדבר איתו להבין מה הצרכים של הציבור הכי גדול שמשמש בתחבורה הציבורית. כאילו אתם יודעים תמיד הכי טוב מה הצרכים.

אותו הדבר בבית שאן, בדימונה, בנתיבות, שאתם מעלים להם את המחיר. האם ניסיתם לשבת עם ראש עיריית בית שאן, עם ראש עיריית נתיבות, שהוא מכיר את האוכלוסייה שלו הכי טוב? מי המבוגרים שמשתמשים, מי האנשים שעובדים מחוץ לעיר, האם הם עובדים בתוך 40 ק"מ, האם הם עובדים בתל אביב. מה עם אותם אנשים שצריכים למשל טיפולים רפואיים על בסיס של פעמיים בשבוע והם צריכים לנסוע לאיכילוב, כי המכשיר הרפואי שמטפל להם בסרטן יש רק באיכילוב? מה עם אנשים שצריכים פעמיים בשבוע לנסוע כי זו העבודה שלהם? או סטודנטים שלא רוצים ללמוד בתוך ה-40 ק"מ.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

העולם עבר למשהו שנקרא עבודה היברידית, שאתה יומיים בבית ויומיים בעבודה. אנשים שפעם נסעו כל יום לעבודה כבר לא נוסעים כל יום. אז הוא נוסע פחות עכשיו ולא יהיה לו משתלם חופשי-חודשי.

אופיר כץ (הליכוד):

אתה מעניש אותו.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

פעם בשבוע הוא צריך להגיע לחברת ההייטק שלו וארבעה ימים הוא עובד מהבית, אז הוא לא יקבל הנחה.

אופיר כץ (הליכוד):

אתה מעניש אותי, אתה עושה פעולה הפוכה. ה-40 ק"מ זה דבר שמאוד מאוד מפריע לי, כי זה לא שיש לנו עכשיו 17 אוניברסיטאות בצפון ועוד 36 בדרום. אין לנו הרבה אפשרויות. מה שאומר 40 ק"מ שזה רק מי שבצפון שלומד באוניברסיטת חיפה, וגם לא כולם. מה עם סטודנטים שרוצים ללמוד במקומות אחרים? למה אתם מגבילים אותם ב-40 ק"מ למחיר של 99 שקלים? להפך, תפתחו את זה, תנו להם את האפשרות שישלמו כמה שפחות, שילמדו איפה שהם רוצים. אם הוא גר בצפון ויש לו משהו שהוא רוצה ללמוד בבן גוריון בבאר שבע, או בתל אביב או פה בירושלים, מה זו ההגבלה הזאת של 40 ק"מ? כאילו יש לו כל האפשרויות ללמוד. בשורה התחתונה, אדוני היושב-ראש, שוב פגיעה בתושבי הפריפריה מבית היוצר של שרת התחבורה. תודה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה לך, אופיר כץ. ראש העיר של ביתר עילית, מאיר רובינשטיין, בבקשה.

מאיר רובינשטיין:

שלום ליושב-ראש ולכל החברים. יש לי חמש הערות קטנות. האחת, אנחנו, ביתר עילית, העיר עם מספר הרכבים הפרטיים הנמוך ביותר בארץ. הרפורמה הזאת תוביל לכך שיתרבו בעלי הרכבים כי יעלה יותר זול למינוע הפרטי, וההבדל בין החזקת רכב פרטי לבין להשתמש בתח"צ קטן מאוד.

דבר שני, איך אנחנו בדיוק חלק ממטרופולין ירושלים? בתעסוקה? בהכנסות? בסוציאקונומי? במחסומים שאנחנו עומדים בפקקים מדי יום ביומו, או רק בהעלאת תעריפים?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

מאיזה בית מדרש רובינשטיין? איפה הוא למד, גור?

אורי מקלב (יהדות התורה):

ברסלב. אתה לא רואה עליו?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

בישיבה הגבוהה, איפה היית? לימדו אותו להיות חד ותמציתי, אני מבסוט עליו.

מאיר רובינשטיין:

תודה, היושב-ראש. ראיתי שאתה משבח את המקצרים אז הצטרפתי אליהם ביום הזה.

דבר שלישי, חבר הכנסת מקלב נגע בנקודה הזאת, איך זה שיישובים בגוש עציון הנושקים אלינו לא נמצאים במטרופולין?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

באשכול סוציאקונומי 8, 9 ו-10. מה המרחק האווירי בינך לבין היישוב הזה?

מאיר רובינשטיין:

מרחק מקל של מטאטא.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

צור הדסה זה לידך, לא?

מאיר רובינשטיין:

צור הדסה בפנים, אבל יישובי הגוש, שאני חפץ בטובתם, אבל אני רוצה להבין איך לא דאגו להשחיל אותם בכוח למפה המפלה הזאת, כפי שדאגו להכניס אותנו אחר כבוד.

דבר רביעי, אני עשיתי חשבון כמה יצא למדינה מהעניים לעשירים. ביתר עילית, סוציאקונומית מספר 1, הולכת להעניק לעשירים במדינת ישראל מדי חודש 967,000 לנוער, ולמבוגר 429,000. זאת אומרת 1.396 מיליון לחודש, ובשנה 17 מיליון שקל. לכן התוצאה תהיה הסעיף החמישי והאחרון, ריבוי רכבים פרטיים, טרנזיטים לקויים על הכביש. אני קורא לרפורמה הזאת לא רפורמת תח"צ, אלא רפורמת הטרנזיטים הלקויים. תודה רבה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אשריך, מאיר. שנלמד ממך להגיד את הדברים בחדות ובדיוק. יש פה בהחלט אפליה של סוציאקונומי נמוך ששוכן ליד סוציאקונומי גבוה, במרחק אווירי קצר ביותר. אתה יודע להגיד לי את המטרה של המרחק האווירי בין היישובים שלך ליישובים שלא נכנסו?

מאיר רובינשטיין:

זה מרחק של מאות מטרים בלבד. אנחנו מול בת עין, למשל, או יישובי גוש עציון, זה 200-300 מטר בקו אווירי.

אוריאל בוסו (ש"ס):

ארבע דקות ברכב.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה רבה, רבי מאיר. הרב בוסו, בבקשה.

נעה ליטמנוביץ':

יו"ר הוועדה, רק אם אפשר באיזשהו שלב להגיב לעניין המפות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אנחנו מאריכים את הדיון הזה. הוא יימשך עד 12:30 ויהיה לכם זמן להשיב. אני מקווה שאלו יהיו תשובות שאומרות: הקשבנו לזעקה ואנחנו משנים את כל הרפורמה. זה סוג התשובות שהיינו רוצים. הצטדקויות לא יעזרו לנו.

אוריאל בוסו (ש"ס):

אדוני היושב-ראש, אתה ואני נפגענו במהלך הפגרה. יזמנו דיון מיוחד, דיון פגרה, כי בפגרה יוזמים דיונים שהם חשובים וקריטיים, וידענו שהרפורמה אמורה כבר לחול.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

מעניין איך ידענו.

אוריאל בוסו (ש"ס):

היה דיון רציני, הגיעו לפה אנשי מקצוע, החדר היה מלא, ממש ערב פסח. היה פה נציג, יועץ לשרת התחבורה, שאמר שאין לו הכול עדיין לפרסם. ביקשנו שיגיד חלק. כשיצאנו החוצה ראינו הודעות שכעבור שעתיים תתקיים מסיבת עיתונאים של שר האוצר ושרת התחבורה על הפרסום.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אבל המצגת לא הייתה מוכנה כשהיינו בוועדה. הכינו את המצגת אחרי הוועדה.

אוריאל בוסו (ש"ס):

בדיוק. פניתי ליושב-ראש הכנסת, ואגב פניתי גם למבקר המדינה. מעולם לא היה זלזול כזה בחברי כנסת ובוועדה. אגב, ועדת הכלכלה היא ועדה סטטוטורית שחלים בה רפורמות ותקנות. זה גם זלזול אינטליגנטי, לא רק בנתונים. שאלנו שאלות מאוד רציניות.

אתמול ראיתי ציוץ שצינת: עזבו את הפוליטיקה בצד. אני מכיר את אותך הרבה שנים כאדם שפיו וליבו שווים, ואני מקווה באמת שכך זה יהיה. אבל משרד האוצר ומשרד התחבורה צריכים להבין שחברי כנסת נמצאים כאן בשביל להביא לפעמים את דבר העם. אני חושב שאחד הדברים הכי מזעזעים שצריכים לנער אותם הוא שאומר פה ראש עיר שמנהל עיר ביד רמה הרבה שנים, כבר קדנציה שלישית, ונותן נתון שעיר במעמד סוציאקונומי 1 הולכת לתת לרפורמה הזאת, לקופת המדינה, 17 מיליון שקלים לשנה. ואת זה האזרחים ישלמו מכיסם, והוא צריך בסוף לפרנס אותם ולדאוג להם להכנסות כאלה ואחרות. להתנתק ולהגיד שעשו רפורמה ולקחו מפות ושינו בצורה כזאת או אחרת, ואחר כך אתה קורא נתונים ורואה חופשי-חודשי פנימי לפני הרפורמה סכומים של 100%, 175%, 125%. צריך לזכור מי בסוף משתמש בתחבורה הציבורית.

מאיר רובינשטיין:

.250%

אוריאל בוסו (ש"ס):

צריך לזכור את מי אנחנו רוצים לעודד, מה המטרה. אבל משרד האוצר, ובמקרה הזה גם משרד התחבורה, שזה הפלא, הוא מבחינתו מסתכל מהחור של הגרוש, הוא בסוף מדבר על כסף. הוא לא מסתכל מה קורה בדרך. הוא רוצה נתונים כמה הוא מכניס לקופת המדינה, כמה הוא פחות מסבסד.

נשאלה פה שאלה של הרב מקלב, כמה מהכסף הזה הולך לתשומות שייכנסו לטובת הפריפריה. אנחנו רואים ששום דבר לא קורה בנושא הזה. מאות הערות של הציבור הגיעו ולא התייחסו לאף אחת מההערות. כולן באמת לא שייכות, וההערה היחידה שהתייחסו אליה היא בעניין אילת, שלא הייתה אמורה להיות ברפורמה? לכן יש יותר מדי שאלות.

אני רוצה לחזק אותך, יושב-ראש ועדת הכלכלה, תעמוד על כך. במקרה הזה אין קואליציה ואופוזיציה, כולנו נצא למען האזרחים בשביל לעודד את התחבורה הציבורית, למטרה שעליה אתם מדברים, להוריד את התחבורה הפרטית ולהוריד את הזיהום. לא לגרום לכך שהרכבת תהיה לעשירים. קיבלתי הודעה, למשל, שנסיעה מבית שמש לירושלים עד לפני שבועיים-שלושה הייתה 40 דקות, הגיעה חברה חדשה והיום זה שעה וחצי נסיעה. מישוהו נותן את הדעת? מישוהו מתייחס לזה? זורקים דברים באוויר ואין לזה פתרונות של ממש. לכן תבואו לפה עם תשובות אמיתיות, זאת הנקודה, תנו את הנתונים האמיתיים לחברי כנסת וליושב-ראש הוועדה ששואלים שאלות ולא להטעות אותנו. להטעות אותנו זה להטעות את הציבור כולו. אפשר לשקר פעם אחת אבל לא כל הזמן. לכן תביאו נתונים אמיתיים, תתייחסו למי שצורך וצורכות את התחבורה הציבורית באמת. ואני מתפלל על שרת התחבורה, שגם לפי מרכז המחקר של הכנסת היא פוגעת פגיעה ישירה בציבור הנשים שהיא רוצה תמיד לדבר עליהן ולייצג אותן. כי מי בתחבורה ציבורית משתמשת יותר נשים, הן נוסעות גם יותר פעמים ביום בתחבורה הציבורית. הערות על תקציב המדינה היו לנו שיותר ויותר נותנים לעשירים, אז גם בתחבורה הציבורית לפגוע, שזו בסוף ציפור נפשם? יפה שעה אחת קודם. תודה רבה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה לך, הרב בוסו. חברת הכנסת גבי לסקי.

גבי לסקי (מרצ):

הרבנית.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

המשכילה. מה שאת רוצה את יכולה להיות.

גבי לסקי (מרצ):

אני עורכת חופות.

משה אבוטבול (ש"ס):

זה שיתן לך ידידנו קריב.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אבוטבול, אל תסיט את הדיון מהנושא.

גבי לסקי (מרצ):

תודה רבה, כבוד היושב-ראש, על הדיון ועל ההתעקשות ועל חבריי שנכנסו עמוק לדבר. מדובר בישיבה שבסך הכול מצד אחד אני כן רוצה להודות על הרפורמה, זה דבר חשוב. האחדת התעריפים זה דבר שמקדם שוויון. אבל יחד עם זאת אני שומעת שיש דברים שעדיין זקוקים לתיקון כדי להפוך את הרפורמה הזאת לשווה יותר.

מי מרוויח אנחנו כבר שמענו, אבל יש כמה שמפסידים מהרפורמה, ואנחנו צריכים לדאוג שגם אותם אנשים לא יפסידו. בסך הכול מה שצריך להיות לנגד עינינו הוא איך משרד התחבורה מייצר אינסנטיב שכמה שיותר אנשים יעשו שימוש בתחבורה ציבורית ויעברו מרכב הפרטי אל התחבורה הציבורית. לכן ההפרדה בין רכבת לבין אוטובוסים היא לא ברורה. זה מצריך תיקון אמיתי, ואני גם חייבת לומר שאנחנו גם מתקדמים – לא יודעת אם בצעדי ענק – אבל יש גם רכבת קלה במטרופולין. אז על איזה מחיר אנחנו מדברים? האם יהיה גם צירוף שעם הכרטיס שאנחנו קונים נוכל להשתמש גם ברכבת הקלה? אין התייחסות.

נעה ליטמנוביץ':

הרכבת הקלה היא במחיר של האוטובוסים.

גבי לסקי (מרצ):

תודה על ההבהרה הזאת. יש כמה דברים שנאמרו ואני רק רוצה לתמצת. חלק מהמפסידים מהרפורמה, כמו שנאמר, הם האנשים המזדמנים. משתמש מזדמן יכול להיות מי שעושה שימוש בתחבורה ציבורית אפילו פחות מ-20 פעם, שזה די הרבה. הרבה פעמים מדובר לא רק בעבודה היברידיה אלא במוחלשים ביותר. כלומר, אנשים שנמצאים בבית, מרותקים לבית, וצריכים לצאת מדי פעם לרופא ומדי פעם לטיפול דיאליזה או כל מיני דברים מהסוג הזה ואין להם אמצעים אחרים. כלומר, כשאנחנו לא נותנים את ההטבה הזאת לנוסעים המזדמנים אנחנו פוגעים בחלשים ביותר.

דבר נוסף, אנחנו יודעים שיש פה עלייה בהנחה שיקבלו הזכאים של ביטוח לאומי. אבל אם ההנחה הייתה במקור 33%, היום ההנחה היא של 50%. אבל זו הנחה אך ורק לנסיעות בודדות ולא על חודשי-חופשי. כלומר, מדוע אני לא אעשה את ההנחה של ה-50% לזכאי ביטוח לאומי בכלל, ולא רק על נסיעות בודדות? לילדים זה כן ככה, אבל דווקא לא לביטוח לאומי, וזה משהו שאנחנו צריכים לדבר עליו.

דבר נוסף, זה יפה מאוד שאנחנו עכשיו ניתן הנחה מלאה לבני 75 ומעלה. אני לא יודעת אם המשרד עשה מבחן כמה אנשים באמת בגיל הזה משתמשים בתחבורה ציבורית וכמה באמת הולכים לחסוך על זה. אבל יש להם מלווים. המלווים של אותם אנשים לא זכאים לשום הנחה. אז אם אנחנו באמת רוצים לעודד את ההנחה של אותם מבוגרים שעולים לתחבורה הציבורית ומקבלים חינם בגלל שמתחשבים במצב הכלכלי, לא יכול להיות שלמלווים שלהם לא תהיה הנחה. כי הרי מי שמשלם את ההנחה זה בעצם בן ה-75 או בת ה-75 ומעלה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

נקודה חשובה. מטפל סיעודי לא מקבל הנחה.

אוריאל בוסו (ש"ס):

ואז זה יגרום לאותו מטופל שלו לא לנסוע בתחבורה.

גבי לסקי (מרצ):

בדיוק. זו גם נקודה נוספת שאנחנו צריכים להתחשב בה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

מלווה של עיוור מקבל?

רינת בניטה:

מקבל 50% הנחה.

גבי לסקי (מרצ):

בסך הכול אני חושבת שכן צריכים לחזור לשולחן השרטוט ולתקן את הרפורמה החיובית הזאת בעוד כמה נקודות כדי לייצר מצב שהוא יותר שוויוני, גם מה שעלה פה על ידי חבריי. אבל בעיקר אנחנו צריכים לראות איך אנחנו מעודדים מעבר מתחבורה פרטית לתחבורה ציבורית. ואת ההקשר הזה אני לא מספיק רואה בתוך הרפורמה וצריכים לתת לזה דגש יותר גדול. תודה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה רבה, חברת הכנסת גבי לסקי. חבר הכנסת סמי אבו שחאדה.

סמי אבו שחאדה (הרשימה המשותפת):

תודה רבה, כבוד היושב-ראש. אני מסתכל על הנושא של התחבורה כנושא לקידום שוויון. תחבורה ציבורית זה לא דבר של מה בכך. העניין של מרכז ופריפריה במדינה – אתה אחד מהאנשים שהכי יודעים עליו. אני הייתי מצפה לרפורמה שתתייחס גם לפערים שקיימים עכשיו. כבוד היושב-ראש, אתה יודע כמה תחנות רכבת עוצרות בכפרים ובערים הערביות בארץ?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אני מפחד להשיב. אפס.

סמי אבו שחאדה (הרשימה המשותפת):

תודה, אדוני. בחלק גדול מהערים, בגלל תשתית רעועה, בגלל המון בעיות ואתגרים, גם אוטובוסים לא מגיעים. זה שם 20% מהאוכלוסייה במצב שאין להם ברירה אלא להחזיק רכב. ומחצית מהאוכלוסייה הזאת נמצאת מתחת לקו העוני. זה לא שיקול שהוא רצוני. זה לא בגלל מותרות, זה בגלל שאין ברירה.

אני הייתי מצפה מרפורמה לראות את הדברים הבסיסיים האלה שאנחנו מתלוננים עליהם כבר שנים לגבי חוסר שוויון בתחבורה, ולחשוב כיצד הרפורמה הזאת תוכל להתקדם גם כמו שצריך בחברה הערבית. כאדם שעד לאחרונה כל החיים שלי השתמשתי בתחבורה הציבורית, בגלל מגבלת העיניים שיש לי, ואני נמצא במקום שהוא דווקא באזור המרכז וגם שם יש לנו הרבה מה להתלונן על התחבורה הציבורית, החברה הערבית מאוד רחוקה מכל הדבר הזה. אני הייתי מצפה לראות בצורה ברורה כיצד הרפורמה הזאת כן תקדם שימוש יותר בתחבורה הציבורית בחברה הערבית, כי הפגיעה פה היא בכמה רמות. תאר לעצמך, אדוני, מה ההבדל בין אדם שחי בכפר סבא ועובד בתל אביב לשכן שלו שגר בטירה ועובד ביפו. מי שגר בטירה ועובד ביפו לא יכול להגיע לעבודה בתחבורה ציבורית, גם אם הוא רוצה. ואנחנו מדברים פה על עיר שיש בה עשרות אלפי תושבים. אני מבין שאי אפשר לפתור את חוסר השוויון בקלות ובדבר אחד ובפתרון אחד. אבל כן הייתי מצפה ממי שרוצה לקדם רפורמה שכן תעודד אנשים בשימוש

בתחבורה ציבורית לראות את הפערים האלה, ודווקא פה לעשות אפליה מתקנת. אלה שנמצאים בפריפריה, לעזור להם יותר, לדחוף אותם יותר, לקדם אותם יותר לכיוון התחבורה הציבורית, ולא ההפך. ואז זה היה נראה לי יותר הגיוני, כי בסוף הם משתמשים פחות. אין לי פה המספרים מולי, אדוני, אבל אין להם ברירה. מתוך הבעיה בתשתיות וחוסר השוויון בתשתיות, הם מוצאים את עצמם רק עם כלי רכב. מהרבה מקומות אי אפשר לצאת אחרת.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

הדברים שלך ברורים ולא באים בכלל להתייחסות למגזרים העניים ביותר בחברה והפחות מטופחים.

סמי אבו שחאדה (הרשימה המשותפת):

המספרים כולם ידועים היום, אדוני היושב-ראש. גם ברמה של תשתיות, גם ברמה של תחנות רכבת, גם ברמה של כניסת אוטובוסים למקומות האלה וגם בכלל. לפחות הייתי מצפה לראות איזושהי אפליה מתקנת. זה לא יפתר בשנה הקרובה, אבל לפחות שנראה כיוון. תודה רבה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה רבה לך, חבר הכנסת סמי אבו שחאדה. חבר הכנסת משה אבוטבול, מיוזמי הדיון על הרפורמה הזאת. הראשון שזיהה. בבקשה.

משה אבוטבול (ש"ס):

ישר כוח. תודה רבה לך, יושב-ראש הוועדה. אני קודם כל מתנצל על האיחור. הייתי בניחוח אבליים אצל המשפחות באלעד. כמובן, גם כפי שתיאמנו, מסרתי את תנחומיך אליהם ועל כך שבגלל הדיון לא יכולת להגיע איתי. אנחנו מקווים שלא נדע שוד ושבר בגבולנו. המצב שם מאוד מאוד קשה, השם ירחם.

אדוני היושב-ראש, כואב הלב לומר דברים מאוד מאוד קשים, אבל השרה לצערי מנותקת ממה שקורה ברחוב. כל מי שרואה את הטבלאות שגם הכין ידידי הרב מקלב וגם שהכינו אחרים ומי שעובר דבר-דבר רואה שכל המטרה שלשמה נועדה התחבורה הציבורית מתפספסת. גם כשהייתי עשור שנים ראש עיר בבית שמש, תמיד דיברנו על מגמות. המגמות היו אז להרחיב כמה שיותר כבישים, וברוך השם זכיתי לסלול את כביש 38, שהיה כביש דמים לפני כן, כביש 10, כביש 5. המטרה הייתה לאפשר כבישים רחבים יותר, לאפשר לאוטובוסים מה שלצערנו לא צפו בתחילת הקמת המדינה, שאז היו כבישים צרים. ומצד שני לאפשר יותר לציבור, בפרט הציבור הנחלש, להשתמש וליהנות מהתחבורה הציבורית כדי שכמה שפחות לתת לכלי רכב פרטיים לנוע על הכבישים. וכאן המגמה היא בדיוק הפוכה. כי אנחנו רואים שהצלחנו להגיע לבאר. אני כשלעצמי, אדוני היושב-ראש, זכיתי להוציא כ-50 קווים מחוץ לבית שמש לערים שלא הייתה להם בכלל תקשורת עם העיר בית שמש. את כל זה עשינו במגמה ליצור תחבורה ציבורית נגישה לכל מקום בארץ. אבל מגיע עכשיו הקטע שחיכו לו כולם, הרגע של המחיר, והנה פתאום השרה מתנתקת לה ולא מבינה שהיא הורסת את כל המגמה שבמשך שנים רבות אנחנו רוצים לפעול בה. והמגמה היא לעזור לאותן משפחות וגם לצמצם את הכבישים הפרטיים.

זה לא רק מציק לערים החרדיות, ואני שמח שהיה פה קודם ראש העיר של ביתר, מאיר רובינשטיין. הוא מייצג הרבה ראשי ערים חרדים, זה גם מציק לאחרים שגם פנו אלי. גם תושבים בבית שמש ובמקומות אחרים שמבקשים שאביא את דבריהם כנציג ציבור. שאביא את הדברים שהרפורמה הזאת מזיקה בצורה מאוד מאוד קשה.

אנחנו כועסים מאוד על המשרד, ואמרתי את זה בדיונים הקודמים. מיכאל, היושב-ראש, סנט בי ואמר לי: תהיה מאופק. עד עכשיו אני זוכר את המשפט שלו: אני לא רוצה לחמם, אבל אז אני רוצה להגיד לך, מיכאל, אני באמת לא צריך לחמם. המצב מאוד חם. המשרד עושה דין לעצמו, עוקף את הוועדה החשובה הזאת ומנסה להתנהל כאילו אנחנו פה סתם פיונים. אני לא חושב שזה הוגן. תפקידנו כנציגי ציבור להביא ולהתריע. השרה צריכה להגיע לכל דיון, זה תפקידה. כך נהגו תמיד כל השנים. היא צריכה להשיב על דברים, אפילו על דברים אחרים. הרי כל העניין פה מתחיל בדברים אחרים שהיא התבקשה להשיב עליהם, אם זו הסוגיה של התחבורה הציבורית בשבתות וכו', שגם שם היא מזלזלת מאוד. שולחת חומרים לא קשורים ולא רלוונטיים. אז אני לא יודע למה היא מכוונת פה, אבל בוודאי היא לא מכוונת פה לציבור של אותם אלה שנדרשים לתחבורה הציבורית. יכול להיות שהיא מקבלת גב דווקא מהשיבר הראשי, קרי שר האוצר, שהוא כבר אמר לגבינו את האמירות הקשות של לשלוח אותנו עם מריצות. אולי המריצות זה חלק מתחבורה ציבורית להעיק אותנו למזבלה. אבל אני אומר בצורה הברורה ביותר, אנחנו

לא ניתן למגמה הזאת. אנחנו נעורר את הציבור, שהוא כועס מאוד, ולא ניתן שהרפורמה תדלג על המשפחות ברוכות הילדים, המשפחות הנזקקות, המשפחות מהמגזר הערבי שגם זועק. כשרואים שמכל עבר זועק, אז היא צריכה לעצור ולהתחיל לחשוב מה לעשות. אגב, גם בבית שמש אנחנו שומעים תלונות קשות ביותר על החברה החדשה שהתחילה שם. אני מציע לה, לפני שהיא מתחילה לחשוב על תחבורה ציבורית בשבת, שתטפל קודם כל בתחבורה ציבורית ביום חול, שהכישלון שלה מהדהד מכל קצוות הארץ. תודה רבה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה רבה. עו"ד מיקי רויטמן, פעילה חברתית, בבקשה.

מיקי רויטמן:

תודה רבה, כבוד היושב-ראש. אני רוצה להעלות שלושה נושאים שעלו במהלך המחקר שלי. הנושא הראשון הוא שאין מידע, לצערנו. כל הרפורמה צריכה להתבצע על בסיס של נתונים ואין לנו הנתונים האלה.

סמי אבו שחאדה (הרשימה המשותפת):

לאיזה צורך נערך המחקר? לאיזושהי עבודה?

מיקי רויטמן:

לא. אני ערכתי את המחקר הזה. המטרה שלו הייתה כתבה ובסיס הנתונים היה שאין שום סיבה שקבעו את הגיל 75 שממנו הנסיעה חינם. למה לא 74? למה לא 73? איך בחרו את הגיל הזה? למה לא להתחיל בגיל 67?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

זה רגע שאתה נשאר בבית אתה מקבל נסיעה חינם באוטובוס.

אורי מקלב (יהדות התורה):

הם הכי פחות נוסעים.

מיקי רויטמן:

אז התחלתי לחקור מאיפה אפשר לקבל נתונים, וגילינו שהרב-קו ברובו הוא אנונימי, ולכן גם אין פילוח לפי גיל או מגדר. זאת אומרת, גם אם רוצים לקבל נתונים זה קשה מאוד, וגם כי לא נערך סקר.

אורי מקלב (יהדות התורה):

זה טוב שאי אפשר לקבל נתונים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אבל יש דרכים לסקור דברים.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אוי ואבוי אם היו יודעים עלינו לאן אנחנו נוסעים וכמה אנחנו נוסעים. זה נכון שזה כלי מחקר מצוין.

מיקי רויטמן:

במדינה הזאת עושים סקרים על ימין ועל שמאל. אפשר לעשות סקר לבדוק כמה בני 75 מעוניינים בכלל לנסוע בתחבורה הציבורית.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

המידע לא זמין, לא נגיש, לא שקוף והרפורמה היא לא על בסיס מחקר.

מיקי רויטמן:

הנושא השני הוא הנכים. יש 27,000 תחנות אוטובוס עירוניות. מחצית מהן לא מונגשות. יש 3,500 תחנות בין-עירוניות לא מונגשות. אז זה שנותנים הנחה לנכים, אם אין נגישות זה לא עוזר. זה מאוד נחמד שמדברים על זה, אבל זה נושא מאוד מאוד חשוב.

גבי לסקי (מרצ):

כשאת אומרת תחנות מונגשות, למה הכוונה?

מיקי רויטמן:

תחנות מונגשות זה אומר שיש אפשרות בנוגע לשמיעה, שיש רמקול שאומר איזה אוטובוס מגיע, מתי הוא מגיע. יש עמודים לאנשים עיוורים שהם יכולים להשתמש בהם. פלטפורמות, מקומות לכיסא גלגלים. ברכבת, לדוגמה, יש הנגשה מאוד טובה לכיסא גלגלים, רק אין הנגשה כל כך בין הרציף לקרון, ואז יש בעיה גם לאנשים שמשתמשים בכיסא גלגלים להשתמש בתחבורה הציבורית.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

לא עשו את זה באותו גובה של מפלס הרציף כדי להיכנס פנימה. יש בעיית נגישות בתחבורה הציבורית, בעיה קשה מאוד. עסקנו בה, ובאמת זה לא מספיק להגיד שאתה מוזיל למישהו אם זה לא נגיש עבורו.

מיקי רויטמן:

הנושא השלישי והאחרון זה העניין של הקורונה והפקקים שאנחנו נתקלים בהם. הרבה מאוד עובדים התחילו לעבוד על בסיס עבודה מהבית, חלקית ולא חלקית. בעקבות זה התחלתי להסתכל על החופשי-יומי ולא על החופשי-חודשי, כי הוא יותר רלוונטי עבור האנשים האלה. עשיתי בדיקה של 24 תעריפים בין-עירוניים לראות מה קורה, גם בפריפריה.

משה אבוטבול (ש"ס):

אולי זה רק בגלל הקורונה ולא באופן קבוע?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

היא מדברת על ההתייקרות של חופשי-יומי.

מיקי רויטמן:

בדקתי גם בפריפריה, גם בערים המרכזיות, בין-עירוני. יצא ששני שלישים מהתעריפים עלו במחיר של החופשי-יומי, וברובם זה בין 10% ל-20%. זאת אומרת, יש לנו פה עלייה משמעותית בחופשי-יומי. אין פה עידוד של שימוש בתחבורה הציבורית כשמישהו צריך פתאום לנסוע למקום כלשהו, אפילו לראיון עבודה. זה לא קיים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

החופשי-יומי רובו התייקר.

מיקי רויטמן:

רובו התייקר.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה רבה על הדברים, מיקי. שמוליק מזרחי בוודאי ידבר על אנשי גיל הזהב.

שמוליק מזרחי:

שלום. תודה רבה, אדוני היושב-ראש, על הדיונים המעניינים שמתקיימים אצלך בוועדה, וגם כמובן הדיון בנושא החשוב הזה. כנציג הסתדרות הגמלאים בישראל אני לא רוצה להיכנס לדיון המעניין מאוד ששמענו מחברי כנסת שדיברו. אני רוצה להתייחס להיבט של הגמלאים והגמלאיות בישראל. הסתדרות הגמלאים מברכת את השרה על כך שסוף-סוף היא העיזה לעשות מעשה ולתת תחבורה ציבורית חינם לציבור הגמלאים בישראל. צריך להבין שציבור הגמלאים בישראל נמצא גם בפריפריה, גם במרכז, גם אצל הערבים וגם אצל החרדים. הם נמצאים בכל חלקי הארץ מכל הציבורים, כך שיש כאן בהחלט משהו שוויוני שנותן לכל הגמלאיות והגמלאים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אבל זה רק מגיל 75. אדם הוא גמלאי מ-62 ומ-67.

שמוליק מזרחי:

אתה צודק. אני חושב שפה צריך לתקן. גם דיברנו על כך עם השרה. אגב, גם שר האוצר אמר שצריך להוריד את זה לגילאים צעירים יותר. אני מקווה מאוד שגם בהתערבות של הוועדה שלך וגם בנכונות של האוצר אפשר יהיה להגיע לגילאים טבעיים, אבל לפחות מגיל 70 כדי באמת להיטיב בעניין הזה. אבל המטרה היא באמת לעודד אנשים בשימוש בתחבורה הציבורית, ברכבות ובכל האמצעים הציבוריים שמתקיימים. להוריד את האנשים מהרכבים גם מבחינת בטיחות, גם מבחינת צפיפות, גם מבחינת חניות. מכל הבחינות יש סיבה גדולה מאוד לעודד את האנשים לשימוש בתחבורה הציבורית, וגמלאי ישראל מודים על ההתחלה הזאת. זו רק ההתחלה, אדוני היושב-ראש. התחלה חשובה מאוד לציבור הגמלאים בישראל, שסוף-סוף רואים משהו משמעותי מממשלת ישראל. אז אני שוב מודה לך על הדיון, ואני מקווה מאוד שהשרה וגם שר האוצר, גם בעזרתך אדוני יושב-ראש הוועדה, שיש לך רגישות חברתית בלתי רגילה, תעזרו לנו להוריד את הגיל, ואז אנחנו כמובן ניתן בשורה לציבור הגמלאים בישראל.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה לך, שמוליק ידידי. אבי סלומה, ארגון נכי שיתוק מוחין, בבקשה.

אבי סלומה:

אני רוצה לספר מעשה על עצמי. אני מתגורר 50 מטר מאוטובוס קו 400, אבל אני לא יכול לעלות עליו כי הוא לא נגיש. אני רוצה לנסוע לתל אביב ומתל אביב להגיע לירושלים, האוטובוס לא נגיש. קודם כל תבנו על נגישות ואחר כך תבנו עלי.

דבר שני, משרד התחבורה ומשרד האוצר נותנים מתנות למי שלא מגיע. נותן אגוזים למי שאין שיניים. אתן דוגמה. נתתם פטור 50% לנכים. מה עם המלווים? אנחנו צריכים לשלם עליהם מלא. אז מה הועילו התקנות? אין טעם בזה. בנוסף, נתתם פטור מגיל 75 ואילך. מה קורה לפנסיונר מגיל 67 עד גיל 75? למה שלא נתנו את הפטור מהגיל שיוצאים לגמלאות? תודה רבה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה לך, אבי, גם על התמצית וגם על החדות של הדברים. אתה צודק.

תמר אוחנה, כוח לעובדים.

תמר אוחנה:

אני ראש ענף תחבורה, אז גם אני רוצה להצטרף לברכות ליושב-ראש הוועדה על הדיון החשוב ועל המעקב על הרפורמה. מבחינת משרד התחבורה, ההצהרה הרשמית היא שהמטרה של הרפורמה היא עידוד שימוש בתחבורה הציבורית. צריך לשים פה על השולחן, אין נהגים בישראל. זה לא משנה כמה נעודד אנשים להשתמש באוטובוסים, אין אוטובוסים. גם אם נרצה להגדיל, ובאמת יש מכרזים שמגדילים את

הוספות השירות, אין נהגים וחייבים לשלב את הרפורמות האלה ביחד להגדיל את שכר הנהגים, לייצר עוד תמריצים. כרגע יצאו בתוכנית של תמריצים לנהגים חדשים. הממוצע של נהגים חדשים שנשארים במצב הקיים הוא במספר חודשים. אני מכירה אישית בחברות שאנחנו מייצגים שהממוצע הוא בערך שלושה עד שישה חודשים של נהגים חדשים שנשארים.

אורי מקלב (יהדות התורה):

הוועדה פועלת לקצר את זמן ההמתנה להכשרה, שהוא 12 חודשים כמעט.

תמר אוחנה:

אז אומנם קיצרו את זה, אבל אחרי שהנהג הוכשר הוא לא מסוגל להישאר כי אין שירותים ועוד.

סמי אבו שחאדה (הרשימה המשותפת):

מה השכר של נהגים?

תמר אוחנה:

43 שקלים לשעה. כרגע אנחנו נאבקים שהשכר יעלה לפחות לשכר הממוצע במשק, אם לא יותר. יש 70,000 נהגים שמחזיקים רישיונות של תחבורה ציבורית, של אוטובוסים, שפשוט לא רוצים לעבוד במקצוע הזה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

יש חברות שמשלמות יותר מ-43 שקלים. גם 49 שקלים, גם יותר.

תמר אוחנה:

נכון, אבל אנחנו רוצים שההעלאה הזאת תהיה ממשרד התחבורה, כי החברות משלמות מכיסן והן לא עומדות בזה. החברות כרגע בקריסה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

לא מתערבים בשכר. אין סעיף שקובע כמה צריך לשלם לנהג.

תמר אוחנה:

זה כן קיים במכרז.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

זה לא מעניין הדיון הזה ואני כבר חורג מהזמן.

תמר אוחנה:

הערה אחרונה. כן נכנס ברפורמה הזאת ביטול של תשלום במזומן ביהודה ושומרון. עד היום אפשר היה להשתמש שם במזומן. מבחינתנו זה משהו שהיה צריך לקרות כבר אתמול. זה משהו שמסכן את הנהגים, מייצר עומסים, וחבל שזה ייכנס וגם הרפורמה תידחה בגלל שינויים מבורכים שרוצים להכניס. אז אני רק רוצה להכניס את הנקודה הזאת שאולי שווה להכניס. היא לא קשורה לתקציבים וכו', אפשר כבר לעשות את זה. תודה רבה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה לך. מוחמד קוקס, נהג אוטובוס.

תמר אוחנה:

הוא נאלץ לצאת.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אוקיי. שלמה בעהם, פעיל הפורום למאבק בעוני.

שלמה בעהם:

שמי שלמה ואני בן 73. הרבה דיברתם על הגיל הזה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

חכה שנתיים ותוכל לנסוע חיים באוטובוס.

שלמה בעהם:

כמעט קברתם אותי בעוד שנתיים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

זה היה בצחוק. הנשיא של אמריקה הוא בן 78, אבל יש לו מטוס פרטי.

שלמה בעהם:

אני משתמש הרבה שנים בתחבורה הציבורית ואני לא רוצה לפגוע פה באף אחד, אבל אני חושב שרבים מכס לא באמת חיים את היום-יום של אוטובוס מבפנים. אנחנו יודעים את זה. אנחנו רואים נשים וילדים. כשמדברת איתי אודיה רם שיבא מנתיבות בפורום שלנו, אימא לשתי בנות – נכון, אין יותר כסף מזומן, אבל אנחנו אנשים שסופרים את השקל. המעבר לאימא בנתיבות מ-2.5 שקלים ל-5 שקלים עם שתי ילדות פעמיים ביום לפחות זה לספור את הכסף. זה נראה שינוי נורא קטן, אבל הוא לא קטן בכלל. סליחה שאני אומר בזוטות, אבל זה לא זוטות, זה הארטיק, זה הסנדוויץ', אלה הדברים שמאוד מאוד משפיעים ביום-יום. שוויון זה לא סרגל. 40 ק"מ לא עושה שוויון. מחקרים רבים הראו מה זה חוק המע"מ למשל. משפחה ענייה משלמת אחוז ענק מהוצאותיה למע"מ, למשפחה עשירה המע"מ הוא זניח. נושא התחבורה הציבורית הוא לא לאנשים שאפשר לעשות בהם שוויון רק כי זה נשמע יפה כרפורמה. זה יותר מיטת סדום של לחתוך את הרגליים של מי שארוך ולמתוח את הרגליים של מי שקצר.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

להתייחס לאנשים שונים באופן שווה זה אי שוויון.

שלמה בעהם:

ההבדל בין פריפריה למרכז הוא דרמטי בקילומטרים. ההבדל בין ירושלים, שהיא עיר מפוזרת מאוד, ובין תל אביב – כל מי שנוסע במוניות, בתל אביב אתה בקושי מזיז את המונה. בירושלים אתה נוסע מקריית יובל לנווה יעקב, זה כאילו נסעת לשבדיה. אני לא יודע מתי אני עובר בירושלים את ה-15 ק"מ. אני לא יודע לחשב את זה.

הדבר הכי חשוב זה מה שנאמר פה לפני, זה שאני לא רואה שום דבר ברפורמה הזאת שיעביר נוסע אחד מרכב פרטי לתחבורה ציבורית. אין בזה שום דבר. דווקא אלה שלא נוסעים בתחבורה הציבורית הם אלה שלא סופרים כל שקל. נסיעה במכונית פרטית זה יקר מאוד. זה חסכוני מאוד לנסוע בתחבורה הציבורית.

אבי סלומה:

לי עלתה מונית הלוך וחזור מתל אביב לירושלים, 1,500 שקל.

שלמה בעהם :

נכון.

יהודה בר אור :

מה שייך מונית? אנחנו לא מסובסדים בשקל אחד. המונית לא שייכת לעניין.

אורי מקלב (יהדות התורה) :

הוא מדבר על מי שלא יכול לנסוע בתחבורה הציבורית. זה לא נגיש לו. אין לו מחוץ לעיר.

שלמה בעהם :

העובדה היא שאנשים אוהבים את הרכבת כי היא חדישה, כי את הקרונות עושים בגרמניה ולא ב"ארגז" והיא לא מתפרקת כמו אוטובוס בירושלים בן 10 שנים, והיא גם לא קופצת על הכבישים הבלתי נסבלים שיש לנו בתחבורה. אז אם כבר משהו שגרם לאנשים לזנוח את הרכב שלהם ולעבור לתחבורה הציבורית, היא הרכבת ולא האוטובוסים.

בתשובה לשאלה שנמנעת מלהגיד אותה, לאן ילכו המיליונים שנחסכים, זה כתוב ברפורמה. את פשוט לא רוצה להגיד את זה. זה יועבר לטובת השירות. מבטיחים לנו שירות, מבטיחים לי שירות טוב יותר באוטובוסים. מאז השוסונים שהיו פעם בירושלים, מאז "המקשר" שהיה פעם בירושלים. זה לא קורה. אני מרגיש היום יותר כטרמפיסט, והתחבורה הציבורית בירושלים היא טובה יחסית. הם לא עוצרים בתחנות. אם אני לא עומד ומושיט יד הוא לא יעצור, כי משהו לא צלצל. הוא בורח. דיברנו על נגישות, יש ב-40,000 שקל בכל אוטובוס מנגנון שמנמיך אותו אל המדרכה, זה עלה הון תועפות, אבל אף נהג לא מפעיל אותו. לא רק לנכים קשה לעלות לאוטובוס, גם לי. אני מרגיש את עצמי איש צעיר, אבל לרדת ולעלות לאוטובוס עם סלים, ועוד להפעיל את האפליקציה דרך הטלפון. חבר הכנסת מרגי אמר לי בפעם שעברה שיש ארבע דרכים להפעיל את האפליקציה באוטובוס – לרכבת, לרכבת הקלה, לאוטובוס ולכרמלית. הם שונים בתכלית השינוי. אבל עם סל וילד על היד, אני יכול להצמיד את הטלפון למצח, אני לא יודע בדיוק מה לעשות. תודה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון :

תודה, שלמה. זהר גליל, ארגון 15 דקות. דוברת אחרונה, ואז משרד התחבורה והסיכום.

זהר גליל :

שלום. תודה רבה על דיון מעמיק. ויתרתי על הבקשה לדבר. אני חושבת שעלו פה נקודות מאוד חשובות ואני שמחה שהדברים נאמרו.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון :

תודה רבה לך. אני מאוד מעריך אנשים שלא חוזרים על מה שאחרים אמרו ושאים מלאכתם נעשתה בידי אחרים זה מצוין. תודה רבה, זהר. אם בדיון הבא תרצי להגיד משהו, את מוזמנת. יהיה פה דיון בשבוע הבא.

נציגי התחבורה והאוצר, התייחסות ונסכם.

נעה ליטמנוביץ' :

תודה.

אורי מקלב (יהדות התורה) :

זה לא קל.

נעה ליטמנוביץ':

כבודו מבין בדברים.

עלתה כאן סוגיית הנתונים וחשוב לי מאוד לשקף. אני אחראית על העבודה הזאת בתוך המשרד, אני אחראית על כל תחום הכרטוס והתעריפים. נעשתה הרבה מאוד עבודת עומק מקצועית לקראת הרפורמה הזאת ובה צוות כלכלה חיצוני, ויש הרבה מאוד ניתוח. הרב מקלב מכיר את המגבלות שיש לנו בתוך העולם הזה סביב סוגיית הפרטיות, אבל ככל הניתן בניתוחים גם בעולם הרב-קו וגם בעולמות סקרי הסלולר, אגב גם לעניין קביעת המרחקים האלה, הם לא נקבעו באופן אקראי. הם קשורים מאוד לדפוסי הנסיעה. בתוך הרפורמה אנחנו מממשים הרבה מאוד מהבסט פרקטיס העולמי, סיפור המרחק והשאלה במה יוצרים שוויון ובמה לא יוצרים שוויון. וזאת נקודה חשובה מבחינתי להביא לכאן, כמובן היא לא נמצאת תמיד כשהיא יוצאת החוצה. גם לאור העובדה שגם עוד לפני ועוד לפני הקיץ הבעיה הזאת הבסיסית של תעריפי התחבורה הציבורית שבעצם הם נקבעו בלי קריטריונים ובלי מתודולוגי, בעצם עבודה של שנים שנעשתה בתוך המשרד.

לסוגיית המפות, כי גם הנושא הזה עלה כמה פעמים. חשוב לי מאוד להדגיש, כל המפות שהשתמשנו בהן ברפורמה הן מפות ברמת השרטוט של הקווים שנעשו כבר לפני כן ברפורמה של 2016 ובעצם ההחלטה של מי נכלל באיזה פוליגון נעשתה אז.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אבל אם מעלים מחירים דרמטיים אז צריך לשנות את המפות. אתה לא יכול להעלות לשכבות שאת פוגעת בהן. לא היו צריכים לשנות, מכיוון שהם היו המחירים הכי זולים. אבל היום כשאתם מכפילים את זה משני שקלים ל-5.5 שקלים, צריך להשוות אותם לאחרים. נווה דניאל יכולים להישאר מכיוון שהם שילמו יותר. אבל כיום שמעלים את המחיר לביתר עילית ומשאירים את המחירים בנווה דניאל, אתם יכולים להשאיר את אותה מפה? זה צועק לשמים. במיוחד כשמדובר בערים שהן סוציאקונומי 1 שהם משלמים את המחיר המלא כמו תושבי תל אביב או צהלה וסביון. יש ערים ערביות שהן גם בסוציאקונומי 1 אבל כולן נמצאות בתוך המפה של הפריפריה.

גבי לסקי (מרצ):

אין להם תחבורה ציבורית.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אין להם תחבורה ציבורית ויש בהם המספר הנמוך ביותר של מכוניות פרטיות. אין היגיון לצאת כך עם הרפורמה. אפשר לפגוע כך באנשים? אתם יודעים איזו פגיעה זו לאנשים שהם נוסעים כל יום בנסיעות הפנימיות ומחוץ לעיר? זאת הצעקה והזעקה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

יהיה עוד דיון ולא נותר.

נעה ליטמנוביץ':

דבר נוסף שעלה כאן גם בתוך ההערות. כמובן שהמהלך הזה מצטרף להרבה מאוד מהלכים אחרים שגם יו"ר הוועדה כמובן מכיר. אנחנו מאוד חושבים שאין שום ספק שרק השינוי בתעריפים הוא לא באופן בלעדי יביא את נושא התחבורה הציבורית. אגב, סוגיית הקורונה שהעלתה הנציגה מהממ"מ, ברור לנו במשרד התחבורה שחייבים להגדיל את השירות, שחייבים לשפר את השירות, לייצר עוד אוטובוסים, ולכן המהלך הזה מצטרף גם ליכולת שלנו להגביר את השירות ובטח שלהביא את נהגי האוטובוס שיסיעו את האוטובוסים האלה ושנוכל לעשות את הדבר הזה ולא רק לרכוש את האוטובוסים. לא היינו מקדמים את המהלך הזה בלי שאר הדברים שנלווים אליו, כי הוא באמת נדרש כדי להביא עוד נושאים לתחבורה הציבורית. הדבר הזה רלוונטי גם לעניין המגזר הערבי פה בתוך הדיון, שכמובן הסוגיה המרכזית שם היא סיפור של תשתיות וסיפור של עוד אוטובוסים שגם נמצא על סדר היום ונמצא בתוך תוכנית החומש, כמובן אגב ההחלטה.

לעניין הסיפור האזורי, גם מתוך הניתוח שאנחנו עשינו על דפוסי השימוש אנחנו חושבים שהכרטיס האזורי, שהוא בעיקר לתושבי הפריפריה, מאוד מאוד רלוונטי לדפוסי השימוש, בטח של מי

שנשען על התחבורה הציבורית. גם בזה שעכשיו יש המוצר הזה ב-99 שקלים שהוא עד 40 ק"מ. עד היום המחירים שאתם מכירים, שהיו של החופשי-חודשי, היו רק לרמת היישוב הבודד, ועכשיו אנחנו מרחיבים את הדבר הזה לנסיעות שהן הרבה יותר ארוכות. וגם בזכות זה שההנחה גם לילדים היום ניתנת על המנוי הזה, ואני חושבת שבחינה מעמיקה של הדבר הזה תראה שיש שם באמת מוצר שהוא מאוד מאוד משתלם לתושבים האלה, בטח בכל אזור הדרום והצפון.

כמובן, אנחנו נעבוד על פניות נוספות של נתונים ספציפיים שביקשתם ונחזיר לכם.

אורי מקלב (יהדות התורה):

מי שנוסע יום-יום מירוחם לבאר שבע ירוויח. אבל מי שנוסע ליום שוק, מי שנוסע לבדיקה בבית חולים, הוא יפסיד.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

בית חולים יש רק אחד בנגב, וכולם נוסעים אליו פעם בשבועיים או פעם בחודש. למה האישה המבוגרת או חולה סרטן מירוחם שצריך להגיע פעם בשבוע לסורוקה לבדיקה לא תהיה לו הנחה? למה לפגוע בנוסעים המזדמנים? שיהיו עוד מזדמנים, שיהיו הרבה נוסעים. תודה.

אני רוצה לסכם את הדיון הזה. כפי שאמרנו גם בפעם הקודמת, הוועדה רואה בחומרה השקת רפורמה דרמטית שמשפיעה על מיליוני אזרחים בישראל, בזמן פגרה באופן מכוון. הוועדה רואה בחומרה את העובדה שלא הוצגו בדיון החירום בפגרה על הרפורמה הנתונים, והרפורמה הושקה דקות אחרי סיום הדיון בוועדת כלכלה.

הוועדה רואה בחומרה את העובדה שלציבור הוקצו נטו חמישה ימי עבודה להעיר הערות בדבר כל כך דרמטי שמשפיע על מיליונים. לכן אנחנו דורשים לעצור את הרפורמה ולהקפיד אותה מיידית. הדרישה הזאת שלי מראש הממשלה, הוא צריך להיכנס לעניין. לא יהיו מעשים חד-צדדיים. מי שפעל פה באופן חד-צדדי, אני שומר לעצמי את הזכות לפעול באופן חד-צדדי במקומות שכואב לממשלה, וזה כנראה לא בוועדות אלא במליאת הכנסת. אבל אתן לממשלה את השבוע הזה לתקן את דרכה ולהגיד מה היא עושה לפני שאפעל בנושא הזה. לעצור את הרפורמה, לתקן אותה, לדון בה ולהשיק אותה.

מה התיקונים שהוועדה דורשת? האחד, לחקור את דפוסי הנהיגה של אזרחים אחרי עשרות שנים שאין מחקר על ידי הלמ"ס ולספק לממ"מ נתונים ולהביא תמונת מצב אמיתית של החלטת רפורמה מבוססת נתונים בכיסוי מלא ובמיפוי מלא ובכל דרכי איסוף הנתונים של דפוסי הנסיעה של אנשים. ולא על בסיס ניתוח רב-קו שזו קבוצה קטנה ביותר שמשתתפת בעניין הזה.

דבר שני, להביא את מחיר הנסיעה החופשית לגמלאים כבר בגיל היציאה לגמלאות, 62 ו-67, כשעוד כוחם במונתם והם רוצים לנסוע ולראות נכדים ולעשות פנאי ותרבות ולטייל, וכאשר הם עומדים על הרגליים ולא לחכות לגיל 75 שחלקם כבר חולים ולא יכולים ליהנות מהדבר הזה.

לשבת עם הסטודנטים ולבחון הוזלה במקום 35% כיום ל-50%. קבוצה חשובה שיש לה יוקר מחיה, ולעשות פגישה איתם.

לבחון את ההשלכה על השכר של אזרחים. ברגע שיצרתם מצב שהוזלתם את החופשי-חודשי באוטובוס וייקרתם ברכבת, עובדים שנהגו לנסוע ברכבת יקבלו חזר לפי חוק, לפי אוטובוסים, כי המעסיק יגיד שזה הסכום שהוא חייב לשלם על פי חוק את כרטיסי האוטובוס ולא את הרכבת. יש פה פגיעה ישירה בשכר של שכירים שנדרשים לצאת לעבודה בנסיעה ציבורית.

מלווים של נכים, מלווים של עיוורים, מלווים של קשישים צריכים ליהנות מאותה הנחה שאותו אדם קיבל. אם זה קשיש והוא קיבל נסיעה חופשית, גם העובד הזר שלו צריך לנסוע איתו נסיעה חופשית. כי אם הוא לא נוסע נסיעה חופשית, הקשיש משלם על העובד הזר את העלויות שלו, אז איזו הנחה עשינו פה? אותו דבר עיוורים ונכים.

להציג לנו איך ייתכן שסוציאקונומי נמוך 1 מקבל תעריפים כפולים ומשולשים, וסוציאקונומי 9 ו-10 בקו אווירי של מאות מטרים ביישובי יהודה ושומרון מופלים לטובה בדבר הזה. לשנות את המפה ולשנות את המובלעות. ואם רוצים שכל המדינה תיהנה מהאוטובוסים שיש בביתר עילית ומהתעריפים, שיעשו את זה בכל המדינה. אבל למה לפגוע בביתר עילית או במודיעין עילית כדי להיטיב עם מישהו אחר? תעשו את ההצלחה שיש שם בכל המדינה.

להוריד את ההתייקרות ברכבות ביחס לאוטובוסים, שנובעת מהרפורמה הזאת. אתם מעודדים אנשים לעבור לאוטובוסים, שהם ככה בגודש ללא נהגים, ובקושי לעמוד בשירות ובתנאים הסטנדרטיים והתלונות על העמידה ביעדים והתפקוד של אוטובוסים החמיר. פשוט תשאירו את המחיר זהה לאוטובוס ורכבת, ואדם יחליט אם הוא נוסע ברכבת או באוטובוס.

חופשי-חודשי אזורי במרכז. אין סיבה שלא יהיה גם שם. יש פריפריה למרכז. יש שכונות עוני ויש יישובי עוני מסביב למרכז, וגם הם זכאים לחופשי-חודשי.

להחזיר את החופשי-יומי. אם אדם נסע באותו יום בכמה אוטובוסים, שיהנה מחופשי-יומי. ולא לפגוע בנוסעים המזדמנים. הם העתודה להפוך לנוסעים קבועים, אז למה לייקר להם? אם יש להם 2.5 מיליארד לסבסודים, תשנו את הסבסודים באופן שזה יגיע לאוכלוסיות שדיברתי עליהן כעת.

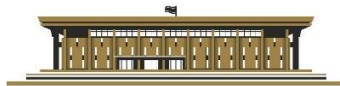
אם הממשלה תעשה 80% מההערות שהערתי עכשיו, אנחנו נברך. ואם הממשלה תחליט לפעול חד-צדדית ולעשות רפורמה שהיא לא באמת מיטיבה עם העניים ביותר ולא מיטיבה עם כל הפריפריה ולא מיטיבה עם אוכלוסיות מוחלשות שיכולות ליהנות, כמו קשישים בגיל פרישה, 62 ו-67, ולא עשתה מעשה מיוחד לסטודנטים, ולקחה לאנשים את הערך הצבור – אלה לא רפורמות שמיטיבות עם העניים והחלשים ביותר בחברה, ואני לא אאפשר לרפורמה הזאת בכל מחיר ובכל דרך לעבור בממשלה הזאת. אנחנו ניפגש כאן בתוך שבוע עד 10 ימים בוועדה, ואני מקווה לקבל נתונים כפי שביקשו חברי כנסת, מבקש שיישלחו בימים הקרובים לממ"מ כל השאלות שלהם, שתהיה פה הצגה סדורה ומקיפה וכוללנית של השלכות הרפורמה, ומקווה שהממשלה תיעתר להמלצות שלנו ונוכל לברך על מעשה משמעותי בתחבורה הציבורית. תודה רבה. אני נועל את הדיון.

הישיבה ננעלה בשעה 12:29.

נספח 7

**העתק ההודעה לעיתונות לאחר
הדיון השני בוועדת הכלכלה**

עמוד 133



דוברות הכנסת

**הכנסת
דוברות הכנסת**

דובר ועדת הכלכלה
סימוכין: 2022-028378
ירושלים, ח' באייר תשפ"ב
09.05.2022

הודעה לעיתונות

יו"ר ועדת הכלכלה ביטון קורא להקפיא את רפורמת תעריפי התח"צ עד לביצוע שורה של תיקונים תוך שבועיים

ראש עיריית ביתר עילית: תושבי העיר ישלמו יותר ויעבירו 17 מיליון שקל בשנה למימון הרפורמה; נציג האוצר: הסובסידיה לתח"צ הוגדלה ב-2.5 מיליארד שקל בחומש הקרוב; משרד התחבורה: נוסעים רבים קיבלו הטבות משמעותיות

ועדת הכלכלה של הכנסת, בראשות ח"כ מיכאל ביטון, פתחה הבוקר (שני) את כנס הקיץ בישיבת מעקב אחר הרפורמה בתעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית. היו"ר ביטון הזכיר כי הוועדה קיימה דיון בנושא בפגרה, אך לא הוצגו בו נתונים ומיד לאחר מכן נשלחה הזמנה להשקת הרפורמה. הוא אף מתח ביקורת על כך שהוקצבו רק 5 ימי עבודה לקבלת הערות הציבור וקרא להקפיא את הרפורמה ולבצע בה תיקונים, והזהיר כי הוא שומר לעצמו את הזכות לפעול חד צדדית במליאה וקרא לראש הממשלה להיכנס לעניין.

קודם לכן מתח היו"ר ביטון ביקורת גם על הרפורמה בלולים שקידמה הממשלה בפגרה ואמר כי לא יאפשר לממשלת השינוי להיות ממשלת השיסוי נגד החקלאים בצפון, והזהיר כי מי שרוצה לעשות את זה ישלם על זה מחיר. באשר לרפורמת תעריפי התחבורה הציבורית אמר היו"ר ביטון כי היא נעשתה בחטף ובגניבת דעת, והזכיר כי בדיון הקודם של הוועדה נציג משרד התחבורה מילא פיו מים וסיפר שזה ייקח זמן להגיע לרפורמה. "לא נאפשר את הרפורמה הזו כפי שהיא. אתן לממשלה שבוע שבועיים לתקן אותה, למנוע פגיעה במי שמפגע ממנה בכיס באופן מידי ואז נשיק אותה. מי שרוצה ממשלה יציבה שלא יעשה צעדים חד צדדים ולא ידלג על ועדת הכלכלה ויסובב אותה בכחש", אמר.

מנהלת אגף בכירה כלכלה לתח"צ במשרד התחבורה, נועה ליטמנוביץ', הסבירה כי הרפורמה אושרה בממשלה עוד בקיץ, במסגרת חוק ההסדרים. היא הוסיפה כי הייתה גם עליית מדד שצריך היה לקחת בחשבון ונמנעה עליית מחירים. לדבריה, נוסעים רבים קיבלו הטבות משמעותיות, כמו סטודנטים, בני נוער ו הרפורמה נועדה לעודד את הנוסעים הקבועים בתחבורה הציבורית.

היו"ר ביטון ביקש לדעת מדוע לא לאפשר נסיעה חינם לגמלאים מגיל פרישה ושאל האם התקבלו הערות ציבור והאם נעשו שינויים. ליטמנוביץ' השיבה כי התקבלו עשרות הערות לרפורמה והשינוי המרכזי היה הכללת אילת לחופשי ארצי והוזלת הנסיעה מבאר שבע לאילת. היו"ר ביטון ביקש לדעת כמה כסף חדש מושקע לתמרץ נוסעים חדשים. נציג האוצר, דניאל מלצר, השיב כי הכסף שהושקע בתקציב האחרון בעולם התחבורה הציבורית הוא משנה סדרי עולם. לדבריו, 200 מיליון השקלים שיחסכו מביטול הנחת ערך צבור לא יחזרו לאוצר ויושקעו בתוספות שירות. הוא הוסיף כי בתקציב האחרון הוגדלה הסובסידיה לתחבורה הציבורית ב-2.5 מיליארד שקלים בחומש הקרוב.

יו"ר התאחדות הסטודנטים, אלחנן פלהיימר, התייחס לאמירה לפיה הסטודנטים ייהנו מהרפורמה ואמר כי ההתאחדות, שמייצגת למעלה מ-350 אלף סטודנטים שלמעלה מ-505 מהם משתמשים בתח"צ לא הייתה שותפה למהלך. הוא שאל כיצד משרד התחבורה משיק רפורמה ללא נתונים על נסיעות של אנשים. ליטמנוביץ' השיבה כי

הרשות לתח"צ במשרד ביצעה ניתוח נתונים והמטרה הייתה לעודד כמה שיותר נסיעות. נציגת מרכז המחקר והמידע של הכנסת, רינת בניטה, אמרה כי הנתונים לא מפורסמים באתרים הממשלתיים ולכן הדבר הקשה לבחון מי נהנה ומי נפגע מהרפורמה.

ח"כ ענבר בזק בירכה על הרפורמה, אך אמרה כי יש בעיה בייקור נסיעות לתושבי המרחב הכפרי ולתושבים בערי פריפריה. לדבריה, ישנה גם בעיה בהוזלת נסיעה באוטובוס על פני רכבת, וצריך לתת את הדעת איך לא מעבירים נוסעים מרכבות לאוטובוסים. ח"כ אורי מקלב אמר כי לקרוא לרפורמה "דרך שווה" זה נשיאת השם לשווא, והוסיף כי הרפורמה היא מנוכרת פריפריה. ח"כ יעקב מרגי הוסיף כי האוצר ירקוד כל הדרך אל הבנק, וביקש לראות את הנתונים בטבלאות מסודרות.

ח"כ אופיר כץ תקף את שרת התחבורה והאשים כי כל מה שפוגע בפריפריה תמיד קשור אליה, והוסיף כי הבשורה היא שתושבי הפריפריה הולכים לשלם יותר. ראש עיריית ביתר עילית, מאיר רובינשטיין, אמר כי תושבי עירו הולכים לשלם הרבה יותר, ולהעביר 17 מיליון שקל בשנה לטובת הרפורמה. הוא הזהיר כינה את הרפורמה כרפורמת הטרנזיטים הלקויים, והזהיר מפני מעבר לנסיעה בהם על פני תחבורה ציבורית. ח"כ אוריאל בוסו הוסיף כי משרד האוצר מסתכל על הרפורמה מהחור של הגרוש.

ח"כ גבי לסקי בירכה על הרפורמה, אך ביקשה מצד שני לבצע בה תיקונים שיעודדו מעבר מתחבורה פרטית לתח"צ. ח"כ סמי אבו שחאדה הוסיף כי היה מצפה לראות קידום תח"צ גם בחברה הערבית. ח"כ משה אבוטבול הוסיף כי "שר האוצר אמר שצריך לשלוח אותנו עם מריצות, אולי מריצה היא חלק מתחבורה ציבורית שתעיף אותנו למזבלה".

עו"ד מיקי רויטמן, שביצעה מחקר בנושא, אמרה כי אי אפשר היה לקבל נתונים על השימוש של נוסעים, ומזה 30 שנה לא נעשה סקר שימוש בתחבורה הציבורית. לדבריה, לא ברור כיצד הוחלט לתת הטבה לבני 75 ומעלה, ולא נעשתה בדיקה כמה מהם מעוניינים להשתמש בתח"צ. בנוסף, ניתנו הטבות לנכים למרות שכמחצית מהתחנות הבין עירוניות וכל התחנות העירוניות לא מונגשות. בנוסף ציינה עו"ד רויטמן כי מבדיקה של 24 תעריפי חופשי יומי עירוניים עולה שהמחיר של שני שליש מהם עלה ב-20-10 אחוז.

נציגת ארגון כוח לעובדים, תמר אוחנה, ציינה כי המטרה היא לעודד שימוש בתח"צ, אבל אין נהגים בישראל וחייבים לטפל גם בבעיה הזו.

היו"ר ביטון סיכם את הדיון ואמר כי הוועדה רואה בחומרה את השקת הרפורמה בפגרה, וקרא לראש הממשלה להיכנס לנושא ולעצור אותה עד לתיקונים. הוא קרא לבצע סקר של דפוסי נסיעה ולספק למרכז המחקר והמידע של הכנסת נתונים, להוריד את גיל הפטור מתשלום לגיל הפרישה, לשבת עם הסטודנטים ולבחון הוזלה נוספת, לא לפגוע בנוסעים מזדמנים, להפחית התייקרות של הרכבת ביחס לאוטובוסים ולבחון נושאים רבים נוספים.

"אם הממשלה תעשה 80 אחוז מזה נברך, ואם הממשלה תחליט לפעול חד צדדית ולעשות רפורמה שלא מטיבה עם העניים ביותר ועם כל הפריפריה והאוכלוסיות המוחלשות, כמו קשישים בגיל פרישה וסטודנטים – אז זו לא רפורמה שמטיבה עם החלשים ולא אפשר לזה לקרות בכל מחיר" אמר היו"ר ביטון. הוא הוסיף כי יקיים דיון נוסף בנושא בשבועיים הקרובים.

נספח 8

**העתק פרוטוקול הדיון השלישי
בוועדת הכלכלה**

עמוד 136



הכנסת

**הכנסת העשרים-וארבע
מושב שני**

**פרוטוקול מס' 227
מישיבת ועדת הכלכלה
יום שני, ח' באייר התשפ"ב (09 במאי 2022), שעה 10:00**

סדר היום:

הרפורמה בתעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית - ישיבת מעקב

נכחו:

חברי הוועדה:

מיכאל מרדכי ביטון – היו"ר
סמי אבו שחאדה
אורי מקלב

חברי הכנסת:

משה אבוטבול
אוריאל בוסו
ענבר בזק
אופיר כץ
גבי לסקי
יעקב מרגי

מוזמנים:

- | | | |
|-----------------|---|--|
| ברוניסלבה חירמן | – | מנהלת תחום כלכלת תחבורה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים |
| נעה ליטמנוביץ' | – | מנהלת אגף בכירה כלכלה לתח"צ, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים |
| אוריה פרץ | – | רפרנטית במחלקה הכלכלית ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים |
| דניאל מלצר | – | רכז תחבורה באגף תקציבים, משרד האוצר |
| רינת בניטה | – | מרכז המחקר והמידע, הכנסת |
| יהודה בר אור | – | יו"ר איגוד נהגי המוניות, איגוד נהגי המוניות הארצי |
| מאיר רובינשטיין | – | ראש עיריית ביתר עלית |
| יהודה דייטש | – | עוזר ראש עיריית ביתר עלית |
| בקי קשת | – | עו"ד, רבנים למען זכויות אדם |
| מוחמד קוקאס | – | נציג ועד אלקטרה אפיקים תחבורה, כח לעובדים |
| תמר אוחנה | – | ראש ענף תחבורה, כח לעובדים |
| אבי סלומה | – | יו"ר - אנשי"ם-ארגון נכי שיתוק מוחין, ארגוני נכים ובעלי מוגבלויות |
| אלחנן פלהיימר | – | יושב ראש, התאחדות הסטודנטים בישראל |
| מיקי רויטמן | – | עו"ד, עוסקת בתחום |
| שלמה בעהם | – | פעיל הפורום למאבק בעוני |

משתתפים (באמצעים מקוונים):

- | | | |
|--------------|---|--|
| שמוליק מזרחי | – | יו"ר הסתדרות הגמלאים בישראל |
| זהר גליל | – | מנהלת תחום ייצוג ציבור, ארגון 15 דקות, ארגונים לקידום התחבורה הציבורית |

מנהלת הוועדה:

עידית חנוכה

רישום פרלמנטרי:

שלומית יוסף

הרפורמה בתעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית - ישיבת מעקב

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

בוקר טוב לכולם. ועדת הכלכלה החלה את דיוני המושב בדיון המשך על הרפורמה בתחבורה הציבורית, שמיד נתייחס אליה ולאופן ההשקפה שלה והביצוע. בטרם נדבר על רפורמת התחבורה הציבורית, אני רוצה לשלוח מכאן חיזוק לחקלאי הצפון בקו הגבול בלבנון. בזמן האחרון יש מי שמחליט לשסות את התקשורת ואת הציבור בחקלאים שיושבים על גבול הצפון ולייצר דימוי כאילו מדובר בטייקונים שיושבים על סיר הבשר בגבול הצפון. מי הם אותם החקלאים בגבול הצפון? החקלאים שמגדלים את העופות לביצים בישראל אלה עולים ובני עולים מקוצ'ין ומלוב וממרוקו ומתוניס. אלה האבות והאימהות שלנו. ואותו חקלאי שיש לו לול ישן, ותיק, ההכנסה השנתית שלו החודשית היא באזור ה-7,000 שקל. פחות מהשכר הממוצע במשק. יותר משכר מינימום. מזה מתקיים עולה ממרוקו ומתוניס ומטריפולי ומקוצ'ין. ואני לא סתם מפרט מי מגדלי הביצים, וכל אחד יעשה את החשבונות שלו למה נעשית הסתה כלפיהם דווקא בימים האלה. אנחנו רוצים להיות ממשלת שינוי, ובלי לשים לב אנחנו ממשלת שיסוי איש באחיו, שיסוי בחקלאים, בחוליה החלשה ביותר שמרוויחה 7,000 שקל. ומאיפה הם עלו, והאם ילדיהם ירצו בכלל להיות לולנים ולגדל ביצים. אלה השאלות הבוקר הזה, כשהחקלאים סוגרים את היישובים ונאבקים על הקיום. אני לא אתן יד לפגיעה בגיבורים הללו ובחלוצים הללו ובמיישבי קו הגבול ובסופגי הפיגועים באביבים ובדובב. משפחות שכולות שספגו פיגועים וקטיושות, ואנחנו משסים בהן את הציבור ואת התקשורת. הדבר הזה לא יקרה במשמרת שלי ולא בממשלה הזאת, ואני אעשה כל מה שצריך כדי שזה ייעצר מיד. היה פה ניצול הכנסת והפגרה כדי להביא תזכיר חוק שיושב שנים ולקדם אותו על הראש של החקלאים, בלי לממן אותם, בלי לגבות אותם. אנחנו נקדיש לכך דיון נוסף ודחוף. אבל הבוקר הזה ליבי אתכם, עם החקלאים בצפון. ועם ישראל אתכם, והכנסת אתכם. ולא במשמרת שלי יפגעו בכם. ממשלת שינוי לא תהיה ממשלת שיסוי, ולא יהיה שיסוי בחקלאים בישראל. מי שרוצה לעשות את זה, ישלם על זה מחיר בממשלה הזאת.

אנחנו עוברים לנושא שלשמו כינסנו את הדיון הראשון, והוא הרפורמה בתחבורה הציבורית. לכשעצמה הרפורמה היא דבר טוב. האחדת תעריפים זה דבר טוב. שיפור שירותים זה דבר טוב. לצערי הביצוע של הרפורמה נעשה בחטף, נעשה בגניבת דעת, נעשה באופן שלא ראוי שיעשה. זה התחיל בכך שאנחנו הרגשנו שעתידה לבוא רפורמה כוועדת כלכלה וביקשנו לדעת את פרטיה, ונציגי התחבורה שהיו פה מילאו פיהם מים וסיפרו לנו סיפורים כלליים בטענה שזה ייקח עוד כמה שבועות או זמן להגיע לרפורמה מפורטת וידועה. אלא שדקות ספורות לאחר תום הדיון המיוחד שקבענו בפגרה להבנת הרפורמה בתחבורה הציבורית הושקה רפורמת "דרך שווה", בהסתרה מהכנסת. בימי הפגרה, מתוך מחשבה שלא תהיה ביקורת ציבורית על הרפורמה הזאת, מתוך מחשבה שאם הכנסת בפגרה לא יהיה דיון. אז הדיון הראשון שלנו הוא ברפורמת התחבורה הציבורית.

יתרה מכך, הרפורמה הזאת משפיעה על מיליונים בישראל, אחת הגדולות ביותר, אחת המשפיעות ביותר על האזרחים בישראל, והזמן להערוך הציבור שניתן לה הוא מה-6 באפריל עד ה-13 באפריל, כולל שישי ושבת. חמישה ימי התייחסות למיליוני ישראלים שנפגעים מהתחבורה הציבורית, כולל סטודנטים, כולל אוכלוסיות מוחלשות, כולל אוכלוסיות עניות. חמישה ימי התייחסות לרפורמה שמשפיעה על מיליונים.

אנחנו לא נאפשר את הרפורמה הזאת. לא כפי שהיא. אני אתן לממשלה שבוע-שבועיים לתקן אותה, לשנות אותה, למנוע פגיעה במי שנפגע ממנה בכיס באופן מידי ומוחלט, ואז גם נשיק אותה. אם מישהו ירצה להשיק אותה כפי שהיא, לא נאפשר את זה בממשלה, ואני אפעל בכל הכלים. שמעו את זה, כתבתי את זה. מי שרוצה ממשלה יציבה ולהביא את תקציב המדינה, לא יעשה צעדים חד-צדדיים, לא ידלג על עבודת ועדת כלכלה, לא יסובב את ועדת כלכלה בכחש. זה מה שנעשה במהלך הזה. אנחנו לא נאפשר את זה. נהיה נחושים והמהלכים שלנו ייוודעו. אנחנו ניתן שבוע-שבועיים לתיקונים, ובתוך כשבוע עד 10 ימים יהיה דיון נוסף ברפורמה של התחבורה הציבורית, בתקווה לקבל תשובות טובות יותר. אבל בינתיים אנחנו רואים שברפורמה הזאת פוגעים מיידית ב-25% בכיס של האזרחים, לכל מי שידע לשלם לרב-קו ולעשות ערך צבור ולזכות בהנחה של 25%. מוחקים לו 25% מהכיס. יישובים מסוימים ישלמו יותר בקווים הפנימיים והם רחוקים. אוכלוסיות מסוימות ישלמו יותר כי שינו את המבנה של החלוקה של היישובים. סטודנטים יפגעו, אנחנו נשמע אותם פה.

אנחנו ניתן ליוזמי הרפורמה להציג כרבע שעה ללא הפרעות. לאחר מכן כמה שאלות שלי ולאחר מכן נאפשר שאלות של חברי כנסת ומשתתפי הדיון. נעה ליטמונוביץ', מנהלת אגף בכירה כלכה ברשות התחבורה הציבורית, בבקשה.

נעה ליטמנוביץ':

בוקר טוב. אתם רוצים עם מצגת?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

מה שאת רוצה, רבע שעה, עם ההתייחסות שחשובה לנו ושאלנו אותה מראש, מי נפגע, כמה כסף יוסיפו אוכלוסיות מסוימות, מי בפריפריה נפגע, כמה כסף נלקח מהכיס בשקלים מוחלטים ובממוצע לאדם בודד כשהורידו לו את החיסכון של הערך הצבור. אלה השאלות שמעניינות את הוועדה. וכן מה אתם הולכים לעשות ביחס לכל ההסתייגויות שקיבלתם. אני בכלל רוצה שיקפואו את הרפורמה לכמה חודשים עד שנעשה אותה טוב יותר, אבל את זה אנחנו לא יכולים לבקש ממך. זה יהיה בסיכום הוועדה. בבקשה.

נעה ליטמנוביץ':

בוקר טוב. ברשותך, יו"ר הוועדה, נתחיל מלתת איזושהי זווית גדולה כדי שכולם יכירו, על אף שהרפורמה הייתה במגוון מקומות והיא כבר מוכרת. נתחיל מנקודת המוצא שלנו. נקודת המוצא שלנו הייתה שקריאת הכיוון של הרפורמה בעצם כבר אושרה בממשלה בקיץ, במסגרת חוק ההסדרים. שם מתקבלת החלטה גם על ביטול הערך הצבור וגם על קריאת הכיוון של לעשות שינוי בתעריפים. בנוסף בשנה הקודמת הייתה לנו עליית מדד מאוד מאוד משמעותית. תעריפי התחבורה הציבורית מוצמדים בתוך צו הפיקוח למדד התשומות ונדרש מאתנו כבר בפברואר האחרון להעלות את תעריפי התחבורה הציבורית ב-9%, שזה לא מעט. אנחנו לא מכירים כאלה מדדים בשנים האחרונות. זו הייתה נקודת המוצא שלנו ביחד עם השרים כמובן, ומה שרצינו לעשות הוא לנצל את הדבר הזה כדי במקום לעשות עליית מדדים לא חכמה שרק פוגעת בנוסעים ובנוסעות, להחליף את עליית המדד ברפורמה מקיפה וכך לשמור ואפילו להרחיב הרבה מאוד מההטבות לנוסעים ולנוסעות שלנו וגם לייצר מוצרים לנוסעים הקבועים. גם הזכאים וגם המשתמשים הקבועים בתחבורה הציבורית היו במרכז של הרפורמה הזאת. בעצם אנחנו רואים כאן איזושהי מניעה של עליית המחירים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אני אוהב את הפתיח שלך, כי זה פתיח חיובי ולכאורה הכול טוב, אבל תגידי לי בכנות מי שילם יותר ומי הפסיד כסף. כי את מדברת על מניעת עליית מחירים. אם אדם הפסיד ערך צבור של 25%, זה מאות עד אלפי שקלים בשנה לאדם. אז אני לא יודע על איזו עליית מחירים את מדברת, כמו פגיעה בכיס של אדם. כמו שאת מציגה באופן חיובי מניעת עליית מחירים, אני רוצה שתציגי בכנות וביושרה מי ישלם יותר ולמי לקחו כסף ברפורמה הזאת.

נעה ליטמנוביץ':

אני חושבת שנקודה חשובה פה בתוך הדבר הזה היא שבסוף הנוסעים הקבועים שלנו הם אלה שהכי רגישים למחירי התחבורה הציבורית. כמובן, כשיש עליית מחירים כזו וצריך לממש אותה בתוך הרפורמה אז אנחנו רואים גם וגם, אבל הדגש שלנו, הפוקוס שלנו היה לראות איך המחיר עבור הנוסעים האלה הקבועים נשמר כמה שיותר. כמובן במקומות אחרים, כאשר יש עלייה שוב אבל היא לנוסעים שהם יותר מזדמנים, הדבר פחות משמעותי בהיקפים שאתה מדבר עליהם.

בעצם יש כמה נקודות, ואני אכן מתחילה בנקודות החיוביות שלנו, כי אנחנו חושבים שבאמת הנוסעים והנוסעות קיבלו כאן הטבות מאוד משמעותיות. הנה דוגמה נוספת לאיך הדגש שלנו היה על הנוסעים הקבועים. עד כה בני נוער קיבלו הנחה של 50% רק לטובת הנסיעה הבודדת. דה-פקטו זה אומר שדווקא אלה שנוסעים הכי הרבה לא יכלו לממש את ההנחה של ה-50% על החופשי-חודשי.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

לבני נוער היה גם ערך צבור.

נעה ליטמנוביץ':

היה להם ערך צבור 50%.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אז מה הבעיה? לקחת להם את הערך הצבור.

נעה ליטמנוביץ':

הבעיה שדווקא מי שנוסע הרבה כילד או נער לא מקבל את ההנחה במלואה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

לא הבנתי. אם אתה טוען כסף ברב-קו וחוסך לעצמך 25%, זה שלך. מה הוא לא מקבל פה?

נעה ליטמנוביץ':

ערך צבור משתלם לנוסעים יותר מזדמנים. למי שהוא נוסע קבוע כדאי לרכוש מנוי, כדאי לרכוש חופשי-חודשי.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אבל הוא יחליט. לבן שלי יש רב-קו שנתיים. לנו גם יש רב-קו, אבל מעולם לא השתמשנו בו. לבן שלי יש 25%, והוא אומר: לוקחים לי כסף. הוא לא צריך להחליט אם הוא ייסע כל יום. הוא גר בירוחם, הוא נוסע פעמיים בשבוע לבאר שבע. למה הוא צריך לנסוע כל יום לבאר שבע?

נעה ליטמנוביץ':

הבן שלך הוא מתחת לגיל 18?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

מתחת, נער.

נעה ליטמנוביץ':

אז מצבו רק השתפר. עד היום הוא קיבל 50% הנחה על הערך הצבור, מהיום אנחנו אומרים שהוא יקבל 50% הנחה גם על החופשי החודשי.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אבל הוא לא צריך חופשי-חודשי. הוא נוסע פעם בשבוע לבאר שבע. למה הוא צריך לנסוע כל יום? הוא לא צריך לנסוע כל יום.

נעה ליטמנוביץ':

אבל הוא מקבל 50% הנחה גם על הערך הצבור.

אורי מקלב (יהדות התורה):

נעה, אני חושב שאת מטעה אותו. נניח שהבן שלו נוסע לא כל יום לבאר שבע, הוא לומד בירוחם, אבל אפילו אם הוא נסע 10 פעמים בחודש, זה הרבה. מחיר הנסיעה עד היום היה שישה שקלים למבוגר, מזה נגזר לנוער 50%. היום זה עולה 12 שקלים לנסיעה מירוחם לבאר שבע. זה נכון שאם עכשיו הוא יעשה כרטיס חופשי-חודשי, אז המבוגר ישלם 99 שקלים והצעיר ישלם 48 שקלים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אבל הוא לא צריך חופשי-חודשי, הוא נוסע מזדמן. הוא גר בירוחם ופעם בשבוע הוא צריך להגיע לבאר שבע.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אבל אם הוא רוצה לנסוע לנתיבות או לאופקים, שזה קצת יותר רחוק, הוא כבר ישלם הרבה יותר. המחיר הוא עד 40 ק"מ ובאר שבע נמצאת ב-38 ק"מ בערך.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

הרב מקלב, ייצגת אותי יפה. תציגי את המשך הדברים שלך ואחר כך נשאל אותך עוד שאלות. אני פשוט לא יכול שמסבירים לי שאף אחד לא שילם פה כלום. הפתיח הזה מדאיג אותי. אז אם אומרים לי בכנות שיש מי שנפגע, יש מי שלא נפגע, אני מאמין לכם. אם הפתיח הוא שחשכנו לכולם עלויות, זה פתיח שהוא כנראה לא המציאות.

אורי מקלב (יהדות התורה):

היא אומרת שלנוסעים שנוסעים הרבה יכול להיות שזה משתלם.

נעה ליטמנוביץ':

זה דגש חשוב של חבר הכנסת, וזאת גם התפיסה. אנחנו גם רוצים לעודד את השימוש וגם הכיס שהכי דאגנו לו זה מי שמשתמש הרבה בתחבורה הציבורית.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אז למה העליתם את מחיר הנסיעה ברכבת אם אתם רוצים לעודד?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

מקלב, יש לנו שתיים, ורק אתה ואני פה. אנחנו נתחלק בזמן בינינו.

יעקב מרגי (ש"ס):

אני לא מבין את אדוני, מה זה אתה ואני?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

טוב, גם אתה תקבל שלישי. ברוך הבא, מרגי. מקלב, תן לה להציג סדור במשך רבע שעה ואז נשאל כל שאלה.

נעה ליטמנוביץ':

היה כאן בלבול בחלק מהמקומות. כמובן לבני נוער יש עדיין 50% על הערך הצבור. ההנחה הזאת נשארת. והם מקבלים גם 50% הנחה על החופשי-חודשי, על המנוי שהם ירכשו.

נקודה משמעותית נוספת היא שלראשונה בני 75 פלוס מקבלים נסיעות חינם.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

למה לא עשיתם את זה 67? כשהוא זקן ובבית סיעודי? מילא כשיוצאים לפנסיה, בת 62 ובן 67, רוצים לנסוע לנכדים. למה לא עשיתם את זה בגיל הזה? אתם מחכים שהוא יהיה סיעודי לתת לו חופשי-חודשי? תעשו 82. תעשו חופשי-חופשי בתוחלת החיים לאישה ולגבר לפי הנגב. בנגב תנו פחות, כי אנחנו מתים ארבע שנים לפני התל-אביבים בממוצע, אז תעשו לנו יותר לצעירים. מה זה 75? תעשו 67, 62. גמלאים שייסעו לנכדים, לאן שהם רוצים? כמה בני 75 נוסעים? היו אמורים כבר כמה שנים לתת כסף ללמ"ס לעשות מחקר על נסיעות, עד היום אין כסף לדעת מי נוסע, כמה נוסעים. משרד התחבורה היה צריך לממן את זה.

יעקב מרגי (ש"ס):

אני רואה שאתה קרבי אז אני שותק.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אני הייתי בשירות קרבי, רובאי שבע פלוס. אבל כואב לי, פשוט כואב לי, זה הסיפור. מצדי אל תפגע בעניים, תעשה מה שאתה רוצה. אתה פוגע בעניים ומסביר לי שעשית להם טוב ואתה בא בשם החברה והצדק והשוויון ועשה רפורמה שפוגעת בחלשים ובעניים? זאת הבעיה פה.

יעקב מרגי (ש"ס):

הרפורמה היא הכוונת של הצלפים, של נווט חוד.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

עוד מעט תורך יגיע. אתה נראה לי יותר קרבי ממני.

אורי מקלב (יהדות התורה):

הייתה לי הערה קצרה לחבר הכנסת מרגי בעניין הזה. אנחנו רצינו לדעת את כל הרפורמה לפני זה והיושב-ראש קיים דיון, פינה את זמנו לפני סוף המושב כדי שלפני שהרפורמה תצא לדרך נוכל לאפשר לציבור לדעת את זה. מנעו מאתנו את המידע, ולמחרת שלחו לא את אנשי המקצוע, שלחו את ראש הלשכה של השרה, שאנחנו מאוד מעריכים את העבודה שלו, כדי שלא נוכל לשאול שאלות, ולמחרת הרפורמה הזאת הוצגה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

לא למחרת, חמש דקות אחרי הישיבה. זה הקדוש ברוך הוא. אצבע אלוקים ירדה. מסוף הישיבה עד לרפורמה הקדוש ברוך הוא הגיע והודיע להם את תכני הרפורמה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אתה לא רק שומר על הכבוד שלך, אלא הכבוד של הכנסת, על היכולת שלנו לפקח על דברים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

נתנו חמישה ימים לציבור להראות, ועוד יומיים שהם שישי-שבת, שבוע, מה-6 עד ה-13 באפריל, בפגרה, הערות ציבור. מיליונים מושפעים מהדבר הזה. נניח שארבעה העירו, היו כמה הערות, אז מה השינויים ברפורמה? היו בערך 100 הערות. כמה הערות קיבלתם מהציבור?

נעה ליטמנוביץ':

כמה עשרות הערות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

זהו, עשרות. זה כלל את יום השואה, זה כלל את הפגרה, זה כלל את שישי-שבת, ונטו ארבעה ימי עבודה. למה רק שבוע להערות הציבור בנושא שמשפיע על מיליונים?

נעה ליטמנוביץ':

יו"ר הוועדה, מעבר לפלטפורמה הזו שבה קיבלנו עשרות הערות, בגלל שהרפורמה הייתה מאוד מאוד חשובה לציבור קיבלנו הערות מהציבור.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

איפה היא הייתה חשובה? בוועדת כלכלה לא חשפתם אותה דקה לפני.

נעה ליטמנוביץ':

מהרגע שהיא הושקה קיבלנו הרבה מאוד פניות של הציבור בהרבה מאוד פלטפורמות, לא רק דרך הפלטפורמה הרשמית.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

עשיתם שינויים ברפורמה בעקבות הרבה מאוד פניות?

נעה ליטמנוביץ':

השינוי המרכזי שנעשה בעקבות השיח הציבורי היה שינוי של אילת. אילת הציגה באופן ברור את זה שהיא בעצם לא נכללה באופן ראוי בתוך הרפורמה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

באילת גרים 50,000 איש וזו מצווה שעשינו משהו למענה, ומיד נשמע.

יעקב מרגי (ש"ס):

העיקר תל אביב בפנים, אנחנו רגועים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אני רואה שאתם ממש רוצים להגיד את אשר על לבכם. אתם תשאלו לפניי. את תמשיכי בסקירה שלך, בבקשה.

נעה ליטמנוביץ':

רק אשלים ואגיד שאת אילת הכנסנו לתוך הרפורמה. יש היום לראשונה חופשי-ארצי לאילת שהיא יכולה להיות כלולה בתוכו. יש הוזלה של מחירים בין באר שבע לאילת ויש הרבה מאוד אופציה למי שמתמש באופן קבוע בתחבורה הציבורית לעשות את הנסיעה הזאת בצורה זולה יותר ומשתלמת יותר.

אגיד כמה מספרים פה בתוך הדבר הזה על רקע מה ששאלתם. אזרחים ותיקים הם אוכלוסייה מאוד מאוד משמעותית בתחבורה הציבורית. יש סדר גודל של 600,000 כרטיסי רב-קו שמוחזקים עם פרופיל אזרח ותיק. אנחנו רואים את זה גם בהיקפים של ההטבות שאנחנו משלימים. מדובר כבר היום, בהנחה הקיימת, בסדר גודל של 200 מיליון שקלים.

יעקב מרגי (ש"ס):

זה כולל שימוש, לא רק מחזיק הכרטיס?

נעה ליטמנוביץ':

בוודאי, בשימוש. אנחנו היום שמים רק על ההשלמה של ה-50% של האזרחים הוותיקים כ-200 מיליון שקלים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אז למה לא קבעתם 62 ו-67? את אומרת שזה דבר כל כך מבורך, האזרחים הוותיקים.

נעה ליטמנוביץ':

נכון.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אלה שאתם רוצים שישלמו ישלמו, ואלה שכבר זקנים לא ייסעו. אז כמה כסף נתתם ב-75? בכלל, כמה כסף שמתם על עידוד שימוש בתחבורה הציבורית בתקציב הנוכחי, בתקציב הבא? כמה כסף לאזרחים לתת תמריצים? את מדברת על הנוער. לנוער היה גם חופשי-יומי ב-50%. זה בוטל.

יעקב מרגי (ש"ס):

הרפורמה הזאת היא סכום אפס. הם לא הוסיפו שום תקצוב. כדי ליישם את הרפורמה הזאת לא הוסיפו שקל.

דניאל מלצר:

אני יכול להתייחס?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

בוודאי. שאלנו את זה גם אז, לא קיבלנו תשובה. כמה כסף חדש מושקע לתמרץ ולעודד נוסעים להשתמש בתחבורה הציבורית? מימון מדינה, כמה כסף חדש השנה, כמה בשנה הבאה? זאת תוכנית חומש, כמה כסף הולך?

דניאל מלצר:

אמרתי את זה גם בדיון האחרון, אבל ארחיב. התקציב האחרון משנה סדרי עולם מבחינת התחבורה וההסתכלות של התחבורה הציבורית.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

דניאל ידידי, אנחנו מכירים את הקדוש ברוך הוא ואת סדרי העולם ואת פלאי בראשית. אל תתחיל איתי עכשיו על מיליארדים לתחבורה ציבורית. כמה כסף לאזרח, לנסיעה, לממן לו את הכיס? השאלה הייתה מדויקת, כמה הלך לכיס של האזרחים או נלקח? כי הערך הצבור שווה 200 מיליון שקלים והוא חזר לאוצר. אז כמה הלך לאזרחים לתמרץ אותם לנסיעה וכמה נלקח מהאזרחים?

דניאל מלצר:

אף כסף פה לא חוזר לאוצר. הוא תמיד מושקע בתוספות שירות נוספות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

כמה כסף לתמרץ לכיס של אזרח? ממשלה עוסקת ביוקר המחיה. נוסעים נסיעה בתחבורה הציבורית. כמה כסף הלך לאזרח?

דניאל מלצר:

בתקציב האחרון הגדלנו את תקציב הסובסידיה במהלך החומש ב-2.5 מיליארד שקל בבסיס.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

למי?

נעה ליטמנובין:

זה רק לאזרחים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

למי זה הלך? תני לי פירוש. אתם יודעים את מי תעדפתם. הרי את 62 ו-67 לא תעדפתם. מי קיבל כסף מכס? מי קיבל מכס הקטנת ההוצאה שלו בגין תחבורה ציבורית?

דניאל מלצר:

שירותי התחבורה הציבורית בארץ, אדוני היושב-ראש, הם מסובסדים בצורה מאוד כבדה. בהשוואה בין-לאומית אנחנו מאוד מאוד גבוהים. אנחנו ב-70%. כלומר, על 5.5 שקלים שאדם משלם המדינה שמה 12 שקלים נוספים סובסידיה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

זה לא 70% מה שתיארת, 5 ו-12. זה יוצא 200%.

דניאל מלצר:

5.5 מתוך ה-17.5 שעולה הנסיעה. אלה הנתונים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

האם ההוצאה הממשלתית גדלה בסבסוד לאזרח?

דניאל מלצר:

חד משמעית הסובסידיה גדלה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אז מי קיבל את הכסף? תושבי תל אביב? תושבי ירוחם? תושבי אילת? זקנים? סטודנטים? נערים? למי נכנס כסף לכיס?

יעקב מרגי (ש"ס):

במיוחד שהדגשתם בתחילת הרפורמה במצגת מחיר הוגן וחלוקה הוגנת חדשה. אני חושב שמן הראוי כשבאים להציג לוועדה לראות מה היה עד היום, איפה זה נפל, לאן הלכה כל פריסת התקציב. מה הולך להיות ברפורמה הזאת ומי הולך להינזק מכך ומי הולך להרוויח מכך או לחסוך מכך.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

למי נכנס כסף?

יעקב מרגי (ש"ס):

זה מוסד שמכבד את עצמו, זה משרד שמכבד את עצמו כשהוא בא עם מצגת.

דניאל מלצר:

ניתן שירות שהוא מסובסד בצורה כבדה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

דניאל, אתה איש כספים, למדת כלכלה. אני רוצה שקלים. תושב אילת, תושב ירוחם, נער בשלומי, נער בביתר עילית, נער בתל אביב – מי קיבל כסף לכיס? אתה הולך לשים 2.5 מיליארד תוספתי לסבסוד התחבורה. מי תומרץ? למי נוספו שקלים? למי נחסכו הוצאות? אלה של 62 ו-67 לא נכנסו עדיין.

דניאל מלצר:

הם עדיין משלמים 50% כפי שהיה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אז לא קיבלו כסף.

יעקב מרגי (ש"ס):

ביטלתם את הרב-קו, נחסד מכך הערך הצבור. לאן זה הולך? מי הולך להינזק מכך?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

הערך הצבור חסד 200 מיליון, כך שמעתי. אז לאן הלכו 200 המיליון? לאיזה כיס אחר? נניח אלה חוסכים בערך צבור, הפסידו 25%, מי קיבל את 200 המיליון? איזה אזרח אחר קיבל?

יעקב מרגי (ש"ס):

אדוני היושב-ראש, אפשר הצעה לסדר?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אתה חושב שאני יכול עליך?

יעקב מרגי (ש"ס):

אתה יכול. אם תגיד לי, אני אשתוק.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

רציתי לקדם את חברי הכנסת, אופיר וענבר שהצטרפו אלינו.

יעקב מרגי (ש"ס):

אני חושש שהדיון יהיה עקר כי אין תשובות. אני חושב שהיושב-ראש צריך לשלוח אותם עם שאלות מנחות מה אנחנו באמת צריכים לראות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

כתבנו את השאלות מראש. שלחתי להם.

יעקב מרגי (ש"ס):

הם לא התייחסו?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

מנכ"לית משרד התחבורה קבעה איתי פגישה ביוזמתה, אחר כך אני שיניתי את זה, אחרי זה היא שינתה שלוש פעמים ולבסוף היא ביטלה את הפגישה.

אופיר כץ (הליכוד):

אבל גם לנו מגיע לקבל תשובות בוועדה, אדוני היושב-ראש.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

לכם לא מגיע. אתם בפגרה ואתם תשבו בשקט. כשאתם בפגרה הממשלה עושה רפורמות ולכם אין זכות דיבור. אתה לא הבנת את זה?

אופיר כץ (הליכוד):

מה אשמים הממ"מ למשל שלא החזירו להם תשובות?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

הממ"מ ידברו אחרי המשרד. ואני לוקח את עצתו של מרגי, אבל אני אאפשר לגברת להשלים את הדברים, למרות כל השאלות שלנו. בבקשה.

נעה ליטמנוביץ':

אני רוצה כן לנסות להתייחס לשאלה שלך לאן הולך הכסף. צריך להגיד, גם אזרחים ותיקים שלדוגמה נשארתי ההנחה הקבועה שלהם, כשאנחנו מוסיפים להם עוד אוטובוסים זה אומר שאנחנו מסבסדים אותם יותר. באופן כללי כפי שעובד הסבסוד שלנו, יש גם כמה המחיר שאתה משלם אבל גם כמה שירות אתה מקבל על זה. לדוגמה, אם יש לך אוטובוס והוא יכול להגיע רק פעם ביום, ויש לך הנחה של 50%, זה משקף רמה מסוימת של השקעה של הממשלה בך. אבל כשאני מגדילה את התדירות ומגדילה את הקווים על אותה הנחה, אני בעצם משקיעה בך.

יעקב מרגי (ש"ס):

הבנו. נעשה פה שינוי משמעותי דרמטי. אנחנו והציבור צריכים לדעת איפה חסכה הרפורמה הזאת כסף למדינה, והכסף הזה שנחסך לאיזה סוג אוכלוסייה הלך, באיזו שיטה זה מעודד את האזרחים להשתמש בתחבורה ציבורית, ממי זה נלקח, לאן זה הלך. כי אנחנו יודעים שלא הוזרמה שום תוספת תקציבית לטובת מימוש הרפורמה הזאת. זה שינוי תעריפים, שינוי השיטה, תקראו לזה איך שאתם רוצים. לי אין ספק שישבו בעלי עניין וכיוונו עם כוונת צלפים במי לפגוע ואיזו אוכלוסייה לציפר. אני רוצה לדעת. אני חושב שהאזרחים צריכים לדעת ממי זה נלקח היום ולאן זה הולך היום, וזה לא בא לוועדה. שאלנו את זה כבר בדיון הקודם, אנחנו חוזרים אחרי פגרה ארוכה, ושוב מסבירים לנו איך עובדת תחבורה ציבורית. אנחנו יודעים איך מסבסדים תחבורה ציבורית, האמיני לי שאנחנו יודעים. זה לא דיון שמכבד את עצמו. מצגת ראווה היא לא מסך של פרסומת. את זה תשלחו ללפ"מ, לא לדיון רציני בוועדת הכלכלה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תמשיכו את הסקירה שלכם, אחרי זה נעשה סבב, נשמע את הממ"מ, את חברי הכנסת, את ראש העיר ביתר עילית ואחרים. בבקשה.

נעה ליטמנוביץ':

נקודה נוספת, הרחבה של הנחה לזכאים ולבעלי מוגבלויות. אנחנו עושים שם יישור קו ונותנים גם 50% הנחה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

כמה אוטובוסים נגישים יש להם, לבעלי ההנחה החדשה של אנשים עם מוגבלויות?

נעה ליטמנוביץ':

יש גם הרחבה של הנושא הזה. יש 96 מיליון שקלים שהוקצו לטובת הנושא.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

כמה אוטובוסים נגישים יש היום בתחבורה הציבורית בישראל? תענו על שאלות.

נעה ליטמנוביץ':

האוטובוסים העירוניים מונגשים כולם. האוטובוסים הבין-עירוניים בתהליך הכנסה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אין אף אחד.

נעה ליטמנוביץ':

כבר הושקו.

יעקב מרגי (ש"ס):

יש בודדים בעשור האחרון, אנחנו שומעים שזה בתהליך.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אדם מקבל הנחה על כלום. אם הוא רוצה לנסוע מירוחם לבאר שבע עם כיסא גלגלים אין מי שייקח אותו, אז הוא קיבל הנחה על כלום.

נעה ליטמנוביץ':

כמובן גם לסטודנטים שיושבים כאן אנחנו בעצם שומרים על כל שאר ההנחות, למעט הנחת הערך הצבור לבוגר. סטודנטים ממשיכים לקבל 33% הנחה בערך הצבור, ואם הם רוכשים את הסימסטרילי או את השנתי גם זה נעשה בהנחה של 50%-45% על החופשי-חודשי. הם מקבלים הנחה של 50%. להערכתנו, מנייתוח שלנו של דפוסי נסיעות סטודנטים, סטודנטים מאוד ייהנו מהמוצרים החדשים שנכנסו כאן, כי הם הכי טובים למי שבאמת משתמשים בצורה קבועה בתחבורה הציבורית, למי שעושים נסיעות גם עירוניות וגם בין-עירוניות, והרבה מאוד פעמים אלה הסטודנטים שנוסעים הביתה לסופי שבוע, פעם-פעמיים בחודש. אנחנו כל הזמן בשיחה עם הנוסעים והנוסעות על כך שהרבה פעמים דווקא הסטודנטים שהם יותר בפריפריה, המנויים לא מתאימים להם. כאן המנוי של 99 השקלים, המנוי האזורי, מאוד מאוד ייטיב עם הסטודנטים וההנחה הזאת נשמרת והם יוכלו לממש אותה על המנויים החדשים.

אלחנן פלהיימר:

איך אתם יודעים מה טוב לסטודנטים אם לא היינו חלק מהשיח על הרפורמה? אני יו"ר התאחדות הסטודנטים הארצית, אני מייצג 350,000 סטודנטים. אנחנו גילינו על הרפורמה בדיעבד, אז איך אתם יודעת מה טוב לנו ומה פחות טוב?

אורי מקלב (יהדות התורה):

זה היה פתוח להערות הציבור.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

כמה סטודנטים יש? אולי אתם ציבור קטן ושולי בפעילות הכלכלית.

אלחנן פלהיימר:

יש 350,000 סטודנטים במדינת ישראל.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

כנראה אתם קבוצה קטנה ושולית שלא משפיעה על המשק.

אלחנן פלהיימר:

למעלה מ-50% משתמשים בתחבורה הציבורית, במגזר החרדי למעלה מ-70%.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

נעה, השאלה של יו"ר התאחדות הסטודנטים היא במקום, אבל את באה מעולם הכלכלה, וכלכלה היא מבוססת נתונים. עושים שינויים על בסיס נתונים. כמה שנים לא עשיתם סקר הרגלי נסיעה בתחבורה ציבורית לפי אוכלוסיות וקבוצות? לפי מה שכתוב לי, 30 שנה לא נסקר הדבר הזה. איך אתם משיקים רפורמה שאין לכם הנתונים על דפוס הנסיעה של אנשים?

נעה ליטמנוביץ':

יו"ר הוועדה, אם יורשה לי, אני חושבת שאתה מתייחס לנתונים של הלמ"ס בלבד. אנחנו ברשות הארצית לתחבורה ציבורית מנתחים הרבה מאוד את הנתונים שיש לנו. יש לנו מאגרי נתונים מאוד משמעותיים בעקבות השימושים בעיקר של הרב-קו, זה מרבית השימושים, ואנחנו עושים ניתוחים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

את כורה את הבור בטיעון. את אומרת: אני רוצה להגביר שימוש בתחבורה ציבורית, אני רוצה שלא יהיה רק רב-קו אלא גם אפליקציות, ואני מחליטה החלטות לפי הרב-קו. הרב-קו לא מייצג את כלל הציבור. אם את רוצה עידוד שימוש בתחבורה הציבורית, את שואלת איך אני מגיעה למי שאין לו רב-קו, לא למי שיש רב-קו. הלמ"ס הוא כן הכרחי בדבר הזה, וגם נהגתם לממן שם סקרים. אז אני אומר, לא נורא, כמה שנים שכחתם לבדוק את הרגלי הנסיעה בתחבורה הציבורית, אין לכם כסף. זה עולה כמה מיליונים בודדים, ואתם משרד של 50 מיליארד. אבל נגיד לא נורא, שכחתם לבדוק את הרגלי הנסיעה בתחבורה הציבורית. ערב השקה של מה שאתם קוראים לה הרפורמה הכי גדולה בתחבורה הציבורית לא אמורים לעשות מחקר קטן? אולי זה מחקר איכותני, זה לא עובד על כמותי.

נעה ליטמנוביץ':

אני אשמח להבין אחר כך על איזה מחקר אומרים שהוא לא מומש, אבל כמובן אנחנו משלימים את נתוני הרב-קו באמצעות ניתוח של נתוני סלולר וסקרי נסיעה נוספים. כמובן שאנחנו מסתכלים גם על נוסעי התחבורה הציבורית וגם על נוסעים נוספים כדי להבין בדיוק את מה שאתה מכוון אליו.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

למה לא עבדו עם הלמ"ס? למה לא עשו מחקר כמסד נתונים לפני רפורמה כזאת? ידעתם לעבוד עם הלמ"ס וידעתם לממן מחקרים שם. למה רגע לפני רפורמה כזאת לא הולכים ללמ"ס ואומרים פה נראה כיסוי מלא, מיפוי מלא של הסיפור, לפני שנתחיל. הסטודנט אומר שלא שאלו אותו. למה לא שאלו את הסטודנט? הוא מייצג קבוצה קטנה ושולית של 350,000 איש. לא ידעתם שיש התאחדות הסטודנטים? 350,000 איש, הרבה מהם באמת נוסעים באוטובוס.

נעה ליטמנוביץ':

אני אתייחס גם לסוגיית הנתונים. כמובן שאנחנו עושים מחקר וניתוח של נתונים, לא בהכרח עם הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, עם הרבה מאוד גורמים אחרים, גם עם כלכלנים נוספים שאנחנו מכניסים, גם על בסיס ביג-דאטה. זה תחום שהוא מאוד מאוד מפותח במשרד התחבורה וברשות הארצית. וכמובן שקדמה עבודת עומק לרפורמה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

עשיתם תהליך ria לצו הזה? מה שהממשלה עושה?

נעה ליטמנוביץ':

עשינו לא את התהליך הפורמלי.

אופיר כץ (הליכוד):

עשו לך "נא" בעין, לא ria.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אופיר כץ ועפולה, אני מבקש ממך.

אופיר כץ (הליכוד):

אני ממתין לשאלות שלי.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אתה על הכיפאק. הלוואי כל חברי הכנסת היו כמוך.

אופיר כץ (הליכוד):

היא אמרה 99 שקלים, אבל זה עד 40 ק"מ, נכון? מה עושה תושב בית שאן שעובד בתל אביב?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

היא תסיים את המצגת ואז הממ"מ ואז סבב חברי כנסת.

יעקב מרגי (ש"ס):

לא בושה לומר לפקיד בכיר בעל תפקיד במשרד ממשלתי: אלה ההנחיות שקיבלנו, סימנו לנו את הנקודה ואנחנו היינו צריכים לשים את העיגול מסביב. העיגול של חץ למטרה. יש רואה חשבון שאתה אומר לו איפה הנקודה והוא כבר משרטט את העיגול.

ברוניסלבה חירמן:

אני מנהלת אגף כלכלה בפועל במשרד התחבורה והמפקחת על המחירים במשרד התחבורה. בנוגע לשאלה שהעלית, האם נעשה פה Ria .ria עושים לרגולציה חדשה. לא מדובר כאן על רגולציה חדשה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

הכותרת שנתתם לאירוע הזה היא הרפורמה הכי גדולה אי פעם בתחבורה הציבורית. זה אירוע קטן ושולי.

ברוניסלבה חירמן:

לא מטילים פה רגולציה חדשה.

אופיר כץ (הליכוד):

יש רגולציה חדשה על האזרחים.

ברוניסלבה חירמן:

זה לא הטלת תעריפים חדשים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

את חושבת שנטו חמישה ימי עבודה להראות לציבור של מיליונים על רפורמה כזאת זה מספק?

ברוניסלבה חירמן:

למעשה זאת פעם ראשונה במסגרת ועדת מחירים שהנושא של תעריפי תחבורה ציבורית בכלל יצאו להערות הציבור. בעבר שינויים בתעריפי נסיעה בתחבורה ציבורית במסגרת ועדת מחירים לא פורסמו לשימוע לציבור כי זה עם פוטנציאל לקבל מיליוני הערות.

אוריאל בוסו (ש"ס):

ואז מה?

ברוניסלבה חירמן:

קשה לעבד מיליוני הערות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

נעה, הפרענו לך. אני רוצה שתסיימי את ההצגה שלך בחמש דקות.

נעה ליטמנוביץ':

אנחנו כבר נגענו בנקודות האלה. רק אגיד שהן נקודות מאוד חשובות מבחינתנו. לשאלה האם המדינה מכניסה יד לכיס בתוך הדבר הזה, המדינה החליטה בתקציב האחרון להגדיל ב-25% את התקציב השוטף שמגיע ממש לכיס של האזרחים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

לפי מה שאמרת, שאם הוספת למישהו במקום קו אחד שני קווים זה לכיס שלו, זה לא לכיס. המילה "לכיס" היא כמה הוא הוציא עד היום לתחבורה ציבורית וכמה הוא יוציא מחר.

נעה ליטמנוביץ':

המטרה שלי, ואני חושבת גם של הוועדה הזאת, היא לעודד כמה שיותר שימוש בתחבורה ציבורית.

יעקב מרגי (ש"ס):

את לא מעודדת.

נעה ליטמנוביץ':

לכן המטרה שלנו היא לראות, כמובן באופן יחסי, שגם בוגר וגם נוער בוחרים לנסוע יותר בתחבורה הציבורית ולצרוך יותר בתחבורה הציבורית, לתקף יותר ולשלם יותר לא במובן שההוצאה שלו תגדל, אלא שהשימוש יגדל. זאת נקודה מאוד מאוד חשובה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אבל ההוצאה של האדם גדלה. זה המדד שלנו, האם אדם הגדיל את ההוצאה. יכולתם לא להגדיל לו את ההוצאה, לעודד בלי להגדיל את ההוצאה.

נעה ליטמנוביץ':

זה אומר שכל פעם שהוא שם 5.5 שקלים המדינה שמה 12 שקלים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אבל באופן מוחלט ההוצאה שלו גדלה. ההוצאה של מי שייסע ברכבת גדלה עכשיו, ההוצאה של מי שנלקח ממנו הערך הצבור גדלה, וכן למי ששינו לו את האזוריות בטווחים מסוימים. ההוצאה המוחלטת לאזרח גדלה בהרבה מקרים פה. יש גם מקרים שהיא קטנה, אבל צריך לבדוק למה דווקא מאזורים מסוימים קטנה.

נעה ליטמנוביץ':

יש לנו שני כרטיסים מרכזיים בעולם האוטובוסים, יש לנו חופשי-חודשי ארצי. פעם ראשונה כרטיס שבאמת משתלם להחזיק בו. הכרטיס שלפני כן עלה 810 שקלים, במטרה להחזיק חופשי-חודשי

שהוא מאוד משתלם בדיוק למי שעושה נסיעות בין-עירוניות, למי שמשלב נסיעה עירונית תכופה וגם נסיעות אחר כך לשבתות לצורך העניין למקומות אחרים. זה הכרטיס ב-225 שקלים.

יעקב מרגי (ש"ס):

תפקדו את הערים במכוניות ותשחררו לנו את הבין-עירוני. מקווה שזה לא יקרה, אבל זה מה שהם עשו. הם ייקרו את הנסיעות העירוניות ונתנו הטבות לנסיעות בין-עירוניות. בלי מחקר מעמיק, בלי הסתברות, בלי היתכנות.

ענבר בזק (יש עתיד):

זה לא כולל את הרכבת, נכון?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

נעשה סבב ח"כים. אתן לכולם, אני מבטיח. יש לנו שעתיים.

נעה ליטמנוביץ':

גם חופשי-חודשי אזורי שניתן לנסוע בו עד 40 ק"מ ב-99 שקלים. הוא אמור לספק הרבה מאוד מהצרכים של המשתמשים שנוסעים בצורה קבועה באזורים המרוחקים יותר. אנחנו רואים במפה את כל האזורים הכחולים, שם הדבר הזה תקף.

אופיר כץ (הליכוד):

לא הבנתי, לפי מה קבעתם את 40 הק"מ?

נעה ליטמנוביץ':

בעולם של האזורי אמרנו שיש לנו שתי צורות של דפוס נסיעה. יש מי שגר באזורי והוא נודד לתוך המטרופולין, הוא עושה נסיעות בין-עירוניות משמעותיות, ואז זה 225 שקלים עבורו. זה מאוד משתלם למי שעושה נסיעות בין-עירוניות, מאפשר את הכניסה למטרופולין. מי שהוא היומם של בדיוק מה שאנחנו מדמיינים, סט הנסיעות שלו לצורך העניין מבאר שבע לתל אביב, מכל אזור הצפון לחיפה, מאזור הצפון לתל אביב, מחזיק את 225 השקלים, זה מאוד מאוד משתלם עבורו.

אופיר כץ (הליכוד):

אבל אם הוא משתמש ברכבת זה יותר כסף.

נעה ליטמנוביץ':

אם הוא משתמש ברכבת זה יותר כסף. גם המחירים שלנו הרחוקים יותר ברכבת הם או נותרו אותו דבר או ירדו בצורה מאוד משמעותית.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

הרכבת התייקרה ביחס לאוטובוסים.

נעה ליטמנוביץ':

החופשי-חודשי של הרכבת, בוודאי של הנסיעות המרוחקות – אני לא מדברת על הנסיעות הקצרות – אתם תראו בכל הדוגמאות שלנו שהוא נשאר באותה רמה או ירד.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

יש מצבים שייקרתם את העלות ברכבת ביחס לאוטובוס.

נעה ליטמנוביץ':

במרחקים היותר קצרים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

למה לייקר?

אורי מקלב (יהדות התורה):

מירושלים לתל אביב.

נעה ליטמנוביץ':

מירושלים לתל אביב חופשי-חודשי ירד בלמעלה ממאה שקלים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

למה לייקר רכבת ביחס לאוטובוס? אגב, הדבר הזה יפגע לאנשים במשכורת, כי יגידו להם לנסוע באוטובוס ולא ברכבת. יקטינו להם את ההחזר. חשבתם על הדבר הזה, נעה, שעכשיו אדם לא יוכל לנסוע ברכבת ויגידו לו ללכת לאוטובוס כי זה זול יותר? אתם פוגעים לו במשכורת. שמעתם את הטענה הזאת?

נעה ליטמנוביץ':

שמענו את הטענה הזאת. היא בדיונים כרגע באוצר ואנחנו עדיין מנסים להבין את המשמעויות שלה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

חופשי-יומי תל אביב לירושלים, מ-32 שקלים ל-37 שקלים.

נעה ליטמנוביץ':

לחלוטין.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

למה שהרכבת תהיה יקרה יותר?

אורי מקלב (יהדות התורה):

השקעתם מיליארדים ברכבת מירושלים לתל אביב ואתם מעלים את זה ב-15%, זה הכול. לרכבת מרכזית שצריכה לקחת את כל הפקקים. אתם אומרים 12 שקלים סבסוד, הרי הכוונה היא לחסוך במשק בשעות הגעה לעבודה, לחזור מהעבודה. זה לא 12 שנים סבסוד. אתם לא נותנים, אתם יודעים שיש לזה עוד משקלות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

מזל שהיית סגן שר התחבורה, הבאת לנו את הפריז. נעה, תסיימי בבקשה. ואני מבקש שתגידי לי בכנות, אחרי כל ההערות, במי אתם הבנתם שפגעתם ומה אתם הולכים לעשות.

נעה ליטמנוביץ':

אלך לשקף האחרון, נסתכל על שני מקומות. תסתכלו כמה משמעותי המוצר הזה של ה-99 שקלים האזורי, הוא מוצר מאוד טוב לנוסעים ולנוסעות. תסתכלו בבאר שבע על החופשי-חודשי האזורי, הוא מאוד ירד בעקבות זה. אבל כל האזור מסביב לבאר שבע יכול עכשיו לעשות את הנסיעה הזאת ב-99 שקלים לחודש. זה מחיר מאוד מאוד משתלם. גם מבחינתנו בעולם המדיניות אנחנו רוצים לראות את

הנוסעים והנוסעות שלנו מחזיקים את הכרטיסים האלה שהנסיעה השולית היא באפס שקלים, מעודדים אותם להיכנס לתוך הדבר הזה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

כתבתם שזה רק ל-20 יום ה-99 שקלים? כך כתוב בפרסום שלכם.

נעה ליטמנוביץ':

לא. ה-99 שקלים הוא אותו דבר במשך חודש. הבנו שזה מבלבל, אנחנו ננסח מחדש.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

נעה, עשיתם רכבת חדשה לבית שאן בעשור האחרון. פעם הייתה רכבת העמק, ולפני מאה שנה ידענו לעשות רכבת ממצרים ללבנון ולסוריה. אבל מלפני עשור סוף-סוף יש רכבת, ישראל כץ עשה רכבת לבית שאן, והיא מתחברת לחיפה. יש אוניברסיטה בחיפה ובית חולים, והרכבת הזאת תהיה יקרה יותר לתושבי בית שאן. פריפריה נטו ברפורמה הזאת. מה היה הרציונל לייקר לתושבי בית שאן את הרכבת לחיפה? מה הרעיון?

אורי מקלב (יהדות התורה):

ירוחם בתוך 40 הק"מ לבאר שבע?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

את ירוחם תשאיר לי.

אורי מקלב (יהדות התורה):

הבן של חבר הכנסת ביטון יזכה לזה או לא?

נעה ליטמנוביץ':

אני כבר בודקת שוב.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

מה עם בית שאן? למה בית שאן צריכה לשלם יותר כדי להגיע לחיפה? מסכנים, שלחו אותם במשאיות בלילה, אמרו להם שהם הולכים לירושלים.

יעקב מרגי (ש"ס):

שערי גיהנום קראו למקום.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

הם בנו את החיים בבית שאן, נשארו, גידלו ילדים ונכדים. אמרו להם שתהיה רכבת, כמו בימים של הרכבת החיגיזית, ייקח 70 שנה. הנה באה הרכבת, וכולם רוצים ללכת, הנה בא הקטר עם הפסים. זה שיר של ילדים. ועכשיו הם צריכים לשלם יותר לחיפה? מסכנים, 70 שנה חיכו לרכבת לחיפה.

יעקב מרגי (ש"ס):

הם רוצים שייסעו רק לטבריה. הם לא רוצים שיגיעו לחיפה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

עברו 70 שנה, הגיעה רכבת והיא יקרה יותר.

אוריאל בוסו (ש"ס):

זה לא הדבר היחיד שעבדו עליהם.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

למה חיפה בית שאן יקר יותר? מה הרעיון? להיטיב עם החלשים? להיטיב עם הפריפריה? לייצר נגישות למטרופולין? מה הרציונל בהתייקרות הרכבת מבית שאן לחיפה?

נעה ליטמנוביץ':

אדוני היושב-ראש, אם אני יכולה להתייחס לסוגיה שהיא בלב הרפורמה. עד כה תעריפי התחבורה הציבורית נקבעו ללא היגיון וללא קריטריונים. גם אני שואלת למה עד כה נהנו תושבי נהריה מחופשי-חודשי ב-66.5 שקלים.

אופיר כץ (הליכוד):

אז מה נגיד לאזרחים עכשיו, למה זה יותר יקר, כי פעם לא היה היגיון ועכשיו הכנסנו היגיון ואתם תשלמו יותר?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תעשו היגיון, אבל למה פגיעה? תגידו, לא נפגע בכיס של אנשים, נוסף הטבות, נסבסד עוד אוכלוסיות, נאחד קווים, נראה שלא נפגעו אנשים. פה נפגעו אנשים. הערך הצבור זה פגיעה. רכבת חיפה בית שאן זו פגיעה. חלוקת האזורים והגדרתם פגעה באוכלוסיות שלמות.

אוריאל בוסו (ש"ס):

והנקודה העיקרית, להתייחס למעמד סוציאקונומי ואז לא יהיו לך הרבה שאלות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

זה לא שיקול בתחבורה ציבורית, מעמד סוציאקונומי. זו בעיה שלהם שהם בסוציאקונומי נמוך. זה לא שיקול בתחבורה ציבורית.

אוריאל בוסו (ש"ס):

לצערנו.

יעקב מרגי (ש"ס):

בנגב ובגליל זה עבד להם טוב. ב-40 ק"מ נגב גליל זה עבד טוב, כי שם כן רצו לעשות.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אלה אנשים שבויים לנסוע בתחבורה ציבורית. אם אתה מייקר להם, אין להם אלטרנטיבה.

אוריאל בוסו (ש"ס):

הסוציאקונומי הנמוך מממן את הסוציאקונומי הגבוה. זה מה שקרה ברפורמה הזאת.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

נלקחו ממנו הטבות שעברו למוקדי ערים ששם זה הרבה ממעמד הביניים. יש גם עניים בערים.

אוריאל בוסו (ש"ס):

שם פחות משתמשים בתחבורה הציבורית לעומת הפריפריה והמעמד הסוציאקונומי הנמוך, ואותה שרת תחבורה שדואגת לנשים היא פוגעת בנשים, כי לפי כל הסקרים והבדיקות הנשים משתמשות לא רק יותר בתחבורה ציבורית, אלא יותר פעמים ביום, והולכים לפגוע בהן.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

נעה, לכי לשקף האחרון שביקשת ותסכמי את הדברים שלך.

נעה ליטמנוביץ':

לשאלתכם, מה היה הקונספט של ההסטה ממקום למקום. מעולם שבו אנחנו באופן מאוד מקומי ומאוד ספציפי נותנים הטבות ליישובים כאלה ואחרים, אנחנו עוברים לעולם ארצי ואזורי. אגב, המפות האזוריות אומצו מהעבר, כבר השתמשנו בהן ברפורמות קודמות. אתם רואים שמדובר בשטחים מאוד מאוד נרחבים בתוך הדבר הזה. גם כאן המקום שבו בא העולם הסוציאקונומי בצורה מאוד חזקה בתחבורה הציבורית, מעבר לסבסוד הכללי, זה בעולם של הפרופילים שאנחנו מדברים עליהם, וגם כאן ראיתם הרחבה של הדבר הזה בתוך העולם של הפרופילים גם עבור הזכאים.

בנוסף, נכון מאוד, את הנחת הערך הצבור ששירתה בעיקר את האוכלוסייה הבוגרת והמזדמנת, אלה יותר נוסעים מזדמנים, נתנו אותה בצורה רוחבית כדי לתת את הטבת ה-90 דקות. אגב, לשאלתכם, אנחנו מקבלים הרבה מאוד פניות בעניין התעריפים גם בצורה שוטפת. זה שיח שוטף שלנו עם הרשויות ועם מארגני התחבורה הציבורית לא רק סביב הרפורמה. הטבת ה-90 דקות אומרת שמרגע תיקוף אני רשאית לנסוע כמה שאני רוצה במשך 90 דקות, זה מאפשר לי לעשות סידורים וגם מעברים. כלל הרשויות ביקשו אותה כבר הרבה מאוד זמן והיא ניתנת כאן בתוך הרפורמה לכל הרשויות בצורה גורפת. זאת דוגמה להטבה שניתנה רק במטרופולינים עד כה ובעצם אנחנו נותנים אותה ברחבי הארץ. ברחבי הארץ היא גם משמשת בחלק מהפעמים לנסיעה אפילו בין יישובים. שוב, בעצם אנחנו מעבירים את ההטבות מעולם המזדמנים לעולם הנוסעים הקבועים שלנו.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

מה בכוונתכם לעשות? אתם הולכים לתקן את הרפורמה? אתם יכולים לעצור רגע, לבדוק את הדברים. מה התוכנית?

יעקב מרגי (ש"ס):

למה, שמעת ממנה שהיא חושבת שמהו לא טוב אצלה?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

היא אמרה, באילת תיקנו קצת, אולי לבית שאן יחזירו את הרכבת.

יעקב מרגי (ש"ס):

במשך שעה היא מנסה להוכיח שהיא עשתה רפורמה טובה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

בסדר, אבל היא אמרה שהיא קיבלה הערות שמעבדים אותן. אז מה אתם מתכוונים לעשות עכשיו? אנחנו נגיד לכם מה אנחנו רוצים שתעשו, אבל מה אתם התכוונתם לעשות עם כל ההערות והביצוע והשינויים? מה התוכנית שלכם ומה לוחות הזמנים?

נעה ליטמנוביץ':

אנחנו בפרסמנו שב-1 באוגוסט אנחנו רוצים לצאת לדרך עם הרפורמה. אנחנו רוצים לראות אנשים נהנים ממנה כמה שיותר מהר.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אילו שינויים אתם הולכים לעשות עד ה-1 באוגוסט? מה כן החלטתם לעשות?

נעה ליטמנוביץ':

השינוי המרכזי שהחלטנו לעשות, שוב בעקבות הערות הציבור, זה הסוגיה של אילת שנכללה כמו שצריך בתוך הרפורמה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

רק אילת?

אוריאל בוסו (ש"ס):

מאות הערות התקבלו, ורק אילת, שבכלל לא הייתה אמורה להיכנס לרפורמה. קיבלתם מאות הערות של הציבור, לא התייחסתם לאף אחת מהן חוץ מאילת, שהיא בכלל לא הייתה אמורה להיות מתוכללת ברפורמה.

אופיר כץ (הליכוד):

מה שהיושב-ראש העלה, הנסיעה של תושב בית שאן מבית שאן לחיפה, זה משהו שאת חושבת שיש פה תקלה וצריך לנסות לשנות?

נעה ליטמנוביץ':

אני לא זוכרת בעל פה את התעריף של הנסיעה מבית שאן לחיפה. אני אשמח לבדוק אותו. אגב, אני לא זוכרת אותו בעל פה לא כי אני לא עמוק בתוך התעריפים.

יעקב מרגי (ש"ס):

לא כדאי לך שזה יהיה הנימוק, כי יש לנו דוגמאות עם מחירים ותעריפים שזועקים לשמים, ולא נביא אותם. כי אני באמת רוצה להיצמד להיגיון הישר, לשכל הישר, איך מנהלים את המשאב הזה של תחבורה ציבורית במדינת ישראל. אני מתייגע, לא מבין אם בכלל הרפורמה הזאת הולכת לשנות משהו. להפך, אתם יודעים מה יקרה? אוכלוסיות שצרכו תחבורה ציבורית יפסיקו.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

יהיו חאפרים. יהיו טרנזיטים. חכה, אתה לא יודע מה הולך להיות פה.

יעקב מרגי (ש"ס):

אנשים שאין להם ייקנו גרוטאות בגרושים, יעלו אותן לכבישים ואיתן יסיעו ילדים ואיתם ייסעו בכבישים ונעמיס את הכבישים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה. רינת מהממ"מ, מה העליתם בחכתכם? חמש דקות.

רינת בניטה:

תודה ליו"ר. אני לא אציג את תכולת הרפורמה, כי נעה כבר הציגה אותה. אני אעלה כמה נקודות שמתוך הבחינה של הרפורמה מצאנו שראוי לדבר עליהן במסגרת הדיון הזה. מסמך הזה הוא פומבי, הוא נמצא באתר שלנו.

יעקב מרגי (ש"ס):

גם חברי הכנסת קיבלו אותו.

רינת בניטה :

חברי הכנסת כמובן קיבלו אותו. נעה הציגה באופן טבעי את ההטבות שגלומות ברפורמה ואת הרציונל של האחדת תעריפים, אבל כמו שנאמר כאן, הביטול של הערך הצבור הוא נקודה שיכולה להיות משמעותית. אנחנו לא יודעים לכמה מהמשתמשים הנקודה הזאת היא משמעותית כי המשרד לא מפרסם את דפוסי הנסיעות בצורה שהיא פומבית.

אופיר כץ (הליכוד) :

למרות שביקשתם כמה פעמים.

רינת בניטה :

אנחנו עוד נבקש שוב, כי אנחנו מתכוונים לעשות ניתוח יותר מעמיק של השפעת הרפורמה על אוכלוסיות. אבל זה משהו שכרגע לא נמצא ולא חשוף, ולכן אי אפשר לדעת פרופילים של מי נפגעים כתוצאה מביטול הערך הצבור. אנחנו יודעים שאלה לא האוכלוסיות הזכאיות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון :

הנתון הזה קיים ולא קיבלתם אותו? אם מישהו יודע שהוא חסך 200 מיליון שקל בערך צבור, אז הוא יודע איך הוא חישב את זה. ממי ביקשת את הנתון ומתי?

רינת בניטה :

לא ביקשנו. כי כמו שאתה יודע, חבר הכנסת, הדיון הזה נקבע ביום שני בשבוע שעבר. חשבתי שלא יהיה הוגן לבקש ניתוחים מעמיקים מהמשרד בשבוע שאין בו ימי עבודה. אבל יש לנו כוונה ואנחנו נעשה את זה, ובכל מקרה הנתונים האלה לא מפורסמים באופן פומבי, למרות שאין סיבה אמיתית שהם לא יפורסמו.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון :

לא מפורסמים באופן פומבי?

רינת בניטה :

לא מפורסמים במאגרי המידע הממשלתיים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון :

למה, ברוני, הנתונים האלה לא מפורסמים?

יעקב מרגי (ש"ס) :

הכול טמון בכותבת של הרפורמה, "דרך שווה".

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון :

שוועת עניים אתה תשמע, דרך שוועת עניים אתה תשמע, זעקת הדל תקשיב ותושיע. הצד השווה ביניהם.

נעה ליטמנוביץ' :

נשמח להתייחס לפנייה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

בעוד שבוע נקיים דיון נוסף בנושא הזה, אז יש לכם ארבעה ימים לתת לה את כל הנתונים על הערך הצבור, מי קיבל אותו, לפי מה חישבתם את החיסכון בעלויות, מי נפגע. זה יופיע בסיכום של הוועדה.

רינת בניטה:

במקביל לבחינה של מי נפגע, אנחנו רוצים להבין גם מי נהנה. בסופו של דבר המטרה של תחבורה ציבורית ועידוד שימוש בתחבורה ציבורית צריכה להשתקף גם באיזשהם מודלים שאני רוצה להניח שהמשרד בחן אותם לפני שהתחיל את הרפורמה לגבי מה יהיה מקדם הפיצול, כמה נוסעים צפויים להצטרף לתחבורה הציבורית או להיגרע מהשירות, האם יש כוונה להסיט את הנוסעים משירות הרכבות שמתייקר והאם זו אחת הדרכים לצמצם את הצפיפות שקיימת היום ברכבות ושנדונה אצל מבקר המדינה. וכן האם מבחינה עקרונית נכון להסיט משתמשים משירות הרכבות, שמבחינה היררכית הוא שירות שיכול לתת שירות ליותר אנשים.

יעקב מרגי (ש"ס):

אחוז שביעות הרצון מהשירות בתחבורה הציבורית בכלל זה ברכבות מאשר האוטובוסים.

רינת בניטה:

רק אגיד כמה נקודות שווה לשקול אותן. אני לא מציגה פה הרבה נתונים, אלא רק נקודות שמצאנו שיש לבחון אותן. במקביל לחיסכון של המדינה ב-200 מיליון שקלים כתוצאה מביטול ההנחה על הרב-קו יש תופעה נוספת שמשרד התחבורה ומשרד האוצר מעריכים את תופעת ההשתמטות מתשלום ב-300 מיליון שקלים. אני חושבת שראוי לדעת איך המשרד מתכוון לקדם גם את הנושא הזה בצמצום תופעת ההשתמטות. דיברנו על עניין הפיצול התעריפי. בעוד שלרבות יש דרך בלעדית שמאפשרת רמת אמינות גבוהה יותר בשירות של התחבורה הציבורית, שאומנם הוא מסובסד עמוקות על ידי המדינה, כמו שציין נציג האוצר, אבל השירות בישראל הוא ברמה ירודה בהשוואה למדינות המפותחות. אחד החסמים להגדלה של השירות, כמו שיש כוונה של האוצר והוא מתקצב במסגרת הרפורמה, הוא המחסור המשמעותי בנהגים שישיעו את האוטובוסים. ככל שיש כוונה לתת יותר שירות, נשאלת השאלה איך כבר היום במצב של מחסור של כמה אלפים – מחר נדון על זה בוועדה שוב – איך יש כוונה לתגבר את השירות כשהמחסור הזה הוא מחסור שקיים כבר במשך כמה שנים והוא הולך ומחמיר. אז אם יש כוונה להסיט נוסעים מהרכבות אל האוטובוסים בגלל הפיצול התעריפי, איך אתם מתכוונים להתמודד עם העומס הגובר שיחול על האוטובוסים, והעומס הזה, צריך להגיד בהגינות, משפיע לרעה גם על היכולת של התחבורה הציבורית באמצעות האוטובוסים לתת שירות נאות, ואנחנו רואים את זה בדוחות הבקרה החצי-שנתיים שהציונים של החברות המפעילות מידרדרים באופן עקבי כבר תקופה די ארוכה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

כולל מחסור באוטובוסים ופגיעה במעמד הנהג, שרוצים להסדיר אותו, ויש לנו דיון רק על הדבר הזה. אז מעבירים עומס לאוטובוסים, מייקרים את הרכבות, והאוטובוסים בכלל לא ערוכים לקלוט את העומסים הללו.

רינת בניטה:

כאמור, לעניין עידוד השימוש בתחבורה הציבורית, האם יש למשרד איזשהם נתונים לגבי הצפי של הרפורמה על מודל פיצול הנסיעות, על השיעור בין נסיעות בתחבורה הציבורית לעומת תחבורה פרטית? אנחנו יודעים שמספר נסיעות הנוסע נמצא בירידה נומינלית, החל מתקופת הקורונה. האם יש לכם איזושהי כוונה לטפל גם בסוגיה הזאת, איך לשקם ולהחזיר את הנוסעים שנסעו בעבר בתחבורה ציבורית ועברו לתחבורה אחרת?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אני מניח שאת כל השאלות האלה את תכתבי היום.

רינת בניטה:

אני מקווה. ככל שנקבל נתונים ותשובות על הסוגיות האלה, אנחנו ניפגש שוב.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

לדיון הבא אני מקווה שנקבל סקירה יותר מבוססת נתונים ולא מחקר איכותני. תודה רבה לממ"מ.

סדר הדוברים הוא מקלב ומרגי, אבל ענבר חייבת ללכת ואתם תתנו לה. לאחר מכן מקלב ומרגי.

ענבר בזק (יש עתיד):

תודה גם לך וגם לכם שנתתם לי לדבר. קודם כל אני רוצה להגיד שזו רפורמה מבורכת. ברור שנעשתה פה חשיבה רבה ויש פה התייחסות להיטיב עם חלק גדול מהאוכלוסייה. ניסיתי כל מיני סוגים של נסיעות. זיהיתי בעיה בעיקר עם תושבי הפריפריה, בעיקר עם תושבי המרחב הכפרי. אני רוצה גם להתייחס לנושא של הפערים המאוד מאוד גדולים בתעריפים, עם רכבת או בלי רכבת. אני כן אתן פה כמה דוגמאות, כי זה ממש חרה לי לעין. הסתכלתי על חופשי-חודשי היום מנהריה לכרמיאל או מבית שאן לעפולה, זאת אומרת אנשים שגרים בפריפריה ועובדים בפריפריה, היום הם משלמים על חופשי-חודשי 208.5 שקלים לפני הרפורמה, כולל רכבת. ברפורמה המחיר יעלה בכמעט 50 שקלים עם רכבת ולעומת זאת באוטובוס יעלה 99 שקלים. זאת אומרת, יש פה גם העדפה מאוד מאוד ברורה לאוטובוס על פני רכבת, שאני חושבת שזאת טעות, כי המטרה שלנו היא להוריד את העומס מהכבישים. דובר פה על המחסור בנהגים, אני לא רואה איך מעבירים את הנוסעים מהרכבת לאוטובוסים גם מבחינת כוח אדם, גם מבחינת העומס בכבישים וגם מה שאמר היושב-ראש, איך זה יתבטא בזה שמעסיקים יגידו: אוקיי, אנחנו נותנים לכם חופשי-חודשי לפי אוטובוס, כאשר אנשים יעדיפו לנסוע ברכבת ואז הם יפסידו פה 150 שקלים של החזר שמגיע להם.

עוד דוגמה שמצאתי, מדימונה לנתיבות. אם היום עם רכבת התעריף של חופשי-חודשי הוא 364 שקלים, אחרי הרפורמה זה יעלה 410 שקלים, עלייה של כמעט 50 שקלים בשימוש עם הרכבת. נכון שבאוטובוס הסכום יופחת משמעותית, אבל אני חושבת שאתם צריכים לתת את הדעת לאיך אנחנו לא מעודדים אנשים לעבור מהרכבת לאוטובוס, אלא להפך, מעודדים אותם להשתמש ברכבות.

עוד שני דברים שקשורים לפריפריה. המגבלה של ה-90 דקות היא בעייתית, כי בהרבה מאוד מקומות, בעיקר במרחב הכפרי, ברגע שאדם עולה על אוטובוס בגלל הפקקים ויש מעבר של קווים – עשיתי בדיקה של נסיעה מקצרין למעלות. נתתם פה טווח 40 ק"מ.

נעה ליטמנוביץ':

90 דקות זה טווח ל-15 ק"מ.

ענבר בזק (יש עתיד):

אבל נתתם פה את האזורים. אדם גר בקצרין, עובד במעלות. עשיתי סימולציה, בתחבורה הציבורית זה שעתיים. זה לא הגיוני. אני לא רואה אדם שמוותר על הרכב הפרטי בגלל זה. יש פה בעיה שגם התיאום בין האוטובוסים השונים בפריפריה הוא מאוד בעייתי, בעיקר במרחב הכפרי 600 אוטובוסים, זה לא מספיק טוב.

דוגמה נוספת, קריית שמונה מעלות, שעה ו-38 דקות. אני לא רואה אדם מוותר על הרכב הפרטי שלו, עולה על אוטובוס ונוסע שעתיים לכל כיוון לעבודה.

יש היום העניין של החופשי-יומי, הוא 24 שעות, אבל הוא מתחיל ב-04:00 בבוקר ומסתיים ב-04:00. רוב האנשים לא עולים על האוטובוס ב-04:00 בבוקר וחוזרים ב-04:00 בבוקר, וגם אם הם היו רוצים אין אוטובוסים. האוטובוס האחרון מתל אביב לכרמיאל יוצא בערך בשעה 21:00. זאת אומרת, גם אם נסעתי לעבודה, הרבה פעמים אנשים שגרים בפריפריה נשארים לישון במרכז, כי אין אוטובוסים, ואז הם יחזרו למחרת בבוקר. אז צריך לראות אם אפשר לשנות את זה ש-24 שעות ייספרו מרגע שאדם עלה לתחבורה הציבורית ולא בשעה קבועה.

שתי הצעות ייעול. האחת זה הנושא של התייחסות ל-24 שעות מרגע עלייה על התחבורה הציבורית ולא מ-04:00 עד 04:00. הצעה שנייה היא הנושא של מכוונות לטעינת רב-קו. אני ניסיתי כמה פעמים לטעון דיגיטלית, לא הצלחתי. כדאי מאוד שתשפרו את הנושא הזה. ביישובי הפריפריה, בעיקר מרחב כפרי, אין מכוונות כאלה וזה מאוד מקשה. בסך הכול אני חושבת שהרפורמה בגדול טובה. תנו את הדעת על הסיפור של הרכבות ויותר תיאום בין הקווים וזה ישפר משמעותית. תודה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה, ענבר. חבר הכנסת מקלב, בבקשה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

תודה רבה, אדוני היושב-ראש. בראשית דבריי אני מבקש להודות לך שפתחת את המושב בדיון הזה כהמשך לדיון שעשית בפגרה או בסוף המושב הקודם בנושא הזה. אתה עושה את זה באומץ אבל עם אמונה בדרך, ואנחנו מחזקים את ידיך ואנחנו מרגישים שאתה מייצג גם את העמדה שלנו.

לפי דרך הנימוס וגם לפי דרך ארץ הייתי צריך לפתוח אולי בדברי שבח לרפורמה על דברים טובים שהרפורמה עשתה. אבל מה לעשות שבחרתם בדרך לא קולגיאליה ביחסי ממשלה-כנסת וניסיתם להסתיר מאתנו. עוד לפני הדבר הזה שיצא לדרך יכולתם לתת לנו להתבטא ולהגיד את הדברים שלנו, ואז אולי הייתם שומעים ולא הייתי צריך לומר שלקרוא לזה "דרך שווה" זה נשיאת שם לשווא. בגלל שלא רק שהיא לא שווה, היא גם מפלה. בוודאי שהיא מנוכרת מהפריפריה. הפריפריה לא הייתה לנגד עיניכם. ראיתם את תל אביב, זה היה המרכז שראיתם. אתם אפילו לא יודעים את תרבות הנסיעה בפריפריה, את הצרכים של נער או אדם בטבריה או בירוחם, ופגעתם בו הרבה יותר. זה בולט מאוד ברפורמה הזאת.

למה אני אומר דרך מפלה? כשאני רואה את העלייה בשתי ערים, מכוונת לכיוון הציבור החרדי לצערי, שהוא משתמש גדול, שתי ערים שהן היחידות מסוציאקונומי 1. אין עוד ערים כאלה שנמצאות במצב של סוציאקונומי 1 והן לא נמצאות במפה של הפריפריה. כשאני רואה גם את המפה, אדוני היושב-ראש, ואני מסתכל על כל המפה החומה שהיא פריפריה, ופתאום אני רואה לנגד עיני מובלעת אחת, הירוק, שהם אלה שלא בפריפריה שמשלמים את המחיר חודשי-חופשי היקר – האם מישהו יכול להסביר את המובלעת הזאת? לא עושים קו ישר? ביתר עילית שנמצאת בקצה של הפריפריה, אותה הכניסו כמו מקומות יקרים כתל אביב. כששכנים שלהם כמו נווה דניאל בגוש עציון, שהם בעלי הכנסה גבוהה והם משתמשים פחות בתחבורה הציבורית, הם משלמים מסובסד ונמצאים במפת הפריפריה. אני גם רואה את מודיעין עילית. מה עושים אנשים ישרים? מעבירים את הקו בצורה ישרה. היחידים שנמצאים במובלעת הזאת הם מודיעין עילית. שם העלייה מתבטאת עד 200%. במודיעין עילית 197% עלייה גם במחיר הנסיעה הבודדת וגם בחופשי-חודשי. מה הרפורמה הזאת עושה? הרפורמה הזאת בעצם העלתה את המחיר של תחבורה ציבורית, אי אפשר להתעלם מזה. במקום 4.80 עם ערך צבור היום היא עולה 5.5 שקלים. זאת עלייה וזאת מכה. בנו על ידה תרופה ואמרו: ניתן לכם מענה על ידי חופשי-חודשי. זה מה שאמרת, נעה, וזאת התפיסה שלכם. אנחנו העלינו, אבל אנחנו נותנים עכשיו מחיר חופשי-חודשי. מה לעשות שיש מקומות שחופשי-חודשי עלה ב-200%. אני מדבר על ביתר עילית ומודיעין עילית, שזה בולט מאוד. וגם באלעד זה עלה בהרבה. אלעד היא עיר ספר, אבל היא לא נמצאת בסוציאקונומי 1. יש קשר, אדוני, בין הדברים. רוב התושבים משתמשים הרבה יותר.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אמרתי בלשון סגי נהור, הרב מקלב. לא הקשבת.

אורי מקלב (יהדות התורה):

במקומות האלה 80% משתמשים בתחבורה הציבורית, וזה פוגע בהם ישירות. זו עלות שיכולה להגיע לאלפי שקלים בחודש למשפחה. אני לא מגזים, אעשה לכם את החשבון.

אומרים שרוצים לעודד את השימוש בתחבורה הציבורית. איך מעודדים תחבורה ציבורית? תחבורה ציבורית מעודדים על ידי מי שלא משתמש בתחבורה הציבורית. כשאתם מעלים את מחיר הרכבות זה נקרא עידוד התחבורה הציבורית. את מי מעודדים? יש קהל שבוי שנוסע בתחבורה הציבורית, שם אתם צריכים לשפר לו על ידי מחירים, להוזיל, לייצל, כל מה שצריך. את מדברת על נוסעים מזדמנים. הם לא מזדמנים. גם אם הוא נוסע 10 פעמים בחודש, הוא עדיין לא מזדמן, הוא משלם הרבה יותר יקר. אנחנו נרצה לעודד את מי שיש לו רכב פרטי. הם קהל היעד. אבל אתם מרחיקים אותם מהתחבורה הציבורית. כדי להגיע למחיר סביר לקנות חופשי-חודשי, אנשים שיש להם גם רכב פרטי לא עושים את זה. אנחנו יודעים גם היום שהם לא עושים את זה. אתם מציגים שאתם מסבסדים. נכון, אתם מייעלים את המשק.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

גם כשהמזדמן יחליט להיות מזדמן יותר. הרי אתה אומר סע רק בתחבורה ציבורית. נניח שאני נוסע פעמיים, אני אסע ארבע פעמים. אז איך נעודד אותך? שעדיין המחיר יהיה טוב גם למזדמן. איך המזדמן יצטרף אם הוא עוד לא בנוי לחופשי-חודשי כי זה לא משתלם לו?

אורי מקלב (יהדות התורה):

הוא גם לא עושה את זה מראש, ואני לא יודע אם חופשי-חודשי היום הוא חודש או שהוא גם נותן את ה-30 יום אפרופו מה שהיא אמרה על 24 שעות.

קריאה:

גם וגם.

אורי מקלב (יהדות התורה):

לכן לא נכון לקרוא לזה "דרך שווה". לקחת את שתי הערים האלה, לראות שאין כאן מגמה מכוונת. צר לי לראות, אין לי הסבר אחר.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

ברמה הזאת שנוה דניאל וגוש עציון זול וביתר עילית יקר, זה לא תקין.

גבי לסקי (מרצ):

אפילו אני אומרת את זה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

למעלה מ-100%.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אמרתי לך שאנחנו לא מתייחסים להיבטים סוציאקונומיים.

אורי מקלב (יהדות התורה):

תראה על המפה את המובלעת שהם יצרו. זה היה קודם כשהיה מאוד זול, אבל אני יודע את התשובה שתגידו. גם קודם זה לא היה. קודם זה היה מחיר של שני שקלים, אתם מעלים את זה למחיר של 5.5 שקלים נסיעה פנימית. כשאתם עושים את ההעלאה הזאת, קודם לא היה צורך כי הם היו זולים מלכתחילה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אתם ולטרון אותו דבר. אתם מובלעת.

יעקב מרגי (ש"ס):

השלב הבא זה לכתר אתכם כמו שכיתרנו את לטרון.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אני אומר את הדברים בהומור, אבל הדברים הם מדם לבך.

אורי מקלב (יהדות התורה):

לכן לבוא ולברך על הדבר הזה, זה לא הוגן מצדכם מה שעשיתם. אין לכם אפילו מחקר בנושא הפריפריה. איזה מחקר עשיתם בשאלה מה התרבות, מה אופי השימוש בירוחם, בטבריה. האם הם מגיעים הרבה לבאר שבע או שהם מגיעים הרבה לנתיבות? מה המרחק?

אתם לא יכולים להתעלם מכך שכלל שהתחבורה הציבורית היא רוויה בנוסעים, למשל קריית ספר, למשל ביתר, כל התחבורה הפנימית הזאת שייקרתם אותה משני שקלים ל-5.5 שקלים, יש שם השטח הטופוגרפי, יש מעלה, יש מורד, אין רכב פרטי לקופת חולים, לבית ספר, לקניות. לכל דבר הוא צריך להשתמש בתחבורה ציבורית. אלה מרחקים לא גדולים, אבל הם מרחקים שהם לא להליכה ברגל. אבל גם העלות למשרד התחבורה הוא לא יקר. בסך הכול 4-5 ק"מ שמסתובבים אחד בתוך השני, שמגיעים מהר, בלי פקקים. הוא עושה סיבוב, וכולם אוטובוסים מלאי נוסעים. שיפרתם במטרופולין, אבל לא הוספתם בתגבור לפריפריה. וזה, היושב-ראש, לתשומת לבך. כשבאים ואומרים פה שיש תגבור, התוספת היא למטרופולין ולא לפריפריה. תודה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה. חבר הכנסת מרגי, בבקשה.

יעקב מרגי (ש"ס):

אדוני היושב-ראש, מאחר שכבר הודעת שאמור להתקיים דיון נוסף, מעמיק יותר, התקווה היא שהפעם המשרד הממשלתי הנדון יכבד את הוועדה, את חברי הכנסת ואת הציבור ויבוא לכאן עם נתונים ועם פרטים מה אמורה הרפורמה הזאת לעשות.

אני אומר לכם איך אני כשר לשעבר נהגתי כשרציתי לעשות רפורמה. בדקתי איפה יש לי כשלים, מה המצב שלי, לקחתי גם יועצים ארגוניים חיצוניים שישתכלו מזווית אחרת. הייתי שר דתות, ואמרתי להם: אם תביאו לי מצגת ותעשו לי בלוגו לוחות הברית, שופר – ולא שאני לא מעריך את זה – באותו רגע נכשלתם, אני לא פותח את המצגת. תסתכלו בעיניים שלכם, אל תסתכלו בעיניים שלי.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

משרד הדתות מהראשונים במדינה שעשה תקצוב דיפרנציאלי לרשויות לפי הסוציואקונומי לפי האשכולות.

יעקב מרגי (ש"ס):

זה היה בתקופתי.

אורי מקלב (יהדות התורה):

במקוואות ובבתי הכנסת?

יעקב מרגי (ש"ס):

לא, בתקצוב שוטף של התקציב.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תקצוב דיפרנציאלי לרשויות לפי העושר המוניציפאלי. מלא.

יעקב מרגי (ש"ס):

נכון. כל המדינה צריכה לעבור תקצוב דיפרנציאלי. סכום המשחק אפס, אל תפחדו.

אני לא רוצה אפילו לחלק ציונים לרפורמה. כשבאים לעשות רפורמה רואים איפה הכשלים. אחרי הקרע בעם, אני לא רוצה להגיד עוד כמה כאוס ששודר באולפנים, המשבר האזרחי הגדול ביותר הוא

התחבורה. רק לסבר את האוזן. אני לא יודע באיזו שעה יצאת, אדוני, אני יצאתי מצומת בית קמה היום בשעה 07:15, הגעתי לכנסת בשעה 09:10, דרך של 55 דקות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אני יצאתי מירוחם ב-07:00 והגעתי ב-10:00, שלוש שעות.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אני נסעתי 40 דקות מרמות לפה.

יעקב מרגי (ש"ס):

כשיש כשל, באים ובודקים איפה הכשל ומה צריך לעשות. היום אני יודע איפה הכשל ואני רוצה לדבר על תחושות. אני אומר בפתיחה, אדוני היושב-ראש, שלא יובן ממני אחרת, אנחנו מחבקים בחום את העלייה המבוגרת שבאה ממדינות חבר העמים, ולכן תמכנו גם בהבטחת הכנסה לקצבאות הזקנה. אני חושב שזה דבר גדול, באו למדינה, חיים פה, צריכים לחיות בכבוד. חיבקנו אותם, שלא יישמע אחרת. לתת לגיל 75 פלוס נסיעה חינם, זה מבורך. אבל אנחנו יודעים לאן זה הולך. זו עוד נקודה שסימנו את העיגול מסביבה. אנחנו מברכים על זה, אבל הרי שינינו את השיטה. פעם אתה היית כאזרח משלם על הנסיעה, זה לא היה הולך למדינה אלא לחברת ההסעות. וכך חברות נפלו, גדלו וצמחו. היום המדינה משלמת על נסיעות לחברות. יש אזורים שהם רוויי משתמשי תחבורה ציבורית, שם עשיתם צעד הפוך. באותם מקומות העלות היא אותה עלות, הכמות היא גדולה. לעומת זאת הלכתם לקווים שיהיו שוממים, ושם נתת הטבות. להערכתי כשיבוא רואה חשבון לנתח אחרי שנה או שנתיים של הרפורמה הזאת, האוצר ירקוד כל הדרך לבנק, ואנחנו ניחנק שוב עם הפקקים. לכן אני לא רוצה פה לומר סיסמאות, שהלכתם פה לפגוע באוכלוסיות כאלה ואחרות, למרות שאני יכול לומר את זה בוודאות כפועל יוצא ממה שהוצג. אבל אני אמתין לשבוע הבא. אני רוצה לראות כאן טבלאות אקסל מסודרות, מה היה קודם, מה הולך להיות, מה ההערכה שלכם. כי להסיט נוסעים מהרכבות לתחבורה הציבורית זו איוולט שלא הייתה כמותה. אנשים עם הצפיפות ועם הדחס ברכבות, אחרי נסיעה ברכבת חוזרים ומודים. זה הדבר הכי טוב שקרה בעשורים האחרונים, שהחזרנו את הרכבות למדינת ישראל. אז עכשיו אתם לוקחים את הנוסעים לתחבורה ציבורית שלא קיימת, לתחבורה ציבורית שלא זמינה, שלא נגישה, ודיברו על המחסור שיש. על סמך מה? לכן, אדוני היושב-ראש, אני ממתין לדיון הבא.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה רבה, חבר הכנסת מרגי. יושב-ראש התאחדות הסטודנטים, בבקשה.

אלחנן פלהיימר:

תודה רבה, יושב-ראש הוועדה. אני מייצג 350,000 סטודנטים וסטודנטיות במדינת ישראל, ממטולה ועד אילת. בראש ובראשונה אני רוצה להודות לך על הוועדה החשובה הזאת. למיטב הבנתי נאבקת על זה שהסטודנטים לא יאבדו את ההנחה שכבר היום קיימת להם.

בכל הרפורמה הזאת ברמה הסטודנטאילית הכותרת היא שקר, כי בשקף שהצגת קודם הכותרת הייתה "הרחבת הרפורמה בכל התחבורה הציבורית", אבל בריש גליה אומרים שזה לא נוגע לסטודנטים ולסטודנטיות במדינת ישראל. לצערי הרב, כמו שאמרתי קודם, לא היינו חלק מהרפורמה הזאת. אנחנו מדברים פה על ציבור ענק במדינה שצורך תחבורה ציבורית. לפי סקר שעשינו יחד עם "מוביטי", למעלה מ-50% מהסטודנטים והסטודנטיות נוסעים בתחבורה ציבורית, ובמגזר החרדי אנחנו מדברים פה על למעלה מ-70%. יותר מ-60% מהסטודנטים והסטודנטיות משלמים בחודש 2,000 שקלים לפחות.

לדעתנו, אם יוצאים בכזאת רפורמה גדולה ואם באים ומציגים בגאון שקף שלם על כל הציבור הסטודנטאילי ולא מדברים עם הארגון היציג ואנחנו מגלים על זה בדיעבד, אז יש פה תקלה חמורה מהיסוד. לדעתנו, יושב-ראש הוועדה, יש לשפר את הרפורמה בהרבה היבטים, אבל אני פה מדבר על הסטודנטים והסטודנטיות, והמטרה שלנו היא שנגיע להוזלה של לפחות 50% על בסיס הנתונים שלנו יש, כי אנחנו כן עשינו מיפוי ואנחנו כן יודעים מה הציבור הסטודנטאילי צריך פה במדינה. היום ההנחה עומדת על כ-30% ואנחנו חושבים שאם כבר רפורמה אז צריך להעלות את ההנחה ל-50%. תודה רבה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

עיקר הדרישה שלך הוא שהסבסוד יגבר לסטודנטים?

אלחנן פלהיימר:

חד משמעית.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אני מקווה שזעקתך תישמע, ואני גם מעריך את הדרך שלך לדבר קצר ולעניין.

חבר הכנסת אופיר כץ, בבקשה.

אופיר כץ (הליכוד):

תודה רבה, אדוני היושב-ראש. גם אני מצטרף לברכות על הדיון החשוב שאתה נאבק. אותנו באופוזיציה כבר לא כל כך סופרים, אבל אותם חברים ברשות המבצעת, לפחות שייקחו בחשבון שיש גם חברי כנסת בקואליציה שהם צריכים לפחות לשמוע אותם, את דעתם, ולא להעביר תוכניות ולהתעלם מהתהליך בכנסת. לצערי אני רואה שזאת תופעה הולכת וגוברת בממשלה הזאת, וחבל שכך.

כשניסיתי ללמוד על הרפורמה לא התפלאתי שזה בא מבית היוצר של שרת התחבורה הנוכחית. כל מה שפוגע בפריפריה זה תמיד קשור אליה. היא מובילה את המהלכים האלה, מתעלמת לחלוטין מהצרכים של תושבי הפריפריה. ראינו איך היא מקדמת באהבה את מס הגודש, מס שיפגע בעיקר בתושבי הפריפריה. ראינו את הביטול שלה על כביש 65, כביש הדמים מעפולה לצומת גולני, כביש שכבר הושקע בו כסף בתכנון והיא ביטלה אותו. כביש שאמור להיות מורחב ולהציל חיים של תושבים רבים. במשך 10 שנים היו 100 הרוגים. אז אנחנו כבר מבינים מה המדיניות של השרה הזאת, שפריפריה זה הדבר האחרון שמעניין אותה.

בשורה התחתונה, אם אני מתמקד בתושבי הפריפריה, הבשורה של הרפורמה הזאת היא שהם הולכים לשלם יותר יקר. למרות שאתם נמנעתם מלהביא מחירים, אנחנו חברי הכנסת בדקנו וראינו בצורה ברורה שיש מקומות שבהם תושבי הפריפריה, במיוחד בכרטיסים הבודדים בתוך העיר, הולכים לשלם כפול, וגם בכל השילובים של רכבות ואוטובוסים ביחד הם הולכים לשלם יותר. שוב, אתם פוגעים בתושבי הפריפריה. אתם לצערי לא מכירים את הצרכים, אתם לא מנסים אפילו ללמוד להכיר את הצרכים של תושבי הצפון והדרום. אולי יש פה בשורה לתושבי המרכז, אבל זה כנראה בא על חשבון תושבי הפריפריה. אני לא יודע איך למדתם, מי הביא אתכם למסקנות מה הצרכים. ישבתם עם התושבים? למשל, יושב פה יושב-ראש התאחדות הסטודנטים, מי כמוהו מכיר את הצרכים של הסטודנטים, לאן הם נוסעים, מאיפה הם נוסעים, איפה הם גרים, איפה הם לומדים. אפילו לא חשבתם לדבר איתו להבין מה הצרכים של הציבור הכי גדול שמשמש בתחבורה הציבורית. כאילו אתם יודעים תמיד הכי טוב מה הצרכים.

אותו הדבר בבית שאן, בדימונה, בנתיבות, שאתם מעלים להם את המחיר. האם ניסיתם לשבת עם ראש עיריית בית שאן, עם ראש עיריית נתיבות, שהוא מכיר את האוכלוסייה שלו הכי טוב? מי המבוגרים שמשתמשים, מי האנשים שעובדים מחוץ לעיר, האם הם עובדים בתוך 40 ק"מ, האם הם עובדים בתל אביב. מה עם אותם אנשים שצריכים למשל טיפולים רפואיים על בסיס של פעמיים בשבוע והם צריכים לנסוע לאיכילוב, כי המכשיר הרפואי שמטפל להם בסרטן יש רק באיכילוב? מה עם אנשים שצריכים פעמיים בשבוע לנסוע כי זו העבודה שלהם? או סטודנטים שלא רוצים ללמוד בתוך ה-40 ק"מ.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

העולם עבר למשהו שנקרא עבודה היברידית, שאתה יומיים בבית ויומיים בעבודה. אנשים שפעם נסעו כל יום לעבודה כבר לא נוסעים כל יום. אז הוא נוסע פחות עכשיו ולא יהיה לו משתלם חופשי-חודשי.

אופיר כץ (הליכוד):

אתה מעניש אותו.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

פעם בשבוע הוא צריך להגיע לחברת ההייטק שלו וארבעה ימים הוא עובד מהבית, אז הוא לא יקבל הנחה.

אופיר כץ (הליכוד):

אתה מעניש אותו, אתה עושה פעולה הפוכה. ה-40 ק"מ זה דבר שמאוד מאוד מפריע לי, כי זה לא שיש לנו עכשיו 17 אוניברסיטאות בצפון ועוד 36 בדרום. אין לנו הרבה אפשרויות. מה שאומר 40 ק"מ שזה רק מי שבצפון שלומד באוניברסיטת חיפה, וגם לא כולם. מה עם סטודנטים שרוצים ללמוד במקומות אחרים? למה אתם מגבילים אותם ב-40 ק"מ למחיר של 99 שקלים? להפך, תפתחו את זה, תנו להם את האפשרות שישלמו כמה שפחות, שילמדו איפה שהם רוצים. אם הוא גר בצפון ויש לו משהו שהוא רוצה ללמוד בבן גוריון בבאר שבע, או בתל אביב או פה בירושלים, מה זו ההגבלה הזאת של 40 ק"מ? כאילו יש לו כל האפשרויות ללמוד. בשורה התחתונה, אדוני היושב-ראש, שוב פגיעה בתושבי הפריפריה מבית היוצר של שרת התחבורה. תודה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה לך, אופיר כץ. ראש העיר של ביתר עילית, מאיר רובינשטיין, בבקשה.

מאיר רובינשטיין:

שלום ליושב-ראש ולכל החברים. יש לי חמש הערות קטנות. האחת, אנחנו, ביתר עילית, העיר עם מספר הרכבים הפרטיים הנמוך ביותר בארץ. הרפורמה הזאת תוביל לכך שיתרבו בעלי הרכבים כי יעלה יותר זול למינוע הפרטי, וההבדל בין החזקת רכב פרטי לבין להשתמש בתח"צ קטן מאוד.

דבר שני, איך אנחנו בדיוק חלק ממטרופולין ירושלים? בתעסוקה? בהכנסות? בסוציאקונומי? במחסומים שאנחנו עומדים בפקקים מדי יום ביומו, או רק בהעלאת תעריפים?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

מאיזה בית מדרש רובינשטיין? איפה הוא למד, גור?

אורי מקלב (יהדות התורה):

ברסלב. אתה לא רואה עליו?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

בישיבה הגבוהה, איפה היית? לימדו אותו להיות חד ותמציתי, אני מבסוט עליו.

מאיר רובינשטיין:

תודה, היושב-ראש. ראיתי שאתה משבח את המקצרים אז הצטרפתי אליהם ביום הזה.

דבר שלישי, חבר הכנסת מקלב נגע בנקודה הזאת, איך זה שיישובים בגוש עציון הנושקים אלינו לא נמצאים במטרופולין?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

באשכול סוציאקונומי 8, 9 ו-10. מה המרחק האווירי בינך לבין היישוב הזה?

מאיר רובינשטיין:

מרחק מקל של מטאטא.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

צור הדסה זה לידך, לא?

מאיר רובינשטיין:

צור הדסה בפנים, אבל יישובי הגוש, שאני חפץ בטובתם, אבל אני רוצה להבין איך לא דאגו להשחיל אותם בכוח למפה המפלה הזאת, כפי שדאגו להכניס אותנו אחר כבוד.

דבר רביעי, אני עשיתי חשבון כמה יצא למדינה מהעניים לעשירים. ביתר עילית, סוציאקונומית מספר 1, הולכת להעניק לעשירים במדינת ישראל מדי חודש 967,000 לנוער, ולמבוגר 429,000. זאת אומרת 1.396 מיליון לחודש, ובשנה 17 מיליון שקל. לכן התוצאה תהיה הסעיף החמישי והאחרון, ריבוי רכבים פרטיים, טרנזיטים לקויים על הכביש. אני קורא לרפורמה הזאת לא רפורמת תח"צ, אלא רפורמת הטרנזיטים הלקויים. תודה רבה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אשריך, מאיר. שנלמד ממך להגיד את הדברים בחדות ובדיוק. יש פה בהחלט אפליה של סוציאקונומי נמוך ששוכן ליד סוציאקונומי גבוה, במרחק אווירי קצר ביותר. אתה יודע להגיד לי את המטרה של המרחק האווירי בין היישובים שלך ליישובים שלא נכנסו?

מאיר רובינשטיין:

זה מרחק של מאות מטרים בלבד. אנחנו מול בת עין, למשל, או יישובי גוש עציון, זה 200-300 מטר בקו אווירי.

אוריאל בוסו (ש"ס):

ארבע דקות ברכב.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה רבה, רבי מאיר. הרב בוסו, בבקשה.

נעה ליטמנוביץ':

יו"ר הוועדה, רק אם אפשר באיזשהו שלב להגיב לעניין המפות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אנחנו מאריכים את הדיון הזה. הוא יימשך עד 12:30 ויהיה לכם זמן להשיב. אני מקווה שאלו יהיו תשובות שאומרות: הקשבנו לזעקה ואנחנו משנים את כל הרפורמה. זה סוג התשובות שהיינו רוצים. הצטדקויות לא יעזרו לנו.

אוריאל בוסו (ש"ס):

אדוני היושב-ראש, אתה ואני נפגענו במהלך הפגרה. יזמנו דיון מיוחד, דיון פגרה, כי בפגרה יוזמים דיונים שהם חשובים וקריטיים, וידענו שהרפורמה אמורה כבר לחול.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

מעניין איך ידענו.

אוריאל בוסו (ש"ס):

היה דיון רציני, הגיעו לפה אנשי מקצוע, החדר היה מלא, ממש ערב פסח. היה פה נציג, יועץ לשרת התחבורה, שאמר שאין לו הכול עדיין לפרסם. ביקשנו שיגיד חלק. כשיצאנו החוצה ראינו הודעות שכעבור שעתיים תתקיים מסיבת עיתונאים של שר האוצר ושרת התחבורה על הפרסום.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אבל המצגת לא הייתה מוכנה כשהיינו בוועדה. הכינו את המצגת אחרי הוועדה.

אוריאל בוסו (ש"ס):

בדיוק. פניתי ליושב-ראש הכנסת, ואגב פניתי גם למבקר המדינה. מעולם לא היה זלזול כזה בחברי כנסת ובוועדה. אגב, ועדת הכלכלה היא ועדה סטטוטורית שחלים בה רפורמות ותקנות. זה גם זלזול אינטליגנטי, לא רק בנתונים. שאלנו שאלות מאוד רציניות.

אתמול ראיתי ציוץ שצינת: עזבו את הפוליטיקה בצד. אני מכיר את אותך הרבה שנים כאדם שפיו וליבו שווים, ואני מקווה באמת שכך זה יהיה. אבל משרד האוצר ומשרד התחבורה צריכים להבין שחברי כנסת נמצאים כאן בשביל להביא לפעמים את דבר העם. אני חושב שאחד הדברים הכי מזעזעים שצריכים לנער אותם הוא שאומר פה ראש עיר שמנהל עיר ביד רמה הרבה שנים, כבר קדנציה שלישית, ונותן נתון שעיר במעמד סוציאקונומי 1 הולכת לתת לרפורמה הזאת, לקופת המדינה, 17 מיליון שקלים לשנה. ואת זה האזרחים ישלמו מכיסם, והוא צריך בסוף לפרנס אותם ולדאוג להם להכנסות כאלה ואחרות. להתנתק ולהגיד שעשו רפורמה ולקחו מפות ושינו בצורה כזאת או אחרת, ואחר כך אתה קורא נתונים ורואה חופשי-חודשי פנימי לפני הרפורמה סכומים של 100%, 175%, 125%. צריך לזכור מי בסוף משתמש בתחבורה הציבורית.

מאיר רובינשטיין:

.250%

אוריאל בוסו (ש"ס):

צריך לזכור את מי אנחנו רוצים לעודד, מה המטרה. אבל משרד האוצר, ובמקרה הזה גם משרד התחבורה, שזה הפלא, הוא מבחינתו מסתכל מהחור של הגרוש, הוא בסוף מדבר על כסף. הוא לא מסתכל מה קורה בדרך. הוא רוצה נתונים כמה הוא מכניס לקופת המדינה, כמה הוא פחות מסבסד.

נשאלה פה שאלה של הרב מקלב, כמה מהכסף הזה הולך לתשומות שייכנסו לטובת הפריפריה. אנחנו רואים ששום דבר לא קורה בנושא הזה. מאות הערות של הציבור הגיעו ולא התייחסו לאף אחת מההערות. כולן באמת לא שייכות, וההערה היחידה שהתייחסו אליה היא בעניין אילת, שלא הייתה אמורה להיות ברפורמה? לכן יש יותר מדי שאלות.

אני רוצה לחזק אותך, יושב-ראש ועדת הכלכלה, תעמוד על כך. במקרה הזה אין קואליציה ואופוזיציה, כולנו נצא למען האזרחים בשביל לעודד את התחבורה הציבורית, למטרה שעליה אתם מדברים, להוריד את התחבורה הפרטית ולהוריד את הזיהום. לא לגרום לכך שהרכבת תהיה לעשירים. קיבלתי הודעה, למשל, שנסיעה מבית שמש לירושלים עד לפני שבועיים-שלושה הייתה 40 דקות, הגיעה חברה חדשה והיום זה שעה וחצי נסיעה. מישהו נותן את הדעת? מישהו מתייחס לזה? זורקים דברים באוויר ואין לזה פתרונות של ממש. לכן תבואו לפה עם תשובות אמיתיות, זאת הנקודה, תנו את הנתונים האמיתיים לחברי כנסת וליושב-ראש הוועדה ששואלים שאלות ולא להטעות אותנו. להטעות אותנו זה להטעות את הציבור כולו. אפשר לשקר פעם אחת אבל לא כל הזמן. לכן תביאו נתונים אמיתיים, תתייחסו למי שצורך וצורכות את התחבורה הציבורית באמת. ואני מתפלאת על שרת התחבורה, שגם לפי מרכז המחקר של הכנסת היא פוגעת פגיעה ישירה בציבור הנשים שהיא רוצה תמיד לדבר עליהן ולייצג אותן. כי מי בתחבורה ציבורית משתמשת יותר נשים, הן נוסעות גם יותר פעמים ביום בתחבורה הציבורית. הערות על תקציב המדינה היו לנו שיותר ויותר נותנים לעשירים, אז גם בתחבורה הציבורית לפגוע, שזו בסוף ציפור נפשם? יפה שעה אחת קודם. תודה רבה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה לך, הרב בוסו. חברת הכנסת גבי לסקי.

גבי לסקי (מרצ):

הרבנית.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

המשכילה. מה שאת רוצה את יכולה להיות.

גבי לסקי (מרצ):

אני עורכת חופות.

משה אבוטבול (ש"ס):

זה שיתן לך ידידנו קריב.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אבוטבול, אל תסיט את הדיון מהנושא.

גבי לסקי (מרצ):

תודה רבה, כבוד היושב-ראש, על הדיון ועל ההתעקשות ועל חבריי שנכנסו עמוק לדבר. מדובר בישיבה שבסך הכול מצד אחד אני כן רוצה להודות על הרפורמה, זה דבר חשוב. האחדת התעריפים זה דבר שמקדם שוויון. אבל יחד עם זאת אני שומעת שיש דברים שעדיין זקוקים לתיקון כדי להפוך את הרפורמה הזאת לשווה יותר.

מי מרוויח אנחנו כבר שמענו, אבל יש כמה שמפסידים מהרפורמה, ואנחנו צריכים לדאוג שגם אותם אנשים לא יפסידו. בסך הכול מה שצריך להיות לנגד עינינו הוא איך משרד התחבורה מייצר אינסנטיב שכמה שיותר אנשים יעשו שימוש בתחבורה ציבורית ויעברו מרכב הפרטי אל התחבורה הציבורית. לכן ההפרדה בין רכבת לבין אוטובוסים היא לא ברורה. זה מצריך תיקון אמיתי, ואני גם חייבת לומר שאנחנו גם מתקדמים – לא יודעת אם בצעדי ענק – אבל יש גם רכבת קלה במטרופולין. אז על איזה מחיר אנחנו מדברים? האם יהיה גם צירוף שעם הכרטיס שאנחנו קונים נוכל להשתמש גם ברכבת הקלה? אין התייחסות.

נעה ליטמנוביץ':

הרכבת הקלה היא במחיר של האוטובוסים.

גבי לסקי (מרצ):

תודה על ההבהרה הזאת. יש כמה דברים שנאמרו ואני רק רוצה לתמצת. חלק מהמפסידים מהרפורמה, כמו שנאמר, הם האנשים המזדמנים. משתמש מזדמן יכול להיות מי שעושה שימוש בתחבורה ציבורית אפילו פחות מ-20 פעם, שזה די הרבה. הרבה פעמים מדובר לא רק בעבודה היברידיית אלא במוחלשים ביותר. כלומר, אנשים שנמצאים בבית, מרותקים לבית, וצריכים לצאת מדי פעם לרופא ומדי פעם לטיפול דיאליזה או כל מיני דברים מהסוג הזה ואין להם אמצעים אחרים. כלומר, כשאנחנו לא נותנים את ההטבה הזאת לנוסעים המזדמנים אנחנו פוגעים בחלשים ביותר.

דבר נוסף, אנחנו יודעים שיש פה עלייה בהנחה שיקבלו הזכאים של ביטוח לאומי. אבל אם ההנחה הייתה במקור 33%, היום ההנחה היא של 50%. אבל זו הנחה אך ורק לנסיעות בודדות ולא על חודשי-חופשי. כלומר, מדוע אני לא אעשה את ההנחה של ה-50% לזכאי ביטוח לאומי בכלל, ולא רק על נסיעות בודדות? לילדים זה כן ככה, אבל דווקא לא לביטוח לאומי, וזה משהו שאנחנו צריכים לדבר עליו.

דבר נוסף, זה יפה מאוד שאנחנו עכשיו ניתן הנחה מלאה לבני 75 ומעלה. אני לא יודעת אם המשרד עשה מבחן כמה אנשים באמת בגיל הזה משתמשים בתחבורה ציבורית וכמה באמת הולכים לחסוך על זה. אבל יש להם מלווים. המלווים של אותם אנשים לא זכאים לשום הנחה. אז אם אנחנו באמת רוצים לעודד את ההנחה של אותם מבוגרים שעולים לתחבורה הציבורית ומקבלים חינם בגלל שמתחשבים במצב הכלכלי, לא יכול להיות שלמלווים שלהם לא תהיה הנחה. כי הרי מי שמשלם את ההנחה זה בעצם בן ה-75 או בת ה-75 ומעלה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

נקודה חשובה. מטפל סיעודי לא מקבל הנחה.

אוריאל בוסו (ש"ס):

ואז זה יגרום לאותו מטופל שלו לא לנסוע בתחבורה.

גבי לסקי (מרצ):

בדיוק. זו גם נקודה נוספת שאנחנו צריכים להתחשב בה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

מלווה של עיוור מקבל?

רינת בניטה:

מקבל 50% הנחה.

גבי לסקי (מרצ):

בסך הכול אני חושבת שכן צריכים לחזור לשולחן השרטוט ולתקן את הרפורמה החיובית הזאת בעוד כמה נקודות כדי לייצר מצב שהוא יותר שוויוני, גם מה שעלה פה על ידי חבריי. אבל בעיקר אנחנו צריכים לראות איך אנחנו מעודדים מעבר מתחבורה פרטית לתחבורה ציבורית. ואת ההקשר הזה אני לא מספיק רואה בתוך הרפורמה וצריכים לתת לזה דגש יותר גדול. תודה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה רבה, חברת הכנסת גבי לסקי. חבר הכנסת סמי אבו שחאדה.

סמי אבו שחאדה (הרשימה המשותפת):

תודה רבה, כבוד היושב-ראש. אני מסתכל על הנושא של התחבורה כנושא לקידום שוויון. תחבורה ציבורית זה לא דבר של מה בכך. העניין של מרכז ופריפריה במדינה – אתה אחד מהאנשים שהכי יודעים עליו. אני הייתי מצפה לרפורמה שתתייחס גם לפערים שקיימים עכשיו. כבוד היושב-ראש, אתה יודע כמה תחנות רכבת עוצרות בכפרים ובערים הערביות בארץ?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אני מפחד להשיב. אפס.

סמי אבו שחאדה (הרשימה המשותפת):

תודה, אדוני. בחלק גדול מהערים, בגלל תשתית רעועה, בגלל המון בעיות ואתגרים, גם אוטובוסים לא מגיעים. זה שם 20% מהאוכלוסייה במצב שאין להם ברירה אלא להחזיק רכב. ומחצית מהאוכלוסייה הזאת נמצאת מתחת לקו העוני. זה לא שיקול שהוא רצוני. זה לא בגלל מותרות, זה בגלל שאין ברירה.

אני הייתי מצפה מרפורמה לראות את הדברים הבסיסיים האלה שאנחנו מתלוננים עליהם כבר שנים לגבי חוסר שוויון בתחבורה, ולחשוב כיצד הרפורמה הזאת תוכל להתקדם גם כמו שצריך בחברה הערבית. כאדם שעד לאחרונה כל החיים שלי השתמשתי בתחבורה הציבורית, בגלל מגבלת העיניים שיש לי, ואני נמצא במקום שהוא דווקא באזור המרכז וגם שם יש לנו הרבה מה להתלונן על התחבורה הציבורית, החברה הערבית מאוד רחוקה מכל הדבר הזה. אני הייתי מצפה לראות בצורה ברורה כיצד הרפורמה הזאת כן תקדם שימוש יותר בתחבורה הציבורית בחברה הערבית, כי הפגיעה פה היא בכמה רמות. תאר לעצמך, אדוני, מה ההבדל בין אדם שחי בכפר סבא ועובד בתל אביב לשכן שלו שגר בטירה ועובד ביפו. מי שגר בטירה ועובד ביפו לא יכול להגיע לעבודה בתחבורה ציבורית, גם אם הוא רוצה. ואנחנו מדברים פה על עיר שיש בה עשרות אלפי תושבים. אני מבין שאי אפשר לפתור את חוסר השוויון בקלות ובדבר אחד ובפתרון אחד. אבל כן הייתי מצפה ממי שרוצה לקדם רפורמה שכן תעודד אנשים בשימוש

בתחבורה ציבורית לראות את הפערים האלה, ודווקא פה לעשות אפליה מתקנת. אלה שנמצאים בפריפריה, לעזור להם יותר, לדחוף אותם יותר, לקדם אותם יותר לכיוון התחבורה הציבורית, ולא ההפך. ואז זה היה נראה לי יותר הגיוני, כי בסוף הם משתמשים פחות. אין לי פה המספרים מולי, אדוני, אבל אין להם ברירה. מתוך הבעיה בתשתיות וחוסר השוויון בתשתיות, הם מוצאים את עצמם רק עם כלי רכב. מהרבה מקומות אי אפשר לצאת אחרת.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

הדברים שלך ברורים ולא באים בכלל להתייחסות למגזרים העניים ביותר בחברה והפחות מטופחים.

סמי אבו שחאדה (הרשימה המשותפת):

המספרים כולם ידועים היום, אדוני היושב-ראש. גם ברמה של תשתיות, גם ברמה של תחנות רכבת, גם ברמה של כניסת אוטובוסים למקומות האלה וגם בכלל. לפחות הייתי מצפה לראות איזושהי אפליה מתקנת. זה לא יפתר בשנה הקרובה, אבל לפחות שנראה כיוון. תודה רבה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה רבה לך, חבר הכנסת סמי אבו שחאדה. חבר הכנסת משה אבוטבול, מיוזמי הדיון על הרפורמה הזאת. הראשון שזיהה. בבקשה.

משה אבוטבול (ש"ס):

ישר כוח. תודה רבה לך, יושב-ראש הוועדה. אני קודם כל מתנצל על האיחור. הייתי בניחוח אבלים אצל המשפחות באלעד. כמובן, גם כפי שתיאמנו, מסרתי את תנחומיך אליהם ועל כך שבגלל הדיון לא יכולת להגיע איתי. אנחנו מקווים שלא נדע שוד ושבר בגבולנו. המצב שם מאוד מאוד קשה, השם ירחם.

אדוני היושב-ראש, כואב הלב לומר דברים מאוד מאוד קשים, אבל השרה לצערי מנותקת ממה שקורה ברחוב. כל מי שרואה את הטבלאות שגם הכין ידידי הרב מקלב וגם שהכינו אחרים ומי שעובר דבר-דבר רואה שכל המטרה שלשמה נועדה התחבורה הציבורית מתפספסת. גם כשהייתי עשור שנים ראש עיר בבית שמש, תמיד דיברנו על מגמות. המגמות היו אז להרחיב כמה שיותר כבישים, וברוך השם זכיתי לסלול את כביש 38, שהיה כביש דמים לפני כן, כביש 10, כביש 5. המטרה הייתה לאפשר כבישים רחבים יותר, לאפשר לאוטובוסים מה שלצערנו לא צפו בתחילת הקמת המדינה, שאז היו כבישים צרים. ומצד שני לאפשר יותר לציבור, בפרט הציבור הנחלש, להשתמש וליהנות מהתחבורה הציבורית כדי שכמה שפחות לתת לכלי רכב פרטיים לנוע על הכבישים. וכאן המגמה היא בדיוק הפוכה. כי אנחנו רואים שהצלחנו להגיע לבאר. אני כשלעצמי, אדוני היושב-ראש, זכיתי להוציא כ-50 קווים מחוץ לבית שמש לערים שלא הייתה להם בכלל תקשורת עם העיר בית שמש. את כל זה עשינו במגמה ליצור תחבורה ציבורית נגישה לכל מקום בארץ. אבל מגיע עכשיו הקטע שחיכו לו כולם, הרגע של המחיר, והנה פתאום השרה מתנתקת לה ולא מבינה שהיא הורסת את כל המגמה שבמשך שנים רבות אנחנו רוצים לפעול בה. והמגמה היא לעזור לאותן משפחות וגם לצמצם את הכבישים הפרטיים.

זה לא רק מציק לערים החרדיות, ואני שמח שהיה פה קודם ראש העיר של ביתר, מאיר רובינשטיין. הוא מייצג הרבה ראשי ערים חרדים, זה גם מציק לאחרים שגם פנו אלי. גם תושבים בבית שמש ובמקומות אחרים שמבקשים שאביא את דבריהם כנציג ציבור. שאביא את הדברים שהרפורמה הזאת מזיקה בצורה מאוד מאוד קשה.

אנחנו כועסים מאוד על המשרד, ואמרתי את זה בדיונים הקודמים. מיכאל, היושב-ראש, סנט בי ואמר לי: תהיה מאופק. עד עכשיו אני זוכר את המשפט שלו: אני לא רוצה לחמם, אבל אז אני רוצה להגיד לך, מיכאל, אני באמת לא צריך לחמם. המצב מאוד חם. המשרד עושה דין לעצמו, עוקף את הוועדה החשובה הזאת ומנסה להתנהל כאילו אנחנו פה סתם פיונים. אני לא חושב שזה הוגן. תפקידנו כנציגי ציבור להביא ולהתריע. השרה צריכה להגיע לכל דיון, זה תפקידה. כך נהגו תמיד כל השנים. היא צריכה להשיב על דברים, אפילו על דברים אחרים. הרי כל העניין פה מתחיל בדברים אחרים שהיא התבקשה להשיב עליהם, אם זו הסוגיה של התחבורה הציבורית בשבתות וכו', שגם שם היא מזלזלת מאוד. שולחת חומרים לא קשורים ולא רלוונטיים. אז אני לא יודע למה היא מכוונת פה, אבל בוודאי היא לא מכוונת פה לציבור של אותם אלה שנדרשים לתחבורה הציבורית. יכול להיות שהיא מקבלת גב דווקא מהשיבר הראשי, קרי שר האוצר, שהוא כבר אמר לגבינו את האמירות הקשות של לשלוח אותנו עם מריצות. אולי המריצות זה חלק מתחבורה ציבורית להעיק אותנו למזבלה. אבל אני אומר בצורה הברורה ביותר, אנחנו

לא ניתן למגמה הזאת. אנחנו נעורר את הציבור, שהוא כועס מאוד, ולא ניתן שהרפורמה תדלג על המשפחות ברוכות הילדים, המשפחות הנזקקות, המשפחות מהמגזר הערבי שגם זועק. כשרואים שמכל עבר זועק, אז היא צריכה לעצור ולהתחיל לחשוב מה לעשות. אגב, גם בבית שמש אנחנו שומעים תלונות קשות ביותר על החברה החדשה שהתחילה שם. אני מציע לה, לפני שהיא מתחילה לחשוב על תחבורה ציבורית בשבת, שתטפל קודם כל בתחבורה ציבורית ביום חול, שהכישלון שלה מהדהד מכל קצוות הארץ. תודה רבה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה רבה. עו"ד מיקי רויטמן, פעילה חברתית, בבקשה.

מיקי רויטמן:

תודה רבה, כבוד היושב-ראש. אני רוצה להעלות שלושה נושאים שעלו במהלך המחקר שלי. הנושא הראשון הוא שאין מידע, לצערנו. כל הרפורמה צריכה להתבצע על בסיס של נתונים ואין לנו הנתונים האלה.

סמי אבו שחאדה (הרשימה המשותפת):

לאיזה צורך נערך המחקר? לאיזושהי עבודה?

מיקי רויטמן:

לא. אני ערכתי את המחקר הזה. המטרה שלו הייתה כתבה ובסיס הנתונים היה שאין שום סיבה שקבעו את הגיל 75 שממנו הנסיעה חינם. למה לא 74? למה לא 73? איך בחרו את הגיל הזה? למה לא להתחיל בגיל 67?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

זה רגע שאתה נשאר בבית אתה מקבל נסיעה חינם באוטובוס.

אורי מקלב (יהדות התורה):

הם הכי פחות נוסעים.

מיקי רויטמן:

אז התחלתי לחקור מאיפה אפשר לקבל נתונים, וגילינו שהרב-קו ברובו הוא אנונימי, ולכן גם אין פילוח לפי גיל או מגדר. זאת אומרת, גם אם רוצים לקבל נתונים זה קשה מאוד, וגם כי לא נערך סקר.

אורי מקלב (יהדות התורה):

זה טוב שאי אפשר לקבל נתונים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אבל יש דרכים לסקור דברים.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אוי ואבוי אם היו יודעים עלינו לאן אנחנו נוסעים וכמה אנחנו נוסעים. זה נכון שזה כלי מחקר מצוין.

מיקי רויטמן:

במדינה הזאת עושים סקרים על ימין ועל שמאל. אפשר לעשות סקר לבדוק כמה בני 75 מעוניינים בכלל לנסוע בתחבורה הציבורית.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

המידע לא זמין, לא נגיש, לא שקוף והרפורמה היא לא על בסיס מחקר.

מיקי רויטמן:

הנושא השני הוא הנכים. יש 27,000 תחנות אוטובוס עירוניות. מחצית מהן לא מונגשות. יש 3,500 תחנות בין-עירוניות לא מונגשות. אז זה שנותנים הנחה לנכים, אם אין נגישות זה לא עוזר. זה מאוד נחמד שמדברים על זה, אבל זה נושא מאוד מאוד חשוב.

גבי לסקי (מרצ):

כשאת אומרת תחנות מונגשות, למה הכוונה?

מיקי רויטמן:

תחנות מונגשות זה אומר שיש אפשרות בנוגע לשמיעה, שיש רמקול שאומר איזה אוטובוס מגיע, מתי הוא מגיע. יש עמודים לאנשים עיוורים שהם יכולים להשתמש בהם. פלטפורמות, מקומות לכיסא גלגלים. ברכבת, לדוגמה, יש הנגשה מאוד טובה לכיסא גלגלים, רק אין הנגשה כל כך בין הרציף לקרון, ואז יש בעיה גם לאנשים שמשתמשים בכיסא גלגלים להשתמש בתחבורה הציבורית.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

לא עשו את זה באותו גובה של מפלס הרציף כדי להיכנס פנימה. יש בעיית נגישות בתחבורה הציבורית, בעיה קשה מאוד. עסקנו בה, ובאמת זה לא מספיק להגיד שאתה מוזיל למישהו אם זה לא נגיש עבורו.

מיקי רויטמן:

הנושא השלישי והאחרון זה העניין של הקורונה והפקקים שאנחנו נתקלים בהם. הרבה מאוד עובדים התחילו לעבוד על בסיס עבודה מהבית, חלקית ולא חלקית. בעקבות זה התחלתי להסתכל על החופשי-יומי ולא על החופשי-חודשי, כי הוא יותר רלוונטי עבור האנשים האלה. עשיתי בדיקה של 24 תעריפים בין-עירוניים לראות מה קורה, גם בפריפריה.

משה אבוטבול (ש"ס):

אולי זה רק בגלל הקורונה ולא באופן קבוע?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

היא מדברת על ההתייקרות של חופשי-יומי.

מיקי רויטמן:

בדקתי גם בפריפריה, גם בערים המרכזיות, בין-עירוני. יצא ששני שלישים מהתעריפים עלו במחיר של החופשי-יומי, וברובם זה בין 10% ל-20%. זאת אומרת, יש לנו פה עלייה משמעותית בחופשי-יומי. אין פה עידוד של שימוש בתחבורה הציבורית כשמישהו צריך פתאום לנסוע למקום כלשהו, אפילו לראיון עבודה. זה לא קיים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

החופשי-יומי רובו התייקר.

מיקי רויטמן:

רובו התייקר.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה רבה על הדברים, מיקי. שמוליק מזרחי בוודאי ידבר על אנשי גיל הזהב.

שמוליק מזרחי:

שלום. תודה רבה, אדוני היושב-ראש, על הדיונים המעניינים שמתקיימים אצלך בוועדה, וגם כמובן הדיון בנושא החשוב הזה. כנציג הסתדרות הגמלאים בישראל אני לא רוצה להיכנס לדיון המעניין מאוד ששמענו מחברי כנסת שדיברו. אני רוצה להתייחס להיבט של הגמלאים והגמלאיות בישראל. הסתדרות הגמלאים מברכת את השרה על כך שסוף-סוף היא העיזה לעשות מעשה ולתת תחבורה ציבורית חינם לציבור הגמלאים בישראל. צריך להבין שציבור הגמלאים בישראל נמצא גם בפריפריה, גם במרכז, גם אצל הערבים וגם אצל החרדים. הם נמצאים בכל חלקי הארץ מכל הציבורים, כך שיש כאן בהחלט משהו שוויוני שנותן לכל הגמלאיות והגמלאים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אבל זה רק מגיל 75. אדם הוא גמלאי מ-62 ומ-67.

שמוליק מזרחי:

אתה צודק. אני חושב שפה צריך לתקן. גם דיברנו על כך עם השרה. אגב, גם שר האוצר אמר שצריך להוריד את זה לגילאים צעירים יותר. אני מקווה מאוד שגם בהתערבות של הוועדה שלך וגם בנכונות של האוצר אפשר יהיה להגיע לגילאים טבעיים, אבל לפחות מגיל 70 כדי באמת להיטיב בעניין הזה. אבל המטרה היא באמת לעודד אנשים בשימוש בתחבורה הציבורית, ברכבות ובכל האמצעים הציבוריים שמתקיימים. להוריד את האנשים מהרכבים גם מבחינת בטיחות, גם מבחינת צפיפות, גם מבחינת חניות. מכל הבחינות יש סיבה גדולה מאוד לעודד את האנשים לשימוש בתחבורה הציבורית, וגמלאי ישראל מודים על ההתחלה הזאת. זו רק ההתחלה, אדוני היושב-ראש. התחלה חשובה מאוד לציבור הגמלאים בישראל, שסוף-סוף רואים משהו משמעותי מממשלת ישראל. אז אני שוב מודה לך על הדיון, ואני מקווה מאוד שהשרה וגם שר האוצר, גם בעזרתך אדוני יושב-ראש הוועדה, שיש לך רגישות חברתית בלתי רגילה, תעזרו לנו להוריד את הגיל, ואז אנחנו כמובן ניתן בשורה לציבור הגמלאים בישראל.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה לך, שמוליק ידידי. אבי סלומה, ארגון נכי שיתוק מוחין, בבקשה.

אבי סלומה:

אני רוצה לספר מעשה על עצמי. אני מתגורר 50 מטר מאוטובוס קו 400, אבל אני לא יכול לעלות עליו כי הוא לא נגיש. אני רוצה לנסוע לתל אביב ומתל אביב להגיע לירושלים, האוטובוס לא נגיש. קודם כל תבנו על נגישות ואחר כך תבנו עלי.

דבר שני, משרד התחבורה ומשרד האוצר נותנים מתנות למי שלא מגיע. נותן אגוזים למי שאין שיניים. אתן דוגמה. נתתם פטור 50% לנכים. מה עם המלווים? אנחנו צריכים לשלם עליהם מלא. אז מה הועילו התקנות? אין טעם בזה. בנוסף, נתתם פטור מגיל 75 ואילך. מה קורה לפנסיונר מגיל 67 עד גיל 75? למה שלא נתנו את הפטור מהגיל שיוצאים לגמלאות? תודה רבה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה לך, אבי, גם על התמצית וגם על החדות של הדברים. אתה צודק.

תמר אוחנה, כוח לעובדים.

תמר אוחנה:

אני ראש ענף תחבורה, אז גם אני רוצה להצטרף לברכות ליושב-ראש הוועדה על הדיון החשוב ועל המעקב על הרפורמה. מבחינת משרד התחבורה, ההצהרה הרשמית היא שהמטרה של הרפורמה היא עידוד שימוש בתחבורה הציבורית. צריך לשים פה על השולחן, אין נהגים בישראל. זה לא משנה כמה נעודד אנשים להשתמש באוטובוסים, אין אוטובוסים. גם אם נרצה להגדיל, ובאמת יש מכרזים שמגדילים את

הוספות השירות, אין נהגים וחייבים לשלב את הרפורמות האלה ביחד להגדיל את שכר הנהגים, לייצר עוד תמריצים. כרגע יצאו בתוכנית של תמריצים לנהגים חדשים. הממוצע של נהגים חדשים שנשארים במצב הקיים הוא במספר חודשים. אני מכירה אישית בחברות שאנחנו מייצגים שהממוצע הוא בערך שלושה עד שישה חודשים של נהגים חדשים שנשארים.

אורי מקלב (יהדות התורה):

הוועדה פועלת לקצר את זמן ההמתנה להכשרה, שהוא 12 חודשים כמעט.

תמר אוחנה:

אז אומנם קיצרו את זה, אבל אחרי שהנהג הוכשר הוא לא מסוגל להישאר כי אין שירותים ועוד.

סמי אבו שחאדה (הרשימה המשותפת):

מה השכר של נהגים?

תמר אוחנה:

43 שקלים לשעה. כרגע אנחנו נאבקים שהשכר יעלה לפחות לשכר הממוצע במשק, אם לא יותר. יש 70,000 נהגים שמחזיקים רישיונות של תחבורה ציבורית, של אוטובוסים, שפשוט לא רוצים לעבוד במקצוע הזה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

יש חברות שמשלמות יותר מ-43 שקלים. גם 49 שקלים, גם יותר.

תמר אוחנה:

נכון, אבל אנחנו רוצים שההעלאה הזאת תהיה ממשרד התחבורה, כי החברות משלמות מכיסן והן לא עומדות בזה. החברות כרגע בקריסה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

לא מתערבים בשכר. אין סעיף שקובע כמה צריך לשלם לנהג.

תמר אוחנה:

זה כן קיים במכרז.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

זה לא מעניין הדיון הזה ואני כבר חורג מהזמן.

תמר אוחנה:

הערה אחרונה. כן נכנס ברפורמה הזאת ביטול של תשלום במזומן ביהודה ושומרון. עד היום אפשר היה להשתמש שם במזומן. מבחינתנו זה משהו שהיה צריך לקרות כבר אתמול. זה משהו שמסכן את הנהגים, מייצר עומסים, וחבל שזה ייכנס וגם הרפורמה תידחה בגלל שינויים מבורכים שרוצים להכניס. אז אני רק רוצה להכניס את הנקודה הזאת שאולי שווה להכניס. היא לא קשורה לתקציבים וכו', אפשר כבר לעשות את זה. תודה רבה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה לך. מוחמד קוקס, נהג אוטובוס.

תמר אוחנה:

הוא נאלץ לצאת.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אוקיי. שלמה בעהם, פעיל הפורום למאבק בעוני.

שלמה בעהם:

שמי שלמה ואני בן 73. הרבה דיברתם על הגיל הזה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

חכה שנתיים ותוכל לנסוע חיים באוטובוס.

שלמה בעהם:

כמעט קברתם אותי בעוד שנתיים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

זה היה בצחוק. הנשיא של אמריקה הוא בן 78, אבל יש לו מטוס פרטי.

שלמה בעהם:

אני משתמש הרבה שנים בתחבורה הציבורית ואני לא רוצה לפגוע פה באף אחד, אבל אני חושב שרבים מכס לא באמת חיים את היום-יום של אוטובוס מבפנים. אנחנו יודעים את זה. אנחנו רואים נשים וילדים. כשמדברת איתי אודיה רם שיבא מנתיבות בפורום שלנו, אימא לשתי בנות – נכון, אין יותר כסף מזומן, אבל אנחנו אנשים שסופרים את השקל. המעבר לאימא בנתיבות מ-2.5 שקלים ל-5 שקלים עם שתי ילדות פעמיים ביום לפחות זה לספור את הכסף. זה נראה שינוי נורא קטן, אבל הוא לא קטן בכלל. סליחה שאני אומר בזוטות, אבל זה לא זוטות, זה הארטיק, זה הסנדוויץ', אלה הדברים שמאוד מאוד משפיעים ביום-יום. שוויון זה לא סרגל. 40 ק"מ לא עושה שוויון. מחקרים רבים הראו מה זה חוק המע"מ למשל. משפחה ענייה משלמת אחוז ענק מהוצאותיה למע"מ, למשפחה עשירה המע"מ הוא זניח. נושא התחבורה הציבורית הוא לא לאנשים שאפשר לעשות בהם שוויון רק כי זה נשמע יפה כרפורמה. זה יותר מיטת סדום של לחתוך את הרגליים של מי שארוך ולמתוח את הרגליים של מי שקצר.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

להתייחס לאנשים שונים באופן שווה זה אי שוויון.

שלמה בעהם:

ההבדל בין פריפריה למרכז הוא דרמטי בקילומטרים. ההבדל בין ירושלים, שהיא עיר מפוזרת מאוד, ובין תל אביב – כל מי שנוסע במוניות, בתל אביב אתה בקושי מזיז את המונה. בירושלים אתה נוסע מקריית יובל לנווה יעקב, זה כאילו נסעת לשבדיה. אני לא יודע מתי אני עובר בירושלים את ה-15 ק"מ. אני לא יודע לחשב את זה.

הדבר הכי חשוב זה מה שנאמר פה לפני, זה שאני לא רואה שום דבר ברפורמה הזאת שיעביר נוסע אחד מרכב פרטי לתחבורה ציבורית. אין בזה שום דבר. דווקא אלה שלא נוסעים בתחבורה הציבורית הם אלה שלא סופרים כל שקל. נסיעה במכונית פרטית זה יקר מאוד. זה חסכוני מאוד לנסוע בתחבורה הציבורית.

אבי סלומה:

לי עלתה מונית הלוך וחזור מתל אביב לירושלים, 1,500 שקל.

שלמה בעהם :

נכון.

יהודה בר אור :

מה שייך מונית? אנחנו לא מסובסדים בשקל אחד. המונית לא שייכת לעניין.

אורי מקלב (יהדות התורה) :

הוא מדבר על מי שלא יכול לנסוע בתחבורה הציבורית. זה לא נגיש לו. אין לו מחוץ לעיר.

שלמה בעהם :

העובדה היא שאנשים אוהבים את הרכבת כי היא חדישה, כי את הקרונות עושים בגרמניה ולא ב"ארגז" והיא לא מתפרקת כמו אוטובוס בירושלים בן 10 שנים, והיא גם לא קופצת על הכבישים הבלתי נסבלים שיש לנו בתחבורה. אז אם כבר משהו שגרם לאנשים לזנוח את הרכב שלהם ולעבור לתחבורה הציבורית, היא הרכבת ולא האוטובוסים.

בתשובה לשאלה שנמנעת מלהגיד אותה, לאן ילכו המיליונים שנחסכים, זה כתוב ברפורמה. את פשוט לא רוצה להגיד את זה. זה יועבר לטובת השירות. מבטיחים לנו שירות, מבטיחים לי שירות טוב יותר באוטובוסים. מאז השוסונים שהיו פעם בירושלים, מאז "המקשר" שהיה פעם בירושלים. זה לא קורה. אני מרגיש היום יותר כטרמפיסט, והתחבורה הציבורית בירושלים היא טובה יחסית. הם לא עוצרים בתחנות. אם אני לא עומד ומושיט יד הוא לא יעצור, כי משהו לא צלצל. הוא בורח. דיברנו על נגישות, יש ב-40,000 שקל בכל אוטובוס מנגנון שמנמיך אותו אל המדרכה, זה עלה הון תועפות, אבל אף נהג לא מפעיל אותו. לא רק לנכים קשה לעלות לאוטובוס, גם לי. אני מרגיש את עצמי איש צעיר, אבל לרדת ולעלות לאוטובוס עם סלים, ועוד להפעיל את האפליקציה דרך הטלפון. חבר הכנסת מרגי אמר לי בפעם שעברה שיש ארבע דרכים להפעיל את האפליקציה באוטובוס – לרכבת, לרכבת הקלה, לאוטובוס ולכרמלית. הם שונים בתכלית השינוי. אבל עם סל וילד על היד, אני יכול להצמיד את הטלפון למצח, אני לא יודע בדיוק מה לעשות. תודה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון :

תודה, שלמה. זהר גליל, ארגון 15 דקות. דוברת אחרונה, ואז משרד התחבורה והסיכום.

זהר גליל :

שלום. תודה רבה על דיון מעמיק. ויתרתי על הבקשה לדבר. אני חושבת שעלו פה נקודות מאוד חשובות ואני שמחה שהדברים נאמרו.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון :

תודה רבה לך. אני מאוד מעריך אנשים שלא חוזרים על מה שאחרים אמרו ושאלם מלאכתם נעשתה בידי אחרים זה מצוין. תודה רבה, זהר. אם בדיון הבא תרצי להגיד משהו, את מוזמנת. יהיה פה דיון בשבוע הבא.

נציגי התחבורה והאוצר, התייחסות ונסכם.

נעה ליטמנוביץ' :

תודה.

אורי מקלב (יהדות התורה) :

זה לא קל.

נעה ליטמנוביץ':

כבודו מבין בדברים.

עלתה כאן סוגיית הנתונים וחשוב לי מאוד לשקף. אני אחראית על העבודה הזאת בתוך המשרד, אני אחראית על כל תחום הכרטוס והתעריפים. נעשתה הרבה מאוד עבודת עומק מקצועית לקראת הרפורמה הזאת ובה צוות כלכלה חיצוני, ויש הרבה מאוד ניתוח. הרב מקלב מכיר את המגבלות שיש לנו בתוך העולם הזה סביב סוגיית הפרטיות, אבל ככל הניתן בניתוחים גם בעולם הרב-קו וגם בעולמות סקרי הסלולר, אגב גם לעניין קביעת המרחקים האלה, הם לא נקבעו באופן אקראי. הם קשורים מאוד לדפוסי הנסיעה. בתוך הרפורמה אנחנו מממשים הרבה מאוד מהבסט פרקטיס העולמי, סיפור המרחק והשאלה במה יוצרים שוויון ובמה לא יוצרים שוויון. וזאת נקודה חשובה מבחינתי להביא לכאן, כמוכן היא לא נמצאת תמיד כשהיא יוצאת החוצה. גם לאור העובדה שגם עוד לפני ועוד לפני הקיץ הבעיה הזאת הבסיסית של תעריפי התחבורה הציבורית שבעצם הם נקבעו בלי קריטריונים ובלי מתודולוגי, בעצם עבודה של שנים שנעשתה בתוך המשרד.

לסוגיית המפות, כי גם הנושא הזה עלה כמה פעמים. חשוב לי מאוד להדגיש, כל המפות שהשתמשנו בהן ברפורמה הן מפות ברמת השרטוט של הקווים שנעשו כבר לפני כן ברפורמה של 2016 ובעצם ההחלטה של מי נכלל באיזה פוליגון נעשתה אז.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אבל אם מעלים מחירים דרמטיים אז צריך לשנות את המפות. אתה לא יכול להעלות לשכבות שאת פוגעת בהן. לא היו צריכים לשנות, מכיוון שהם היו המחירים הכי זולים. אבל היום כשאתם מכפילים את זה משני שקלים ל-5.5 שקלים, צריך להשוות אותם לאחרים. נווה דניאל יכולים להישאר מכיוון שהם שילמו יותר. אבל כיום שמעלים את המחיר לביתר עילית ומשאירים את המחירים בנווה דניאל, אתם יכולים להשאיר את אותה מפה? זה צועק לשמים. במיוחד כשמדובר בערים שהן סוציאקונומי 1 שהם משלמים את המחיר המלא כמו תושבי תל אביב או צהלה וסביון. יש ערים ערביות שהן גם בסוציאקונומי 1 אבל כולן נמצאות בתוך המפה של הפריפריה.

גבי לסקי (מרצ):

אין להם תחבורה ציבורית.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אין להם תחבורה ציבורית ויש בהם המספר הנמוך ביותר של מכוניות פרטיות. אין היגיון לצאת כך עם הרפורמה. אפשר לפגוע כך באנשים? אתם יודעים איזו פגיעה זו לאנשים שהם נוסעים כל יום בנסיעות הפנימיות ומחוץ לעיר? זאת הצעקה והזעקה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

יהיה עוד דיון ולא נותר.

נעה ליטמנוביץ':

דבר נוסף שעלה כאן גם בתוך ההערות. כמוכן שהמהלך הזה מצטרף להרבה מאוד מהלכים אחרים שגם יו"ר הוועדה כמוכן מכיר. אנחנו מאוד חושבים שאין שום ספק שרק השינוי בתעריפים הוא לא באופן בלעדי יביא את נושא התחבורה הציבורית. אגב, סוגיית הקורונה שהעלתה הנציגה מהממ"מ, ברור לנו במשרד התחבורה שחייבים להגדיל את השירות, שחייבים לשפר את השירות, לייצר עוד אוטובוסים, ולכן המהלך הזה מצטרף גם ליכולת שלנו להגביר את השירות ובטח שלהביא את נהגי האוטובוס שיסיעו את האוטובוסים האלה ושנוכל לעשות את הדבר הזה ולא רק לרכוש את האוטובוסים. לא היינו מקדמים את המהלך הזה בלי שאר הדברים שנלווים אליו, כי הוא באמת נדרש כדי להביא עוד נושאים לתחבורה הציבורית. הדבר הזה רלוונטי גם לעניין המגזר הערבי פה בתוך הדיון, שכמוכן הסוגיה המרכזית שם היא סיפור של תשתיות וסיפור של עוד אוטובוסים שגם נמצא על סדר היום ונמצא בתוך תוכנית החומש, כמוכן אגב ההחלטה.

לעניין הסיפור האזורי, גם מתוך הניתוח שאנחנו עשינו על דפוסי השימוש אנחנו חושבים שהכרטיס האזורי, שהוא בעיקר לתושבי הפריפריה, מאוד מאוד רלוונטי לדפוסי השימוש, בטח של מי

שנשען על התחבורה הציבורית. גם בזה שעכשיו יש המוצר הזה ב-99 שקלים שהוא עד 40 ק"מ. עד היום המחירים שאתם מכירים, שהיו של החופשי-חודשי, היו רק לרמת היישוב הבודד, ועכשיו אנחנו מרחיבים את הדבר הזה לנסיעות שהן הרבה יותר ארוכות. וגם בזכות זה שההנחה גם לילדים היום ניתנת על המנוי הזה, ואני חושבת שבחינה מעמיקה של הדבר הזה תראה שיש שם באמת מוצר שהוא מאוד מאוד משתלם לתושבים האלה, בטח בכל אזור הדרום והצפון.

כמובן, אנחנו נעבוד על פניות נוספות של נתונים ספציפיים שביקשתם ונחזיר לכם.

אורי מקלב (יהדות התורה):

מי שנוסע יום-יום מירוחם לבאר שבע ירוויח. אבל מי שנוסע ליום שוק, מי שנוסע לבדיקה בבית חולים, הוא יפסיד.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

בית חולים יש רק אחד בנגב, וכולם נוסעים אליו פעם בשבועיים או פעם בחודש. למה האישה המבוגרת או חולה סרטן מירוחם שצריך להגיע פעם בשבוע לסורוקה לבדיקה לא תהיה לו הנחה? למה לפגוע בנוסעים המזדמנים? שיהיו עוד מזדמנים, שיהיו הרבה נוסעים. תודה.

אני רוצה לסכם את הדיון הזה. כפי שאמרנו גם בפעם הקודמת, הוועדה רואה בחומרה השקת רפורמה דרמטית שמשפיעה על מיליוני אזרחים בישראל, בזמן פגרה באופן מכוון. הוועדה רואה בחומרה את העובדה שלא הוצגו בדיון החירום בפגרה על הרפורמה הנתונים, והרפורמה הושקה דקות אחרי סיום הדיון בוועדת כלכלה.

הוועדה רואה בחומרה את העובדה שלציבור הוקצו נטו חמישה ימי עבודה להעיר הערות בדבר כל כך דרמטי שמשפיע על מיליונים. לכן אנחנו דורשים לעצור את הרפורמה ולהקפיד אותה מיידית. הדרישה הזאת שלי מראש הממשלה, הוא צריך להיכנס לעניין. לא יהיו מעשים חד-צדדיים. מי שפעל פה באופן חד-צדדי, אני שומר לעצמי את הזכות לפעול באופן חד-צדדי במקומות שכואב לממשלה, וזה כנראה לא בוועדות אלא במליאת הכנסת. אבל אתן לממשלה את השבוע הזה לתקן את דרכה ולהגיד מה היא עושה לפני שאפעל בנושא הזה. לעצור את הרפורמה, לתקן אותה, לדון בה ולהשיק אותה.

מה התיקונים שהוועדה דורשת? האחד, לחקור את דפוסי הנהיגה של אזרחים אחרי עשרות שנים שאין מחקר על ידי הלמ"ס ולספק לממ"מ נתונים ולהביא תמונת מצב אמיתית של החלטת רפורמה מבוססת נתונים בכיסוי מלא ובמיפוי מלא ובכל דרכי איסוף הנתונים של דפוסי הנסיעה של אנשים. ולא על בסיס ניתוח רב-קו שזו קבוצה קטנה ביותר שמשתתפת בעניין הזה.

דבר שני, להביא את מחיר הנסיעה החופשית לגמלאים כבר בגיל היציאה לגמלאות, 62 ו-67, כשעוד כוחם במונתם והם רוצים לנסוע ולראות נכדים ולעשות פנאי ותרבות ולטייל, וכאשר הם עומדים על הרגליים ולא לחכות לגיל 75 שחלקם כבר חולים ולא יכולים ליהנות מהדבר הזה.

לשבת עם הסטודנטים ולבחון הוזלה במקום 35% כיום ל-50%. קבוצה חשובה שיש לה יוקר מחיה, ולעשות פגישה איתם.

לבחון את ההשלכה על השכר של אזרחים. ברגע שיצרתם מצב שהוזלתם את החופשי-חודשי באוטובוס וייקרתם ברכבת, עובדים שנהגו לנסוע ברכבת יקבלו חזר לפי חוק, לפי אוטובוסים, כי המעסיק יגיד שזה הסכום שהוא חייב לשלם על פי חוק את כרטיסי האוטובוס ולא את הרכבת. יש פה פגיעה ישירה בשכר של שכירים שנדרשים לצאת לעבודה בנסיעה ציבורית.

מלווים של נכים, מלווים של עיוורים, מלווים של קשישים צריכים ליהנות מאותה הנחה שאותו אדם קיבל. אם זה קשיש והוא קיבל נסיעה חופשית, גם העובד הזר שלו צריך לנסוע איתו נסיעה חופשית. כי אם הוא לא נוסע נסיעה חופשית, הקשיש משלם על העובד הזר את העלויות שלו, אז איזו הנחה עשינו פה? אותו דבר עיוורים ונכים.

להציג לנו איך ייתכן שסוציאקונומי נמוך 1 מקבל תעריפים כפולים ומשולשים, וסוציאקונומי 9 ו-10 בקו אווירי של מאות מטרים ביישובי יהודה ושומרון מופלים לטובה בדבר הזה. לשנות את המפה ולשנות את המובלעות. ואם רוצים שכל המדינה תיהנה מהאוטובוסים שיש בביתר עילית ומהתעריפים, שיעשו את זה בכל המדינה. אבל למה לפגוע בביתר עילית או במודיעין עילית כדי להיטיב עם מישהו אחר? תעשו את ההצלחה שיש שם בכל המדינה.

להוריד את ההתייקרות ברכבות ביחס לאוטובוסים, שנובעת מהרפורמה הזאת. אתם מעודדים אנשים לעבור לאוטובוסים, שהם ככה בגודש ללא נהגים, ובקושי לעמוד בשירות ובתנאים הסטנדרטיים והתלונות על העמידה ביעדים והתפקוד של אוטובוסים החמיר. פשוט תשאירו את המחיר זהה לאוטובוס ורכבת, ואדם יחליט אם הוא נוסע ברכבת או באוטובוס.

חופשי-חודשי אזורי במרכז. אין סיבה שלא יהיה גם שם. יש פריפריה למרכז. יש שכונות עוני ויש יישובי עוני מסביב למרכז, וגם הם זכאים לחופשי-חודשי.

להחזיר את החופשי-יומי. אם אדם נסע באותו יום בכמה אוטובוסים, שיהנה מחופשי-יומי. ולא לפגוע בנוסעים המזדמנים. הם העתודה להפוך לנוסעים קבועים, אז למה לייקר להם? אם יש להם 2.5 מיליארד לסבסודים, תשנו את הסבסודים באופן שזה יגיע לאוכלוסיות שדיברתי עליהן כעת.

אם הממשלה תעשה 80% מההערות שהערתי עכשיו, אנחנו נברך. ואם הממשלה תחליט לפעול חד-צדדית ולעשות רפורמה שהיא לא באמת מיטיבה עם העניים ביותר ולא מיטיבה עם כל הפריפריה ולא מיטיבה עם אוכלוסיות מוחלשות שיכולות ליהנות, כמו קשישים בגיל פרישה, 62 ו-67, ולא עשתה מעשה מיוחד לסטודנטים, ולקחה לאנשים את הערך הצבור – אלה לא רפורמות שמיטיבות עם העניים והחלשים ביותר בחברה, ואני לא אאפשר לרפורמה הזאת בכל מחיר ובכל דרך לעבור בממשלה הזאת. אנחנו ניפגש כאן בתוך שבוע עד 10 ימים בוועדה, ואני מקווה לקבל נתונים כפי שביקשו חברי כנסת, מבקש שיישלחו בימים הקרובים לממ"מ כל השאלות שלהם, שתהיה פה הצגה סדורה ומקיפה וכוללנית של השלכות הרפורמה, ומקווה שהממשלה תיעתר להמלצות שלנו ונוכל לברך על מעשה משמעותי בתחבורה הציבורית. תודה רבה. אני נועל את הדיון.

הישיבה ננעלה בשעה 12:29.

נספח 9

**העתק ההודעה לעיתונות לאחר
הדיון השלישי בוועדת הכלכלה**

עמוד 181



דוברות הכנסת

**הכנסת
דוברות הכנסת**

דובר ועדת הכלכלה

ירושלים, ט"ז באייר תשפ"ב

17.05.2022

הודעה לעיתונות

**יו"ר ועדת הכלכלה ביטון: אם בתוך שבוע משרד התחבורה לא יקפיד את רפורמת
תעריפי התח"צ או יתקן אותה – אפעל או לא אפעל במליאה ובוועדה בהתאם**

יו"ר ועדת הכלכלה, ח"כ מיכאל ביטון, הציב את האולטימטום לפני מספר דקות בדיון מעקב שיום אחר הרפורמה בתעריפי התחבורה הציבורית. הוא הזכיר כי הוועדה קיימה דיון ראשון בפגרה, אך נמסר לה שאין פרטים לרפורמה ומיד לאחר מכן יצאה הזמנה למסיבת עיתונאים להצגת הרפורמה. הוועדה קיימה דיון נוסף לפני שבוע, בסופו עלו דרישות לתיקון הרפורמה, וכעת התכנסה שוב הוועדה לקבל תשובות לאותן דרישות. לאחר שנציגת משרד התחבורה ביקשה להציג מצגת שנשלחה הבוקר ולא השיבה באופן ספציפי לשאלות, הודיע היו"ר ביטון כי הוא סוגר את הדיון.

בפתח הדיון ביקש היו"ר ביטון התייחסות של נציגת משרד התחבורה, נעה ליטמנוביץ', למכתב ששלח לראש הממשלה, שרת התחבורה ושר האוצר בתום הדיון הקודם, ובו 9 דרישות לתיקון הרפורמה בהן: הרחבת הנסיעה חינם בתח"צ לבני 62-65, הידברות עם הסטודנטים, התייחסות להשלכות פער המחיר בין נסיעה באוטובוס לרכבת, לבחון פגיעה בבית עילית ומודיעין עילית, בחינת הפגיעה בנוסעים בערים חלשות ועוד. ליטמנוביץ' ביקשה להסביר ולהציג את המצגת, אך היו"ר ביטון ביקש לדעת האם בכוונת משרד התחבורה לבצע שינויים או לא. משלא נענה החליט, כאמור, לסגור את הדיון.

הוא סיכם ואמר: "באנו לכנסת לשרת את אזרחי ישראל. בדחילו ורחימו נכנסו לממשלת שינוי, שידענו שהיא ממשלה עם רוב מיעוט. אני באתי לדאוג לעניים ולחלשים בחברה, ולנגב ולגליל, ושלא תהיה שנאה בין אוכלוסיות. הרפורמה הזו מייצגת את כל מה שרע בכלכלה הישראלית. מייקרת תעריפים לפריפריה ולחלשים בזמן שהאוצר נכנס לשנת שיא בהכנסות. פוגעים ביכולת של אדם להזיל בערך צבור, עושים מפה מרחבית במרכז הארץ ומובלעות להדיר שתי ערים חרדיות. הסטודנטים לא מקבלים מענה, הקשישים זה בלוף, מחכים שמישהו יהיה בן 75 לתת לו אוטובוס. תנו לבני 62-65 שיוכלו לנסוע לסייע לנכדים ולילדים. לא קיבלנו תשובות משרד התחבורה."

היו"ר ביטון הוסיף: "באופן כללי בשנה הזו משרד התחבורה לא ספר את ועדת הכלכלה. לא הייתה המלצה אחת או דרישה אחת של הוועדה שנענתה בחיוב. בדיון על הרלב"ד, שנעלמו לו מאות מיליונים, ביקשנו 20-10 מיליון לרשויות למאבק בתאונות ולא נענינו. ביקשנו פיילוט של 5 מיליון שקל לערכות והדרכות למרכזי גיל הרך למנוע שכחת ילדים ברכב ולא נענינו בחיוב. ביקשנו לסלול כביש 6 לצפון ולא נענינו בחיוב. ביקשנו לפתור את הבעיה של תחנת רכבת באחיטוב ולא נענינו בחיוב. לא במשמרת שלי יפגעו בעניים בישראל. למרות שאני זועם אני אומר את הדברים בצורה רגועה. עד יום שני הבא בחצות אני מבקש ממשרד התחבורה לתת לי תשובה למכתב. אם ייתן תשובות טובות מצוין, אם לא ייתן – משלישי הבא אפעל במליאה ובוועדה, או לא אפעל – יש לכם שבוע לתקן."

מצורף המכתב שנשלח לראש הממשלה, שרת התחבורה ושר האוצר ולינק לסרטונים מהדברים:

<https://photos.app.goo.gl/eDCRiTJEz8EfCEpa6>

נספח 10

**העתק פרוטוקול הדיון הרביעי
בוועדת הכלכלה**

עמוד 184



הכנסת

**הכנסת העשרים-וארבע
מושב שני**

**פרוטוקול מס' 249
מישיבת ועדת הכלכלה
יום רביעי, כ"ד באייר התשפ"ב (25 במאי 2022), שעה 08:15**

סדר היום:

הרפורמה בתעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית - ישיבת מעקב

נכחו:

חברי הוועדה:

מיכאל מרדכי ביטון – היו"ר
אורי מקלב

חברי הכנסת:

מיכל וולדיגר
אימאן ח'טיב יאסין
יוסף טייב
אלון טל
יעקב מרגי
מופיד מרעי
אוסאמה סעדי
יעל רון בן משה

מוזמנים:

נעה ליטמנוביץ
שחר בר – מנהלת אגף כלכלה ותח"צ, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
רפרנטית תחבורה, אגף התקציבים, משרד האוצר

משתתפים באמצעים מקוונים

אוריה פרץ – עו"ד, המחלקה הכלכלית, ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

ייעוץ משפטי:

איתי עצמון

מנהלת הוועדה:

ד"ר עידית חנוכה

רישום פרלמנטרי:

אהובה שרון, חבר תרגומים

הרפורמה בתעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית - ישיבת מעקבהיו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

בוקר טוב. אנחנו בישיבה נוספת של מעקב אחר הרפורמה בתעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית. אנחנו רוצים לשמוע משרד התחבורה והאוצר האם יש שינויים או היענות לאותם תשעה סעיפים ששלחנו לכם. אתמול קיבלתי מכתב מהשרה, בסך הכול אין בו שום דבר חוץ מהרבה מילים, ואין בו שום שינוי מהותי ברפורמה.

נציגת משרד התחבורה, האם יש שינויים ברפורמה לפי תשעת הסעיפים שדנו בהם בפעם הקודמת?

אורי מקלב (יהדות התורה):

אם אין תורה שבכתב, אולי תורה שבעל פה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אולי הבוקר יותר טוב. שעת רצון. שחרית.

נעה ליטמנוביץ:

בוקר טוב ליושב ראש הוועדה. רשות ארצית לתחבורה ציבורית. כל הסוגיות מפורטות בתוך המכתב. אני אשמח כמובן להתייחס אליהן אחת-אחת.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

את אומרת שאין שינוי. הסברים יש שם. שינוי בתוכנית אין, לא בתקצוב, לא בהוזלה, דבר ממה שהצענו לשנות בתוכנית לא קיבל התייחסות.

נעה ליטמנוביץ:

מעבר לדברים שכבר הובאו בדיון הראשון שהיה כאן בוועדת הכלכלה, כמו סוגיית האזרחים הוותיקים, כמו סוגיית דקות, כמו הרחבת הטבות לנכים וזכאים, סוגיות שעלו כאן ובעצם נכנסו לתוך הרפורמה - - -

מיכל וולדיגר (הציונות הדתית):

הנכים נכנסו לתוך הרפורמה?

נעה ליטמנוביץ:

הם נכנסו כבר בסבב הראשון לתוך הרפורמה. אלה סוגיות שעלו כאן, סוגיות שהיו חשובות.

מיכל וולדיגר (הציונות הדתית):

עדיין הזכויות של הנכים נפגעו לעומת מה היה לפני הרפורמה.

נעה ליטמנוביץ:

הזכויות של הנכים? לא. הורחבו מ-33 אחוזים ל-50 אחוזים. עשינו יישור קו לכל הזכאים ובעלי המוגבלויות והרחבנו את ההנחה שלהם. ההטבות שלהם שופרו ביחס למצב הקודם.

אורי מקלב (יהדות התורה):

כדאי להבהיר לחברת הכנסת וולדיגר שבמידה שהנסיעה שלהם התייקרה, והרבה נסיעות להרבה אנשים התייקרו – דהיינו, הסכום עבור נסיעה פנימית קפץ משני שקלים לחמישה שקלים - הם יקבלו עכשיו הנחה רק על חמישה שקלים כך שישלמו 2.5 שקלים על נסיעה כשלפני כן הם שילמו 1.20 שקל.

מיכל וולדיגר (הציונות הדתית):

אני מכירה את זה מכל מיני רשויות שמקפיצים את המחיר כך שהוא יותר גבוה ואחר כך עושים הנחה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

בצרכנות חוקקנו חוק שאי אפשר לעשות מחיר סוף עונה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

עפרון אמר לאברהם אבינו קרקע אדמה. אני אשלם.

נעה ליטמנוביץ:

מנגד, אם אני יכולה להדגים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

לא. אנחנו לא רוצים. הייתה כאן טענה שייקרתם תעריפים של נסיעה פנימית.

נעה ליטמנוביץ:

אבל התעריפים של הנסיעה הבין-עירונית ירדו.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

ואז ההנחה ירדה ל-50 אחוזים.

מיכל וולדיגר (הציונות הדתית):

אבל בפועל הנוסע שילם יותר.

נעה ליטמנוביץ:

אבל ה-6 ירד ל-5.5.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

במספרים מוחלטים. בשקלים. הנכה שנסע באותה עיר ישלם יותר.

נעה ליטמנוביץ:

תלוי באיזה עיר הוא נוסע. בעיר התעריף היה 6 שקלים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

בערים בהן הוכפל התעריף – באופקים, בית שאן, טבריה, ירוחם, מצפה רמון, ערד, קריית שמונה ושדרות, אילת, אשקלון, באר שבע, כרמיאל, נהריה, נצרת, עפולה וקריית גת. שם כמעט הוכפלה הנסיעה הפנימית.

מיכל וולדיגר (הציונות הדתית):

חדרה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אם יש שם נכה והוא קיבל 50 אחוזים מ-3.2 שקלים, יש ישובים שהוא שילם 2.4 שקלים. פעם הוא קיבל 33 אחוזים, זה הוריד לו 80 אגורות. 1.60 שקלים. עכשיו ב-5.5 שקלים, 2.5 שקלים ואפילו יותר. עשו לו הנחה. ממש דאגו לנכים.

מיכל וולדיגר (הציונות הדתית):

הכפילו לו.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

הוזילו לו.

מיכל וולדיגר (הציונות הדתית):

באחוזים אתה צודק, אבל בכסף לשלם לנהג, הכפילו לו את התשלום. מסכן, הוא גר בבאר שבע, מה הוא אשם? הוא יעבור לגור בתל אביב כי ההנחה תהיה יותר גדולה בתל אביב? מה הוא יעשה כשהוא גר באילת?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

נעה, למה לא שלחו איתך תגבורת, סמנכ"ל, מנכ"ל, לעזור לך בעניין הזה. השאירו אותך לבד.

נעה ליטמנוביץ:

לרגע אני לא חשה לבד. אני מאוד מאוד שמחה לבוא לכאן.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אנחנו שמחים שאת מרגישה כאן בסדר כי אנחנו לא חושבים שאת נושאת באחריות.

מיכל וולדיגר (הציונות הדתית):

אבל הרפורמה פוגעת באוכלוסיות החלשות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

ודאי שזה כך.

מה עם הערך הצבור? אפשר להחזיר אותו? את ה-20 אחוזים למי שצבר ברב-קו?

נעה ליטמנוביץ:

ראיתם את התשובה. סוגיית הערך הצבור – ויושב ראש הוועדה, כבר הבעת את דעתך על זה – באמת הדגש ברפורמה היה על הנוסעים הקבועים. הערך הצבור הוא ממש הטבה למזדמנים ואני אשמח להראות לך.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

כמה נוסעים קבועים יש וכמה מזדמנים? במספרים.

נעה ליטמנוביץ:

תלוי מהי ההגדרה של המזדמנים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תגידי לנו לפי כל מיני הגדרות.

נעה ליטמנוביץ:

אני אגיד לכם שמה שאנחנו רואים זה שבערך הצבור משתמשים גם נוסעים - - -

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

לא, גברתי, בוועדה שואלים שאלות. יש כמה סוגים של הגדרת נוסע מזדמן?

נעה ליטמנוביץ:

כן. אפשר להגדיר את זה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תגידי כמה יש בכל סוג. כמה נוסעים קבועים וכמה נוסעים מזדמנים.

נעה ליטמנוביץ:

אני אשמח להראות את זה. אני לא זוכרת את זה בעל פה מתוך המצגת.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תבדקי. לא צריך מצגת. תבדקי את הנתון הזה אצלך ופשוט תני תשובה כמה נוסעים מזדמנים וכמה נוסעים קבועים. תני לנו מספר. תבדקי במצגת בזמן שאת כאן.

אני מבין שאתמול השקתם סקר גדול של תחבורה ציבורית.

נעה ליטמנוביץ:

נכון מאוד.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

מבחינתך ההיגיון הוא שקודם עושים רפורמה ואחר כך סקר, אחרי 30 שנים שלא עשו סקר?

נעה ליטמנוביץ:

הסקרים שאנחנו עושים הם גם שוטפים. שוב, אני אשמח להראות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

לא. הסקר שהשקתם אתמול, מתי בפעם האחרונה עשיתם סקר כזה בהיקף הזה, כמו מסיבת עיתונאים? זה משהו גדול. זה אירוע גדול כי אחרת לא היו מודיעים על זה.

נעה ליטמנוביץ:

אנחנו עושים סקר שביעות רצון.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תהיי איתי. הסקר כמו אתמול, הסקר שהשקתם אתמול עם הודעה לעיתונות, זה אירוע חריג. זה אירוע מיוחד, לא? זה הישג.

נעה ליטמנוביץ:

בהחלט.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

זה בהיקף גדול. מתי ביצעו סקר כזה בפעם הקודמת?

נעה ליטמנוביץ:

סקר כזה כמו שהשקנו אתמול, לראשונה השקנו אותו אתמול.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אני יודע שבפעם אחרונה זה היה לפני 30 שנים. לא הגיוני שרפורמה תבוא אחרי סקר כזה, על בסיס נתונים כמותיים?

נעה ליטמנוביץ:

יושב ראש הוועדה, מעבר לסקר הזה יש לנו סקרי שביעות רצון.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

את לא עונה על השאלות. אני לא שאלתי מה יש מעבר. מעבר להרי האופק. את חוקרת, לא? יש לך תואר שני בכלכלה.

נעה ליטמנוביץ:

נכון.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

כלכלנית. כלכלה היא מבוססת נתונים ועובדות. ניירות מדיניות מוציאים לפי נתונים. לראשונה עשיתם סקר כזה גדול, אז לא היה הגיוני להעביר רפורמה אחרי סקר כשיש נתונים עדכניים בדפוס הנסיעה בתחבורה הציבורית?

נעה ליטמנוביץ:

יש לנו נתונים רבים נוספים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

את שלמה עם זה שקודם עושים רפורמה ואחר כך עושים סקר? פעם ראשונה ששמעתי על דבר כזה. המשרד הראשון בחיי שקודם עושה רפורמה ואז חוקר.

נעה ליטמנוביץ:

הסקר שהושק אתמול יותר נוגע לעולם השירות.

מיכל וולדיגר (הציונות הדתית):

הוא פופוליסטי. אנחנו יודעים את האמת. פופוליסטי.

נעה ליטמנוביץ:

הוא נוגע יותר לעולם השירות והיצע השירות מאשר לתעריפים.

מיכל וולדיגר (הציונות הדתית):

השרה מריחה בחירות, היא מבינה שיש בחירות והיא צריכה ללכת לקהל היעד שלה, אז היא עושה סקר. צר לי, זה המצב.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

את מזכירה לי משהו. אני עדיין לא רוצה לדבר על בחירות אבל הרפורמה הזאת במקור הייתה בחוק ההסדרים, נכון?

נעה ליטמנוביץ:

נכון.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

למה היא לא הובאה בחוק ההסדרים הקודם כפי שהיא הייתה במקור?

נעה ליטמנוביץ:

תהליך העברת הרפורמה דורש ועדת מחירים והוא לא עובר דרך חוק ההסדרים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אם כן, למה שמתם את זה בחוק ההסדרים?

נעה ליטמנוביץ:

כדי שהעקרונות שלו יאושרו גם במסגרת החלטת ממשלה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

ולמה לא הבאתם את זה בחוק ההסדרים? הרפורמה הזאת הוצעה בחוק ההסדרים והוצאה ממנה. הוצאתם את הרפורמה.

שחר בר:

יושב ראש הוועדה, אני מאגף התקציבים. הרפורמה הובאה במסגרת חוק ההסדרים בהחלטת ממשלה, כולל ביטול הערך הצבור והיא עברה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

למה לא ביצעתם אותה בכל המושב בכנסת? למה ביצעתם את זה בפגרה?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

היה תהליך עבודה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אנחנו ישבנו כאן שבעה-שמונה חודשים. כמה זמן היה המושב הקודם?

מיכל וולדיגר (הציונות הדתית):

זה היה כנס ארוך.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

שבעה חודשים. מאז התקציב. הייתה החלטת ממשלה, יש כוונה לרפורמה ולמה לא ביצעו את זה?

שחר בר:

בסוף היה תהליך עבודה ארוך.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

ארוך שקרה בדיוק בפגרה. הוא היה צריך לקרות בפגרה. דווקא בפגרה היה צריך להביא את זה.

שחר בר:

אחרי העבודה המאומצת של משרד התחבורה יחד איתנו, החתימה של הצווים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

את ישבת כאן בדיון שהתקיים בפגרה על הרפורמה בתחבורה הציבורית?

שחר בר:

אני חושבת שאולי זה היה דניאל מצר. האוצר ישב.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

בדיון שהתקיים בפגרה שמענו מאנשי האוצר והתחבורה שעדיין אין להם את כל הנתונים. נעה, את ישבת איתנו בדיון הזה שהתקיים בפגרה כאשר ביקשנו את נתוני הרפורמה?

נעה ליטמנוביץ:

אני לא הייתי כאן.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

לא קיבלנו נתונים ואחרי רבע שעה מסוף הדיון הייתה רפורמה. הייתה הודעה לעיתונות שמשיקים רפורמה. אתם לא מעורבים בזה? לא קשורים לזה, לתהליך הזה? אף אחת מכן לא הייתה כאן.

נעה ליטמנוביץ:

נציגי המשרדים שלנו היו כאן.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אבל הם אמרו לנו שאין נתונים. ביקשנו מספרים ומחירים ואמרו שלא הכול סגור. אחרי כמה דקות מסוף הדיון השיקו את הרפורמה אבל אתן לא קשורות לזה. לא הייתן בתהליך הזה.

שחר בר:

בסוף התהליך היה מקצועי משותף של משרד התחבורה ומשרד האוצר.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אני מדבר על הוועדה בזמן הפגרה. הרגשנו שמהו קורה בזמן שאנחנו בבית, שמישהו משיק רפורמה ושאלנו אתכם בפגרה מה הנתונים של הרפורמה, מה המספרים, מי ייפגע, מה המחירים והתשובה הייתה שעדיין זה לא סופי. את מכירה את זה?

שחר בר :

כן.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון :

אבל אחרי רבע שעה כבר הייתה רפורמה. יצאה הודעה לעיתונות. גם את זה את מכירה? זה נראה לך הגיוני להתנהל כך מול ועדה בכנסת?

שחר בר :

בסוף אלה תהליכים שלוקחים הרבה מאוד זמן.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון :

את בחורה הגונה, שחר. לא למרוח. אפשר למלא את פיך מים ולהגיד שאת לא נושאת באחריות לכך ואלה לא החלטות שלך. זאת תשובה שאני אקבל ואכבד, אבל תישארי בעניין. היית בוועדה שהתקיימה בזמן הפגרה? היית כאן בחדר?

שחר בר :

אני חושבת שכן אבל מאז היו מספר ועדות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון :

לא דיברת.

שחר בר :

לא.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון :

מישהו אחר דיבר. דיברו שניים. נציג השרה ועוד נציג אוצר. הם אמרו שאין להם את כל הנתונים והמספרים.

שחר בר :

למיטב זיכרוני הם אמרו שהרפורמה לא סופית.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון :

יפה. אחרי חצי שעה יש הזמנה למסיבת עיתונאים לחשוף את הרפורמה. יום למחרת. איך נולדה סופיות הרפורמה בחצי שעה הזאת?

אורי מקלב (יהדות התורה) :

אדוני היושב ראש, אני חושב שהייתה מסיבת עיתונאים ואז זה נחשף לציבור ולפני חתימת הצווים, בין מסיבת העיתונאים לחתימה על הצווים, היה מה שנקרא פרסום לציבור.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון :

רגע. אתה רץ קדימה. תן לשחר להשיב.

שחר בר :

הדרך בה השרים מחליטים להודיע על הרפורמה, זאת החלטה של השרים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

כן, זה מקובל. כל שר יבחר את הדרך בה הוא רוצה להודיע על רפורמה. אם נציגו אומרים כאן חצי שעה קודם שזה לא סופי, אז אחרי חצי שעה הרפורמה הופכת לסופית? כשאת יושבת בחדר, ידעת שהרפורמה היא סופית? היו לך המסמכים.

שחר בר:

יש תהליך עבודה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

בחצי שעה?

שחר בר:

כל עוד השרים לא מאשרים את הרפורמה ורוצים להוציא אותה לציבור.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

כאשר יושבת בחדר ידעת שיוודעו על מסיבת עיתונאים?

שחר בר:

לא הייתי בטוחה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אבל ידעת או לא?

שחר בר:

ידעתי שאולי תהיה. לא ידעתי שתהיה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אם כן, ידעת שיש משהו סופי. למה לא הצגתם את זה לוועדה בזמן הפגרה? זאת לא את. שחר, זאת לא את ולא נעה. רק רציתי תשובות ישירות לגבי מה שאתם כן יודעות. אנחנו לא רואים בכך נושאים באחריות לאירוע הזה. ממש לא. אבל אל תנסו להגן על התנהלות קלוקלת של הסתרת מידע מהכנסת. אל תסתבכו בהסברים שהם לא באחריות שלכן.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אני אתחיל את דבריי בנושא שהעלית בסיום דבריך. אני מהוותיקים בבית ובמשך כל שנות כהונתי כפי שידוע אני מתעסק הרבה עם תחבורה.

קריאה:

היית סגן שר התחבורה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

הייתי בוועדה לפניו הציבור והיו פניות ציבור רבות. בחרתי במשרד התחבורה בגלל הקשר שלי לנושא. בוודאי שאני גם מייצג ציבור שמשמש בתחבורה הציבורית הרבה יותר מהאחוזים שלו באוכלוסייה. הוא אחד ממקבלי השירות הגדולים שיש בתחבורה הציבורית ולא סתם משתמש אלא הוא גם שבו.

אני דורש את כבודה של הכנסת. גם כשהייתי סגן שר במשרד התחבורה, ואני מאוד מעריך את העובדים, השתדלתי לתת לכנסת תשובות מלאות. גם כשקיבלתי תשובות מהפקידות המקצועית על שאילתות ששאלו חברי הכנסת, לא הסתפקתי בזה אלא חזרתי ואמרתי שאני לא מסוגל למרוח ולא מסוגל לתת תשובות כלליות. אמרתי שחבר כנסת טרח ושאל שאלות, ואני רוצה לתת תשובה. תשובה האומרת אנחנו עושים, פועלים, נעשה – לא. אמרתי שאני מבקש תשובות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

מתי כל זה קרה?

אורי מקלב (יהדות התורה):

עד לפני כשנה עת שימשתי כסגן שרת התחבורה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אם כן, יש לך ידע טרי.

אורי מקלב (יהדות התורה):

בחלק מהדברים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אגב, בסקר הזה שהם שואלים עכשיו, אחת השאלות היא באיזה תדירות אתה נוסע בתחבורה הציבורית. נכון שזאת שאלה שתשפיע את מי לתעדף? את הקבוע או את המזדמן? אם שואלים שאלה כזאת, לא יודעים מי מזדמן ומי קבוע? אין מידע עדכני? שאלה על תדירות נסיעה, מתעדפים נוסעים קבועים ותכף נשמע כמה נוסעים קבועים יש וכמה מזדמנים. אני מחכה למספר הזה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

זאת נקודה מרכזית שהעלית כאן גם בנושא הרפורמה. בסופו של דבר אנחנו רוצים להביא את האנשים לתחבורה הציבורית. את מי אנחנו רוצים להביא לתחבורה הציבורית? את האנשים האלה שלא משתמשים היום, שיש להם אלטרנטיבה ברכב שלהם ואותם אנחנו מרחיקים מהרפורמה לפי מדיניות התעריפים שקיימת עכשיו.

זה לא קשור לנעה אלא למשרד, ללשכה של השרה. אני אגלה סוד לוועדה. אני לא זוכר דבר כזה, תקדים, שהוועדה מבקשת מידע, שומעת שמועה, הוועדה יוזמת דיון ומבקשת לשמוע ממשרד ממשלתי ולא מקבלת את המידע הזה. לא רק זה אלא המשרד לא שלח את הפקידים. באנו בזמן הפגרה. אתה יזמת את הדיון, באת מרוחק, ביקשת לקבל מידע אבל מנעו מהוועדה לקבל את המידע. ולא זו אף זו אלא גם לא שולחים פקיד מקצועי. שלחו את עוזר השרה שלא מחויב לענות על השאלות שנשאל. שאלנו שאלות ספציפיות. הפקידים לא יכולים להטעות את הוועדה, יש להם את המחויבות המקצועית שלהם, ולכן שולחים אנשים אחרים. אתה באמת חשפת את זה.

בתשובה שאני רואה ששלחו לך אתמול יכלו לומר שהמהלך פורסם להערות הציבור גם לאחר פרסומו המלא ולפני חתימת הצווים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

הוא פורסם להערות הציבור במשך חמישה ימי עבודה. לדעתי יום השואה היה בתוך זה. פסח היה. זה דבר שמשפיע על מיליונים בישראל. חמישה ימי עבודה להערות הציבור. על תקנות בלאי של איזה קנס שולי אנחנו נותנים שלושה שבועות-חודש להערות הציבור. איפה משרד המשפטים שאישר להם את הפרסום הזה?

אורי מקלב (יהדות התורה):

אני ניסיתי לדלות פרטים והייתה הוראה חזקה לפקידות לא לתת איזשהו מידע. אני לא יודע למה פחדו לתת את המידע הזה. אני חושב שגם מקצועית היה הרבה יותר הגון לתת אותו. ועדה מבקשת את

המידע ולא מקבלת אותו. לא רק זה אלא שכתוב בתשובה שקיבלת אתמול שהערות הציבור זכו להתייחסות מקיפה שהוצגה במסמכים שהוגשו לוועדה. אני לא ראיתי מסמך כזה. הייתי מאוד מבקש לדעת, אם אתם עומדים מאחורי הדברים, מה היה לפני ההצגה לציבור ומה היה לאחר מכן. מה קיבלתם בחמשת הימים האלה והאם עשיתם שינוי ברפורמה. הערות מהציבור שהגיעו בתקופה הזאת, אתם כותבים ששיניתם ואם זה כך, בואו נשמע על כך.

אני מדבר על כבודה של הכנסת. אני לא חושב שיש תקדים שוועדה בכנסת מבקשת מידע ולא מקבלת אותו.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

חברי כנסת, מפאת כבודכם שטרחתם ובאתם ב-8:00 בבוקר לדיון, אני רוצה לשאול את משרד המשפטים שנמצא ב-זום. אוריה פרץ, את ליווית את תהליך החשיפה של הרפורמה להערות הציבור, אתה ההשקה שלה?

אוריה פרץ:

אנחנו ליוונו את הצווים עצמם ובחנו אותם במישור המשפטי.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

במישור המשפטי, משרד המשפטים מקפיד שהתהליכים יהיו ראויים כדי שלא יהיו חשיפות לעתירות או נפל פגם בהליך. כמה זמן אתם נותנים אפשרות להערות הציבור במקרה של חוקים קטנים או שינוי חקיקתי כלשהו? כמה זמן אתם ממליצים למשרדים לתת להערות הציבור?

אוריה פרץ:

זה משתנה. זה יכול להיות מספר ימים וזה יכול להיות גם כמה שבועות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

האירוע הזה בו משנים לחלוטין את המחירים בתחבורה הציבורית ואת סוגי הכרטיסים, זה אירוע קטן או גדול?

אוריה פרץ:

זה לא אירוע קטן.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

את חושבת שהיה ראוי להקצות לו רק שבוע ימים להערות הציבור? מועד הפגרה של הכנסת. את חושבת שזה הולם את גודל האירוע?

מיכל וולדיגר (הציונות הדתית):

לפני פסח.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

זה הרי משפיע על כל אזרח ומדובר במיליונים כי בערך הצבור נעלמו מיליונים. שינו כאן את הכללים, שינו מפות, ואת חושבת ששבוע היה מספיק להערות הציבור?

אוריה פרץ:

יכול להיות שלא. אני אבדוק את זה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה. אני מאוד מעריך את הכנות ואת הקצר ולעניין שלך, אוריה. תודה רבה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אני לא מדבר על החלק של הציבור אלא על החלק של הוועדה. אני מכיר את השרה היטב מעבודת הכנסת. היא הייתה פעילה מאוד ומאוד דומיננטית. אני רק מדמיין לעצמי את השרה מרב מיכאלי כאשר קורית סיטואציה כזאת בכנסת והיא יושבת כחברת ועדה. עם כל הכושר הרטורי שלה, הלשון החריפה, מה היה קורה כאן.

יעקב מרגי (ש"ס):

אני לא זוכר אותה כפרלמנטרית מצטיינת בוועדות. אל תתרגש. זה מקרין בדיוק לעבודתה כשרה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אני שומר גם על כבודה של השרה.

יעקב מרגי (ש"ס):

לא ראיתי אותה בוועדות. אל תחלק לה ציונים כאלה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אתה היית במשרדים ממשלתיים. היית שר כשהיא עבדה כאן בכנסת.

יעקב מרגי (ש"ס):

מקרין בדיוק על עבודתה כשרה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

חברי הכנסת הגיעו הבוקר מוקדם כי מדובר בנושא שמעניין אותם. זה לא נושא שהוא זניח מבחינת ההתעניינות של חברי הכנסת.

מיכל וולדיגר (הציונות הדתית):

אולי פחות מעניין אבל חשוב להם.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אני לא מכיר הרבה דיונים שבשעה 8:15 בבוקר נמצאים שישה או שבעה-שמונה חברי כנסת ומדובר ביום ארוך שיש לנו בכנסת.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אני מנסה לאפיין את חברי הכנסת האלה, מה האופי שלהם, מעבר לחריצות.

יעקב מרגי (ש"ס):

לעולם לא תצליח לאפיין אותם.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

יש כאן שניים מהגליל, שניים מהנגב, אחד היה בנגב, מיכל וולדיגר לוחמת. היא גילתה שבאמת עשו הנחה לנכים.

מיכל וולדיגר (הציונות הדתית):

ממש עשו הנחה. אנשים עלולים להבין אותך לא נכון.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

את גילית את האמת. בשקלים לא עשו לך הנחה אבל באחוזים עשו לך.

מיכל וולדיגר (הציונות הדתית):

הזכרנו מה שאמרנו ברשתות השיווק השונות, שהן מעלות מחיר ואז אומרות שעשו הנחה בגובה של 50 אחוזים. זה בדיוק מה שעשו במקרה הזה. העלו את המחיר ואז עשו הנחה כאשר בפועל האוכלוסיות המיוחדות משלמות יותר.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

פעם קודמת שקיימתי דיון כזה ולא קיבלתי תשובות - - -

יעקב מרגי (ש"ס):

היית עצבני, לא נתת לנו לדבר.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

גם עכשיו אני מאוד מאוד דואג.

יעקב מרגי (ש"ס):

ולא תיתן לנו לדבר?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אני אתן לכם לדבר כי באתם מוקדם. כל אחד יגיד את הדברים שלו בשתי דקות ואז נסכם.

אורי מקלב (יהדות התורה):

משפט על סעיף 5 במכתבך. אחד הדברים שהצגתי בוועדה. יש שתי ערים שהרפורמה פגעה בהן קשות כאשר מדובר בעליית מחירים של למעלה מ-100 אחוזים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

למה 100 אחוזים? 300 אחוזים.

אורי מקלב (יהדות התורה):

גם זה אבל אני מדבר על שתי ערים שציננת במכתבך בסעיף 5 ו-6. העיר ביתר והעיר מודיעין עלית, שם אחוז הרכב הפרטי הוא הנמוך ביותר במדינה וכולם תלויים בתחבורה הציבורית. שם הייתה עלייה דרמטית מאוד בתחבורה הציבורית.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אפשר היה למנוע את זה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אלה שתי ערים שנמצאות במצב סוציו אקונומי 1. המחיר עלה מ-48 שקלים ל-100 ומשהו שקלים. עלה ב-150 אחוזים כולל מנוי חודשי וגם נסיעה בודדת. אנחנו שאלנו את השאלה הזאת לגבי שתי הערים האלה שנמצאות במצב סוציו אקונומי נמוך. מה התשובה שקיבלת? נאמר לך שזה מכיוון שההסדרים הייחודים וההנחות שהיו שם, היו מפליגות ולא היו קיימות בכל עיר אחרת. מה קרה עכשיו? מה השינוי חוץ מחילופי שלטון? אני לא מבין מה קרה לערים האלה שבאופן מקצועי בדקו ומצאו לנכון שהן צריכות

לשלם הכי קצת ועכשיו הן במקום הכי גבוה? יש למחיר הנמוך גם הסבר כמו שהנסיעות הפנימיות הן קטנות אבל מה קרה לעיר הזאת שעכשיו פתאום היא במקום הכי גבוה?

התשובה השנייה שנתנו לך היא שאנחנו לא רוצים ליצור הרבה תעריפים. אין הרבה תעריפים אלא יש שני תעריפים. מבקשים במקום בתעריף הגבוה להיות בתעריף הנמוך כפי שמגיע להם, כפי שהם היו עד עכשיו, כפי שקיים בערים שכנות להן שהן במצב סוציו אקונומי 8 כמו בני ברק.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

הם לא יכולים לשנות את המפה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

גם לא קיבלנו תשובות שאמרו לנו איך קבעו את המפה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אצבע אלוקים סימנה את המפה הזאת. בני אדם לא יכולים לשנות מפות.

חברי הכנסת היקרים והאהובים, אני רציתי לסיים את הדיון ולסכם אותו סיכום קצת ארוך אבל אנא מכם, כל אחד שתי דקות התייחסות ונסכם.

אגב, ההערה של משרד המשפטים שהוא יבדוק איך עושים לציבור רפורמה של מיליונים, של מאות מיליונים, ונותנים שבוע להערות הציבור. לא סביר גודל הרפורמה מול גודל הזמן להערות הציבור כאשר מדובר בחופשה, הילדים בבית והכנה לפסח. זה היה שבוע לפני פסח.

יעקב מרגי (ש"ס):

ואם תגיע למסקנה שהיה ראוי שיהיה יותר זמן, העסק הזה יוקפא? ישתנה? יש לך ציפיות מהמשרד? הוא מזלזל בנו.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

כל אחד ידבר שתי דקות לפי סדר ההגעה.

מיכל וולדיגר (הציונות הדתית):

אני רק רוצה לומר שגם אם היה יותר זמן, אבל בזמן הזה היו מאות הערות למאות סעיפים ורק אחד על אילת התקבל בקטן. כלומר, גם מה שהתקבל, לא התייחסו לזה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אני כל כך גאה במאיר יצחק הלוי ראש העיר אילת וגם בראש העיר החדש, אלי לנקרי, שהרימו דגל אדום ואז טיפלו באילת. את יכולה לארגן חבר כנסת מאופקים?

יעקב מרגי (ש"ס):

אני יכול לארגן מירוחם. אם תרצה, אני אארגן לך.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אתם יכולים לארגן לכל עיר חבר כנסת? אם היה לכם חבר כנסת מבית שאן. היה כאן חבר כנסת משם – גיקי לוי - אבל הוא הלך להיות ראש עיר. הוא צריך לחזור לכאן, להזיל את המחיר של הרכבת לחיפה ואז לחזור לבית שאן באותה רכבת היותר זולה שהוא יעשה כי עכשיו ברפורמה היא יקרה יותר.

כל אחד מחברי הכנסת, שתי דקות.

יעל רוזן בן משה (כחול לבן):

תודה אדוני היושב ראש. כמי שמגיעה מאזור הגליל המערבי, ואני רואה את רשימת היישובים בהם עלות התחבורה הציבורית תעלה בסופו של דבר לצרכן, אני לא יכולה שלא לנקוט עמדה בנושא הזה. אני מתפלאת שחברים יקרים שלנו שהם לוחמים למען האזרח וזכויות האזרח לא נמצאים כאן. אנחנו נבדוק את זה אחר כך עם מפלגות חברות שלנו למה נעדרו מהדיון הזה, אבל אני מריחה ריח פוליטי חריף, נקרא לו כך. אני אשים את הנושא הפוליטי בצד.

אחרי שניסיתי להביא את הקול של האזרח מהגליל שברור לי שאם אני והחברים האחרים מהגליל לא יושבים כאן, אף אחד במשרד התחבורה לא סופר אותנו, אני רוצה לעבור לשאלה איך מתייחסים לוועדות הכנסת, ליושב ראש ועדת הכלכלה בכנסת, לחברי הכנסת.

אני קיימתי אתמול דיון בשבתי כיושבת ראש הוועדה לפניות הציבור, דיון בנושא תעריפי נסיעה בכביש 6. זה היה דיון מעקב על דיון שקיימתי באוגוסט שנה שעברה וטרם קיבלתי את הנתונים וזה אותו משרד תחבורה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

לגבי התעריפים.

יעל רוזן בן משה (כחול לבן):

תעריפי נסיעה במקטעים השונים בכביש 6.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אם זה כך, ועדת הכלכלה לא כל כך מיוחדת.

יעל רוזן בן משה (כחול לבן):

לא. היא לא ייחודית. צר לי. בסופו של דבר חבר הכנסת מקלב אומר שהוא לא מכיר דיונים כאלה. אנשי המקצוע הם אותם אנשי מקצוע מצוינים.

אורי מקלב (יהדות התורה):

ועדה מבקשת ולא מקבלת אלא מסתירים ממנה, את זה לא הכרתו.

יעל רוזן בן משה (כחול לבן):

לגבי כביש 6 אומרים שיש מידע עסקי, חברות פרטיות, בסדר, אבל בסוף הציבור משלם. אלה תשתיות מדינה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

נשאר לנו 14 דקות לסיום הדיון ויש לנו עוד שישה דוברים.

יעל רוזן בן משה (כחול לבן):

אני מניחה שזאת לא נעה שנמצאת כאן היום ולא נעה שהייתה בדיון שהתקיים אצלי אתמול אלא נעה אחרת. משהו אחר השתנה במשרד וזה דבר שהוא מאוד מאוד מדאיג שלא מוסרים מידע לכנסת ולא מאפשרים לקיים דיון מבוסס נתונים ובוודאי כאשר אנחנו הולכים על רפורמה כל כך חשובה גם אם מחירי התחבורה הציבורית בישראל הם זולים. בסופו של דבר רוצים לבנות איזושהי רשת אלא שבחוטמים שלה יש קרעים ענקיים. אתם מכירים רשת של דייגים שהחוטמים נקרעים? הדגים לא יהיו שם. בסוף האזרח בנהריה צריך לשלם יותר. אי אפשר להגיד לו שזה יותר זול כי הוא יודע מה הוא משלם והוא משלם יותר.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

המחיר עלה לו ב-33 אחוזים. נהריה וכרמיאל, פעם המחיר היה 21 ועכשיו הוא 28. אין התייקרות כזאת, לא במזון, לא בדיר, לא בכלום, רק בתחבורה הציבורית באחוזים כאלה בשנת שיא של הכנסות מדינה. אין התייקרות כזאת בשום תחום.

יעל רון בן משה (כחול לבן):

אנחנו לא נלך לציבור ונגיד לו שזה יותר זול לו. אין תסריט כזה ולכן אני מבקשת לשקול לעצור את הדבר הזה ולקיים כאן דיונים ענייניים כדי שנוכל לחזור לציבור.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

ביקשנו אבל לא ספרו אותנו. כבר חודשים אנחנו מבקשים לעצור. אגב, יש לי כאן שאלה שאני חייב להתעכב עליה. אנחנו שומעים דיווחים גם מהאזרחים וגם מהעיתונות לפיהם אנשים לא יכולים יותר לטעון את הרב-קו או לקנות כרטיסייה כבר במאי למרות שמישהו אמר שהרפורמה תהיה בתוקף באוגוסט. האם זה חוקי שאתם מונעים מאנשים לטעון כרטיסיות ורב-קו? קודם כל תאמרו אם אתם עושים את זה.

נעה ליטמנוביץ:

אני ממש אשמח לעזרתך יושב ראש הוועדה להסביר לציבור כי יש איזו טעות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

שאני אעזור לך להסביר לציבור?

נעה ליטמנוביץ:

בוודאי.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אני אוהב את הראש שלך, נעה. להסביר לציבור איך גנבתם לו כסף מהכיס וקראתם לזה דרך שווה? דרך שווה - אני לא רוצה להשלים את המשפט. אני עוד מעט מצטרף אליך לצוות ההסברה אבל עד אז, האם אתם מונעים מאנשים לטעון רב-קו?

נעה ליטמנוביץ:

לא.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

האם אתם מונעים מהם לקנות כרטיסיות שיש בהן צבירת זכויות? קיבלנו עדויות על כך.

נעה ליטמנוביץ:

הכרטיסיות ברכבת בלבד שמגלמות בדיוק את אותה הנחה של ערך צבור, אנחנו לא נותנים לקנות אותן יותר כדי שהנוסעים והנוסעות לא יחזיקו מוצר לא בתוקף.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

ולמה לא תתנו תוקף גם אחר כך למה שנרכש?

נעה ליטמנוביץ:

כי הם יכולים ליהנות בדיוק מאותה הנחה - - -

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אבל למה את מחליטה עבורם?

נעה ליטמנוביץ:

זה מוצר יותר טוב.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

באיזו זכות את מיישמת במאי רפורמה שאמורה להיכנס לתוקף באוגוסט? יש לך סמכות משפטית לעשות את זה?

נעה ליטמנוביץ:

בוודאי. זה נמצא בתוך צו הפיקוח, הפסקת המכירה של הכרטיסיות. מאוד מאוד חשוב לי להסביר. זה משקף בדיוק אותה הנחה. במקום לקנות רק כרטיס מתל אביב לחיפה, הם מטעינים את הכסף באותה הנחה בדיוק ואז הם יוכלו לנסוע מתל אביב לחיפה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

הם יכולים לטעון הרבה כסף עכשיו בערך הצבור שיהיה בתוקף גם אחרי אוגוסט?

נעה ליטמנוביץ:

נכון מאוד. כל מה הם יטענו בערך הצבור יישאר בתוקף אחרי אוגוסט.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אם כן, למה אתם מונעים מהם לקנות כרטיסיות?

נעה ליטמנוביץ:

רק את הכרטיסיות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אבל תני לאנשים להחליט. למה את מחליטה עבורם, כל עוד הרפורמה לא בתוקף?

נעה ליטמנוביץ:

זה נמצא בתוך הצו ושוב אני חוזרת ואומרת שהכרטיסייה של הרכבת, הם יכולים להטעין בדיוק את אותו סכום שהם רצו להטעין לטובת הכרטיסיות ולהיפך, זה מוצר לא מוגבל.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

רגע. משרד המשפטים, אתם מודעים לכך שיש פעולות שמבוצעות מיידית למרות שרשמית הרפורמה צריכה להיכנס באוגוסט? אתם מודעים לכך שמשנים את כללי השוק והמכירה עוד הרבה לפני אוגוסט?

נעה ליטמנוביץ:

זה בצו הפיקוח.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אני שואל את משרד המשפטים. אתם קיבלתם תלויות על כך?

אוריה פרץ:

לא קיבלנו פניות. לא קיבלנו פניות בכלל אבל אני כן רוצה להגיד גם בנוגע למשך הפרסום. משך הפרסום ככלל, לפי הנחיית היועצת, הוא שלושה שבועות אבל בסמכות היועץ המשפטי של המשרד הרלוונטי לקצר את משך התקופה. חבל שאין נציג של היועץ המשפטי של המשרד אבל אולי נעה תוכל לבדוק את זה ולשאול אותו. אני מבינה ממנו שקיצור משך התקופה נבע מדחיפות בצורך תפעולי להתחיל ביישום בתקופה של החופש הגדול וזה לוקח כשלושה חודשים לפחות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

איזה יישום?

אוריה פרץ:

היישום של הרפורמה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

בחופש הגדול אנשים הכי פחות נוסעים. לא הבנתי מה הדחיפות. אנשים יוצאים לחופשות.

אוריה פרץ:

אני אשמח אם משרד התחבורה יתייחס לזה כי זה נעשה בסמכות היועץ המשפטי שלו.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

בסדר, אבל זה לא מה ששאלתי אותך עכשיו. רציתי לדעת האם אפשר לבצע רפורמה כבר במאי כשאומרים שהיא תיכנס לתוקף באוגוסט.

חברי הכנסת, אם תוכלו לעזור לי ולומר משפטי מפתח כי אנחנו באיחור והסיכום שלי הפעם יהיה קצת ארוך.

מיכל וולדיגר (הציונות הדתית):

אני אעשה את זה ממש קצר כי באמת נאמרו כאן הדברים החשובים. אני מזכירה את הזמן הקצר להערות הציבור אבל גם בתוך הזמן הקצר הזה הגישו מאות הסתייגויות. השאלה היא למשרד המשפטים והיא איך מאפשרים במאות הסתייגויות ואחת שהיא לגבי אילת, קיבלה התייחסות עניינית אבל כל היתר לא קיבלו התייחסות עניינית אלא שלילה גורפת.

בערים מסוימות המחיר בפועל עלה משמעותית, אז לבוא ולעבוד על הציבור ולומר לו שהנה, הגדלנו את אחוזי ההנחה, זה באמת מגוחך. אי אפשר לעבוד על הציבור. הציבור בסוף משלם יותר כסף.

אני גם חושבת שיש פגיעה עצומה בציבור לא קטן כשאתם אומרים שלא משנה מה אורך הנסיעה, הוא יצטרך לשלם אותו הדבר אבל יש לא מעט אוכלוסיות שלא נוסעות הרבה אלא הן נוסעות ממקום אחד למקום שני. רציתם לעשות סוג של ממוצע, מי שבסוף נפגע אלה אותן אוכלוסיות שנוסעות מעט. כלומר, משתמשות הרבה בתחבורה הציבורית אבל הן לא נוסעות לאורך עשרות או מאות תחנות אלא מרחקים יותר קצרים. העליתם להן את המחיר בצורה מאוד משמעותית.

הנקודה האחרונה שהיא קשורה ולא קשורה והיא לגבי הסקר שיצא אתמול. רוב רובו נועד לתחבורה ציבורית בשבת. בוועדה כאן, נדמה לי בדצמבר 2020, קראו שאין סמכות וכל הסמכות היא לצמצם קווים ולא להרבות בהם ולא לאפשר את הנסיעה בשבת. אם מסתכלים טוב בתוך הסקר, כל מהותו היא תחבורה ציבורית בשבת. לדעתי הוא לגמרי פופוליסטי. אני לא בכלל לא בטוחה שמותר למשרד לעשות את זה ועל כך אני מוחה. אשמח לקבל תשובות.

מופיד מרעי (כחול לבן):

אדוני היושב ראש, שתי עובדות. בגליל וגם בנגב, בצפון ובדרום, הכול עולה לנו יותר. רפואה ובריאות עולה לנו יותר, הכשרת קרקע עולה לנו יותר, אומרים שמעלים את הסבסוד אבל לאזרח זה עולה

יותר. התשלום בפועל עולה לו יותר. רוצים לעשות רפורמה ולשפר את התחבורה הציבורית אבל גם זה יעלה לנו יותר ואתה בעצמך נתת דוגמאות לכך. עד מתי? לא יכול להיות שמי שגר בצפון ובדרום בסופו של דבר ישלם יותר כדי לחיות בצורה נורמלית.

העובדה השנייה. למשרד התחבורה יש המון נתונים. יש להם המון תלונות מהציבור ויש להם המון בקשות מהציבור. גם מבקר המדינה עשה סקר ואני מציע לקחת את כל הנתונים האלה לשים אותם על השולחן.

לאור מה שעולה כאן ומהדברים שלך, נראה שהסקר לא מעמיק ולא מקצועי. אני מבקש לעצור את הכול ולעשות סקר מעמיק יותר, מקצועי יותר, שיהיה אפשר לקבל - על פי המקצועיות בסקר - את ההחלטות הנכונות כי אחרת יתקבלו החלטות לא נכונות וזה לא מקובל עלינו.

יעל רון בן משה (כחול לבן):

הסקר מונגש בעוד שפות חוץ מעברית?

נעה ליטמנוביץ:

כן. הסקר מונגש בערבית, באמהרית, ברוסית.

מופיד מרעי (כחול לבן):

אבל לזמן מוגבל. הוא מונגש בשפות אבל הוא לא מונגש לציבור.

יושב ראש ועדת הכלכלה, תוודא שההחלטות שלה מבוצעות הלכה למעשה. כל מי שנדרש ומתבקש להביא נתונים לוועדה, צריך לעשות זאת מתוקף החוק.

אלון טל (כחול לבן):

היושב ראש, אני מבקש לציין שברפורמה יש לא רק עבודה על הציבור הישראלי או ניסיון לעבוד עליו אלא גם על העולם כולו. הרי בפריז, בשנת 2015 מדינת ישראל סוף סוף מתייצבת ואומרת שאנחנו מתגייסים לנושא של שינוי האקלים, ואחד משלושת היעדים העיקריים הוא להעביר 20 אחוזים מהנוסעים ברכב פרטי לתחבורה ציבורית. בפועל בשימוש ברכב הפרטי הייתה עלייה של 35 אחוזים. בנסיבות כאלה, אחרי כשל מערכתי שכזה, מן הראוי שהציבור שמבין קצת בזה בעצם מקבל פנייה מסודרת ושבפועל נוריד את המחירים מכולם כי בסופו של דבר מי שנוסע בתחבורה הציבורית – ואני נוסע בתחבורה הציבורית - נענש פעמיים כאשר פעם אחת הוא נענש במחיר והפעם השנייה בזמן ההמתנה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

מזל שעשו לך רב-קו.

אלון טל (כחול לבן):

כשהגעתי לקבל את זה, לצערי הרב הייתה ערימה של בערך 100.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אולי נתרום את הרב-קווים שלנו לאלה שאין להם.

יעקב מרגי (ש"ס):

מכובדי היושב ראש. קודם כל, תודה על הדיון, על העקביות והנחישות שלך להביא את זה לדיון ציבורי. אני תובע את עלבון הוועדה. הזלזול של משרד התחבורה הוא מהדיון הראשון. בתחילה הם באו לכאן ואמרו שהם לא יודעים ואין להם נתונים אבל עוד לא הגענו הביתה אחרי סיום הדיון, התפרסמה הרפורמה. אז גם לשקר במצח נחושה לחברי הכנסת ולציבור בוועדה? אין להם בעיה עם זה שהדיון מוקלט. זאת רפורמה שאין בה כל היגיון. מנסים לתפוס קו מסוים. אני מתפלל, כל אלה שרוממות הסביבה – תמיד בקואליציה היינו בהתנצלות כי באמת אנחנו חסידים של כדור הארץ – בממשלה יש להם את כל האפשרויות לעשות את זה. אם זה בהגנת הסביבה, במקום 100 מיליון שקלים שהיו מיועדים למכשירים,

לקליטת הבקבוקים, מכלי המשקה, נעלמו 100 מיליון השקלים, כנראה מבחני תמיכה לטובת עמותות כאלה ואחרות ואני מבין למה, ומצפים שאנחנו ניקח עם סמל סטטוס חברתי את הבקבוקים לסופרמרקטים. אמרה לי השרה השבוע: מה אתה רוצה, קח אותם לסופר. אמרתי לה: תדעי לך שאת גורמת לכך שיהיו רבבות מכלי משקה בתוך האשפה.

נעזוב אתה סביבה ונחזור לתחבורה הציבורית. חלק מהרפורמה מסיטה נוסעים מהרכבות לאוטובוסים. אין לנו אוטובוסים, אין לנו נהגי אוטובוסים ויש לנו את הצפיפות בכבישים. כשאני מגיע מהדרום, אני מגיע אחרי כמעט שעתיים בדרך שאמורה להיות שעה. מה ההיגיון?

אדוני, אני בטוח ששמעתם אבל טוב שייאמר שוב שהשבוע התפרסם שבגרמניה חופשי-חודשי המחיר הוא 9 יורו.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אתה רוצה להקים קהילה של ש"ס בברלין? יש שם מספיק ישראלים.

יעקב מרגי (ש"ס):

אני לא רוצה לומר לך שאני מיואש.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

היה אחד רבי ישעיהו ברלין. אתם יודעים שיש רחוב עזה ברלין, זה לא על שם העיר ברלין אלא על שם הרב ברלין.

יעקב מרגי (ש"ס):

ידידי המכובד, אני רוצה לסכם. אני לא רוצה לומר שאני מיואש. אני לא מתייאש אבל אני מסופק אם יעלה בידך כי אני רואה את התייחסות השרה ואת הזלזול של השרה בחברי הכנסת.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אתה מרפה את ידי?

יעקב מרגי (ש"ס):

לא.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אתה מתבלבל מרגי. אנחנו נביא תוצאה. אל תתבלבל.

יעקב מרגי (ש"ס):

אני מוכן לבקש התנצלות באותו פורום.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

רק על שמונת חברי הכנסת שהגיעו ב-8:00 בבוקר, רק על הדבר הזה צריך להביא תוצאה.

יעקב מרגי (ש"ס):

ב-20 שנותיי לא ראיתי התייחסות מזלזלת של משרדי הממשלה בחברי הכנסת והייתי שר במשך קדנציה אחת. אנחנו התאבדנו על כל פנייה. באנו לוועדות, נתנו הסברים ונתנו תשובות. מדובר ברפורמה משמעותית שנוגעת בכל אזרח בחיי היום יום שלו וזה היחס וזאת ההתייחסות.

יוסף טייב (ש"ס):

אדוני היושב ראש, אנחנו נוהגים לומר צרת רבים חצי נחמה. לצערי מה שקורה עכשיו זאת פגיעה בציבור שהוא בעיקר בפריפריה, בצפון, ולדבר הזה אסור לך לתת לעבור.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

ובדרום.

יוסף טייב (ש"ס):

כן. אמרתי אנשי פריפריה. צפון, דרום, גם במרכז יש פריפריה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אתמול במליאה מישהי התבלבלה. אתה היית לוחם בצבא.

יוסף טייב (ש"ס):

נכון. בגבעתי. אבל מה זה קשור לעניין?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

צריך לדייק את הדבר הזה.

יוסף טייב (ש"ס):

לצערי התבלבלו. הייתי לוחם ואני גאה על כך שהייתי לוחם. לפעמים אנחנו נוטים לחשוב שאנשי הפריפריה, אנשים מחזיקים מהם מטומטמים, חרדים, ערבים, חברים, כל אזרח במדינה הזאת צריך לקבל את מה שמגיע לו בחסד ולא בדין. נמאס לנו מההתנהגות הזאת של המשרד הזה אבל גם של עוד הרבה משרדי ממשלה. לא יתכן שוועדה תבקש נתונים ולא תקבל אותם. לצערי זה לא קורה רק בוועדה שלך אדוני אבל אני סמוך ובטוח מההיכרות שלי אתך שאתה תעשה את המירב ואנחנו נגבה אותך. אל תהרוס ואל תחת. אני אומר לך את זה ברצינות אדוני היושב ראש. הדבר הזה, אסור לעבור לסדר היום. אנחנו כאן כדי לייצג את הציבור. תפסיקו להכות בו שוב ושוב. זה הציבור החלש בישראל. יש אנשים נכים, מבוגרים, דתיים, חרדים, ערבים. תפסיקו עם הדבר הזה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

נכנסו עוד חברי כנסת. אני באיחור ואני רוצה לסכם את הדיון. אני רוצה לכבד אתכם ולתת לכל אחד מכם ממש דקה. אני שמח שאתם כאן אלא שהגעתם לסיכום.

אימאן ח'טיב יאסין, בבקשה.

יעקב מרגי (ש"ס):

עת הייתי יושב ראש ועדת הכלכלה, היא הייתה יושבת ראש ועדת המשנה לעניין התחבורה הציבורית בחברה הערבית והיא מהאופוזיציה. בגאווה.

אימאן ח'טיב יאסין (רע"מ – רשימת האיחוד הערבי):

תודה רבה. אני מכירה ומוקירה. אני אומרת שתמיד ועדת הכלכלה לקחה נושאים רציניים וענייניים ועבדה במקצועיות, גם אז וגם עכשיו.

יעקב מרגי (ש"ס):

גם היום.

אימאן ח'טיב יאסין (רע"מ – רשימת האיחוד הערבי):

דווקא מהמקום הזה באתי בריצה כי הנושא חשוב לי מאוד ואני מכירה את הבעיות במיוחד בחברה הערבית, בגליל, כאשר אנחנו בפריפריה החברתית והגיאוגרפית. אין לנו תחבורה כמו שצריך, אין לנו תשתיות ובסוף את מה שיש באים לייקר ואני לא יודעת על חשבון מי. אם רוצים לייקר, צריך גם לסבסד. אנחנו מבקשים מאנשים לצאת לעבודה, מבקשים מהם להיות חלק מהחברה, מבקשים מהם לתרום ואנחנו יודעים שהם נמצאים ברבעון התחתון של כל האשכולות, בעוני נוראי. זה אבסורד ואני לא מבינה איך מבקשים דבר כזה. זה כאילו שהם יורדים למעלה מהשמים פעם ראשונה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

את כל כך צודקת. ואנחנו לא במשבר כלכלי במדינה.

אימאן ח'טיב יאסין (רע"מ – רשימת האיחוד הערבי):

נכון. אנחנו לא במשבר כלכלי.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

ואנחנו נדיבים בהרבה תקציבים.

אימאן ח'טיב יאסין (רע"מ – רשימת האיחוד הערבי):

אני אומרת שאסור לתת לזה לקרות.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אנחנו עכשיו רוצים לעשות נתיבי תחבורה ציבורית וזה עולה מיליארדים אבל אנחנו לא יודעים לתת כמה מאות מיליונים לסבסוד נסיעה בתחבורה ציבורית. למי אנחנו סוללים את נתיבי התחבורה הציבורית?

יעקב מרגי (ש"ס):

זה חייב להיות מסובסד וזול לכל החברה הישראלית.

אימאן ח'טיב יאסין (רע"מ – רשימת האיחוד הערבי):

משפט סיום. אני חושבת שזה לא צודק, לא הוגן ואפילו לא ערכי וצריך למצוא פתרונות לסוגיה הזאת ולא לעשות זאת על גב האזרחים הפשוטים והעניים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

תודה. אנחנו לא מתכוונים לוותר. תאמיני לי. תודה רבה.

אוסאמה סעדי (הרשימה המשותפת):

בוקר טוב. תודה אדוני היושב ראש. חבריי חברי הכנסת. באתי להגיד לך כל הכבוד. אנחנו אתך ומאבקך הוא מאבקם של כולנו, של הפריפריה, של כלל האוכלוסיות, במיוחד האוכלוסייה הערבית אותה אנחנו מייצגים והיא הנפגעת הראשית מהרפורמה הזאת. לפעמים כאשר מדברים על רפורמה, לא צריך כל פעם רפורמה. צריכה להיות רפורמה שתשרת את האזרחים אבל רפורמה שלא באה לשרת את האזרחים, לא באה לשרת את הפריפריה ולא באה לשרת את השכבות החלשות – לא צריך אותה.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

דינה לא להתקיים, במיוחד שנעשתה במחטף.

אוסאמה סעדי (הרשימה המשותפת):

תמשיך ואנחנו איתך.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

רפורמה במחטפים והסתרה. הסתרת מידע.

אוסאמה סעדי (הרשימה המשותפת):

נכון.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

ראיתי שהיועץ המשפטי של משרד התחבורה נכנס בסוף הדיון. בפעם הבאה אני אתן לך לדבר. אם אתה רוצה להשתתף, תבוא מוקדם, בזמן, ואל תשאיר את החבריה כאן לבד.

אני מסכם את הדיון. תסלחו לי הפעם שזה יהיה קצת ארוך כי זה חייב לכלול את ההיסטוריה של הדברים.

יעקב מרגי (ש"ס):

קח את כל הזמן.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

ועדת הכלכלה מתייחסת לממשלה ברצינות. איך יודעים את זה? ועדת הכלכלה היא שיאנית החקיקה בכנסת, שיאנית הדיונים בכנסת, שיאנית החוקים בחוק ההסדרים, שיאנית הרפורמות הכלכליות שעברו ושיאנית הדיונים גם במושב וגם בפגרה. כל החוקים שהבאנו, 90 אחוזים מהם הם חוקים ממשלתיים. אנחנו יודעים לעבוד בשירות הממשלה. הוועדה הזאת מלווה באופן ישיר 8 משרדי ממשלה – שיכון, תשתיות, נגב וגליל, חקלאות, כלכלה, תקשורת, תחבורה ותיירות. אנחנו ועדה דורשת, רצינית וקשוחה אבל גם עובדת. מעל 90 אחוזים מההחלטות שלנו הן פה אחד. נדיר שיהיה פאנל כזה של כל סיעות הבית שישב כאן בשעה 8:00 בבוקר ויסכים על נושא אבל זה אופי הוועדה הזאת שבאה לעבוד.

היו לנו המון מורכבויות עם משרדי ממשלה, המון אי הסכמות, אבל אין משרד שלא עשינו איתו רפורמות כולל משרד התחבורה. הבאנו את אחת הרפורמות הכי גדולות. בזמן שמשרד התחבורה לא התייחס ברצינות לוועדת הכלכלה, ואני אפרט, הבאנו את הרפורמה ברכבים אוטונומיים, דברים שמעולם לא ידעו לעשות כאן.

שני משרדים בממשלה הנוכחית לא מתייחסים ברצינות לוועדת הכלכלה. משרד החקלאות שזה הבית שלו הביא את תקנת ההטלה ביום האחרון, כפה הר כגיגית על אף שקיבל התראות חודשים רבים לפני לבוא באופן מסודר ולהביא תקנה מוסכמת. נאלצנו לשים תקנה שגרמה ללולנים לבכות כאן וזה רק כדי שהענף הזה לא יצא משליטה ותכנון. משרד החקלאות בזמן הפגרה הלך והביא תקנה שעוקפת אותנו דרך ועדת חינוך, דרך עילת צער בעלי חיים, שבאה לפרק את הלולים הוותיקים ולפגוע בקשישים ובאלמנות שיש להם לול קטן בגבול הצפון. מסכנים, מרוויחים 7,000 שקלים בחודש והפכו אותם לטייקונים. מסלול עוקף לוועדת הכלכלה.

עוד מסלול עוקף לוועדת הכלכלה הוא הורדת מכסים פראית על פירות וירקות. עוד איום קטן מרחף – פורסם היום בדה מרקר מה הממשלה רוצה לעשות – שהוא עוד מכה בחקלאים. זה לא יקרה. נראה לי מישהו עשה את זה בשביל קמפיין. כבר התחיל הקמפיין, כאשר בדה מרקר פורסמו היום כל מיני חוקים בחקלאות שלא תואמו, לא דוברו ולא נדונו ובאים להכות בחקלאים. כל אחד ילך ויעיין. זה לא יקרה. זה נעשה רק בשביל הקמפיין.

יעקב מרגי (ש"ס):

לא. זאת תפיסת עולם קפיטליסטית.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

זה לא יקרה. לא בבית ספרנו.

אוסאמה סעדי (הרשימה המשותפת):

איזה חוקים?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

עזוב. אוסאמה, אל תסיט אותי ממוקד הדיון. אני רוצה להגיע לנקודה האחרונה. משרד החקלאות לא התייחס ברצינות לוועדת הכלכלה. מה שכן, שר החקלאות הבין את טעותו וישב איתי שעה והלך לכמה פגישות טובות עם החקלאים. אנחנו לא נאפשר מעשים חד צדדיים. לא נאפשר שהם יקדמו תקנה מעל הראש שלנו בוועדת החינוך בלי תיאום איתנו. לא נאפשר פגיעה בחקלאים. נבקש תשובות ברורות איך מקפאים את כל הפגיעה בחקלאים. הדבר הזה כואב לכל סיעות הבית. אין כמעט סיעה שזה לא כואב לה. כמעט אין סיעה שאין לה ישוב חקלאי. אין. יש ערבים ויש חרדים ביישובים חקלאיים. יש ציוניות דתית. כולם. אין סיעה שזה לא כואב לה ועדיין עושים את זה. אלה ששלמות הממשלה בגרום, מכניסים כל יום אצבע בעין לחמש סיעות בית בקואליציה בנושא החקלאות. הגיעו מים עד נפש. המעשים האלה יעצרו.

לגבי התחבורה. משרד התחבורה כבר שנה שלמה לא סופר את ועדת הכלכלה. אני אלך מהקל אל הכבד. משרד התחבורה הביא את התקנה למנוע שכחת ילדים ברכב, ביקש לדחות יישום – דחינו, ביקש עוד דחייה – דחינו, וביקש לבטל והלך מעל הראש שלנו בהחלטת ממשלה. תקנה שרק אנחנו מסוגלים לבטל, הודיע לנו משרד התחבורה שהממשלה החליטה לבטל. הריבון של הכנסת זאת הממשלה. אם כן, קודם תעשו הצבעה לבחירות בממשלה ואז תמנו חברי כנסת. תשנו את השיטה. אבל הכנסת היא זו שממנה את הממשלה והכנסת גם מפילה את הממשלה. כאן רבים מתבלבלים.

הלכו והביאו את התקנה הזאת, לבטל אותה, בלי לשאול אותנו. אמרנו שאין בעיה, גם לבטל את התקנה, שימו 5 מיליון שקלים, קנו כמה אלפי ערכות, לכו למרכזי הגיל הרך, לכו למשפחות, בואו נעשה פיילוט, בואו נחקור. בעוונותינו יש בשנה שלושה עד ארבעה תינוקות שנפטרים עקב שכחת ילדים במכונית. בואו נציל ילד או שניים עם הסברה. 5 מיליון שקלים. משרד של 50 מיליארד שקלים לא מצא 5 מיליון שקלים לבקשת ועדת הכלכלה. לא נמצאו הכספים האלה.

רשויות מקומיות, תאונות בדרכים. הרלב"ד קורסת, מדשדשת, ממאות מיליוני שקלים הפכה לגוף חלש, קיבלה יושב ראש מעולה – אבי נאור – שמתחיל לסדר שם את הדברים. ביקשנו שישימו שם 20 מיליון שקלים. פעם היו 80 מיליון שקלים לפרויקטים לבטיחות בדרכים ברשויות מקומיות. קיבלנו אפס שקלים. ביקשנו תשובה טובה לכביש 6 כי כואב לנו שהוא לא מחובר, אפילו בשביל האוטובוסים של תחבורה ציבורית צריך את כביש 6 – לא קיבלנו תשובה. עשינו כאן מספר דיונים על תחנת רכבת שבוטלה בשרירות לב, תחנת אחיטוב, לא קיבלנו תשובה.

אז התחילה פרשיית רפורמת דרך שווה. זה התחיל מערנות של חברי הכנסת שאמרו לי: תשמע, מיכאל, עושים רפורמה ואף אחד לא יודע וזה פוגע. בפגרה, במקום לנוח, אני עושה דיון ושואל את הנציגים אם יש משהו, יש מספרים, מי נפגע. אני זוכר את השאלה שלי שהייתה מי מרוויח ומי נפגע. אמרו לי אין נתונים סופיים.

חצי שעה אחרי הדיון אנחנו צריכים לשמוע הודעה של שר האוצר ושרת התחבורה שיש לה רפורמה והיא תציג אותה למוחרת? כבודנו לא חשוב, אם עשיתם רפורמה ולא פגעתם באף אוכלוסייה חלשה – דלגו עלינו, ויתרנו על כבודנו, כבודנו מחול. אז אתה מתחיל לבדוק את הרפורמה ורואה שלישיובי הפריפריה מכפילים את עלות הנסיעה בתוך היישוב, אומרים לסטודנטים שלא פגעו בהם אבל סטודנט הוא נוסע מזדמן בכל הארץ, הוא לא יעשה חופשי-חודשי אבל הוא לא יכול לעשות ערך צבור ולכן הלכו לו 20 אחוזים מהחיסכון שלו לנסיעות. אחר כך שתי ערים חרדיות, אתה רוצה לייקר להן ב-30 אחוזים את העלות? בסדר, אבל אתה מייקר להם ב-300 אחוזים? לסדום ועמורה נהיינו? העניינים ביותר שאין להם רכב ישלמו 300 אחוזים יותר? זאת לא רשעות? העניינים ביותר, עם הכי פחות רכבים ועם הכי תרבות של נסיעה בתחבורה הציבורית צריכים לשלם 300 אחוזים יותר? זאת הרפורמה?

אוסאמה סעדי (הרשימה המשותפת):

שיקנו רכבים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

הם יקנו.

יעקב מרגי (ש"ס):

אין היכן לנסוע. הכבישים פקוקים.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

אישה חולת סרטן שנוסעת בכרטיס מזדמן פעם בשבוע לסורוקה לבדיקה או חולה דיאליזה שנוסע פעמיים בשבוע, הוא יעשה חופשי-חודשי? לא מגיע לו לשלם בזול? לקבל שירותים בבאר שבע במשרדי הממשלה פעם בשבועיים? למה תושב ירוחם צריך לשלם יותר? למה הרכבת עולה יותר? למה חופשי-חודשי של רכבת יתייקר? ייסעו עובדים לעבודה ברכבת, המעסיק יגיד להם שהוא משלם להם לפי חופשי-חודשי של אוטובוס כי זה יותר זול לו. את זה הם לא פתרו ותהיה כאן פגיעה בשכר של אנשים.

אמרנו להם קחו שבועיים, תקנו את הרפורמה. כלום. לא סופרים את ועדת הכלכלה. אז אני נאלץ לקבל החלטות. יש לי כאן דיון אחד קצר שנעשה אותו מפאת כבודם של מי שהגיע אליו והחל משבוע הבא, בעצם מיידית, כל דיוני ועדת הכלכלה מוטלים לצמיתות ולא יהיו דיונים לא בוועדה ולא בוועדות המשנה. הכול מבוטל.

יעקב מרגי (ש"ס):

תיתן להם פרס?

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

חכה. אני מתכוון לא להצביע עם הקואליציה למעט הצבעות אי אמון בממשלה. אולי בהמשך גם את זה לא אבל כרגע הצבעות אי המון בממשלה אני אצביע בעד כדי שלא יהיה פתחון פה להפוך את זה לפוליטי. זה לא פוליטי. אלה רק אוכלוסיות מוחלשות. אל תפגעו בחקלאים בגבול הצפון ואל תפגעו בעניים בתחבורה הציבורית ותקבלו אותי שותף. לא משנה איך התנהגתם לוועדה, מחלנו על כבודנו, אבל תביאו תוצאה.

עד אז לא אצביע במליאה. בשלב ראשון. אולי יום אחד אני אצביע גם נגד חוקים מסוימים. בשלב ראשון לא אצביע במליאה.

יעקב מרגי (ש"ס):

זה לא אפקטיבי כי המשותפת תיתן להם גב.

היו"ר מיכאל מרדכי ביטון:

כרגע בשלב הזה אני מגיע רק להצבעות אי אמון בממשלה. אם יש מנהיגות בישראל, ראש ממשלה, ראש ממשלה חליפי וראשי קואליציה שידעו לפתור את זה תוך יום-יומיים ונתקן 70-80 אחוזים מהרפורמה – אפשר או לתקן אותה ולמנוע את הפגיעה בערך הצבור ועוד דברים. 70-80 אחוזים, אני אקבל תיקונים או לדחות אותה לחוק ההסדרים ולבצע אותה כראוי איתנו בהסכמה.

זה לגבי התחבורה.

בחקלאות לעצור כל מהלך חד צדדי כולל התקנה בחינוך עד להסכמות עם החקלאים.

אלה שתי הדרישות שלי. לצערי אני מקבל החלטה קשה כזאת וכל מה שכואב לי אלה הם העניים. מחלנו על כבודנו, מחלנו על התנהלות, יגידו שזה פוליטי, יגידו רדיפה אישית, יקשקשו בזנב, בסוף הנסיעה באופקים, בבית שאן, בטבריה, במצפה רמון, בערד, בקריית שמונה, בשדרות עלתה 2.4 שקלים ועכשיו היא עולה 5.5 שקלים שהם מהווים התייקרות של 130 אחוזים בתחום של העניים. לא הדיור התייקר כך, לא הדלק ולא כלום ואתם רוצים להסתיר את זה מעיני הציבור? את גניבת הדעת הזאת? את המחטף? חשבתם שזה יעבור בשקט? לא במשמרת שלנו.

תודה. אני נועל את הדין.

הישיבה ננעלה בשעה 09:22.

נספח 11

יפוי כוח מאת העותרת

עמוד 212

ייפוי כוח

אני הח"מ, חל"צ אמת ליעקב מס' 516288420 ממנה ומייפה את כוחם של עוה"ד מאיר אברהם ו/או יגל דוד ו/או כל עו"ד אחר ממשרד ד"ר י. וינרוט ושות' לעשות בשמי ובמקומי, להיות באי כוחי ולפעול בשמי באשר לעמותה ובכל הקשור ו/או הנובע מכך כדלקמן:

1. לחתום על ולהגיש בשמי כל תביעה או תביעה שכנגד, ו/או כל בקשה, הגנה, התנגדות, בקשה למתן רשות לערער, ערעור, דיון נוסף, הודעה, טענה, השגה, ערר, תובענה או כל הליך אחר הנוגע או הנובע מההליך הנ"ל ללא יוצא מן הכלל.
2. לחתום על ו/או לשלוח התראות נוטריוניות או אחרות, לדרוש הכרזת פשיטת רגל, או פירוק גוף משפטי ולעשות את כל הפעולות הקשורות והנובעות מהעניין הנ"ל.
3. לייצגנו ולהופיע בשמנו ובמקומו בקשר לכל אחת מהפעולות הנ"ל בפני כל בתי המשפט, בתי הדין למיניהם, רשויות ממשלתיות, עיריות, מועצות מקומיות ו/או כל רשות אחרת, עד לערכאתם העליונה, ככל שהדברים נוגעים או קשורים לעניין הנ"ל.
4. לנקוט בכל הפעולות הכרוכות בייצוג האמור והמותרות על-פי סדרי הדין הקיימים או שיהיו קיימים בעתיד ובכללם הזמנת עדים ומינוי מומחים, והכל על-פי הדין שיחול וכפי שבא כחי ימצא לנכון.
5. למסור כל עניין הנובע מהעניין האמור לעיל לבוררות ולחתום על שטר בוררות כפי שבא כחי ימצא לנכון.
6. להתפשר בכל עניין הנוגע או הנובע מהעניינים האמורים לעיל לפי שקול דעתו של בא כחי ולחתום על פשרה כזו בבית המשפט או מחוצה לו.
7. להוציא לפועל כל פס"ד או החלטה או צו, לדרוש צווי מכירה או פקודות מאסר ולנקוט בכל הפעולות המותרות על פי חוק ההוצאה לפועל ותקנותיו, הנובעים מהעניין הנ"ל.
8. לנקוט בכל הפעולות ולחתום על כל מסמך או כתב בלי יוצא מן הכלל אשר בא כחי ימצא לנכון בכל עניין הנובע ו/או הנוגע לעניין הנ"ל.
9. לגבות את סכום התביעה או כל סכום אחר בכל עניין מהעניינים הנ"ל לרבות הוצאות בית המשפט ושכר טרחת עו"ד, לקבל בשמי כל מסמך וחפץ ולתת קבלות ושחרורים כפי שבא כוחי ימצא לנכון ולמתאים.
10. לבקש ולקבל מידע שהננו זכאים לקבלו על פי כל דין מכל מאגר מידע של רשות כלשהי הנוגע לעניין הנ"ל.
11. להעביר יפוי כח זה על כל הסמכויות שבו או חלק מהן לעו"ד אחר עם זכות העברה לאחרים, לפטרם ולמנות אחרים במקומם ולנהל את עניני הנ"ל לפי ראות עיניו ובכלל לעשות את כל הצעדים שימצא לנכון ומועיל בקשר עם המשפט או עם עניני הנ"ל והריני מאשר את מעשיו או מעשי ממלאי המקום בתוקף יפוי כח זה מראש.

ולראיה באתי על החתום, היום, 15 לחודש מאי 2022

הריני מאשר חתימת מרשתנו הנ"ל


מאיר אברהם, עו"ד


חל"צ אמת ליעקב מס' 516288420

נספח 12

תצהיר מטעם העותרת

עמוד 214

תצהיר

אני הח"מ, מר ישראל גפנר, ת.ז. 29507357, לאחר שהוזהרתי כי עלי להצהיר את האמת וכי אהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא אעשה כן, מצהיר בזאת בכתב, כדלקמן:

הנני עושה תצהירי זה כתמיכה בעתירה למתן צו על תנאי בעניין **צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי שירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית), תשפ"ב-2022** וכן **צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (דמי נסיעה ברכבת וברכבל), תשפ"ב-2022** (להלן: **העתירה ו-הצווים**, בהתאמה);

1. הנני מנהלה של העותרת, אמת ליעקב בע"מ – חל"צ 516288420.
2. העובדות שבעתירה, אלו שבידיעתי האישית – נכונות; ואלו שאינן בידיעתי האישית, הרי שהן נכונות לפי מיטב ידיעתי ואמונתי; הטענות המשפטיות שבעתירה אף הן נכונות לפי מיטב ידיעתי ואמונתי, המקור לידיעתי ולאמונתי הוא, בין היתר, ייעוץ משפטי שקיבלתי.
3. הנני מצהיר כי זהו שמי וזו חתימתי ותוכן תצהירי אמת.



 מר ישראל גפנר

אישור

הריני מאשר, כי ביום 20 בחודש יוני שנת 2022, הופיע לפניי, עו"ד מאיר אברהם, מ.ר. 75142, מר ישראל גפנר, הנושא ת"ז מס' 29507357, שזוהה על-ידי, והמוכר לי אישית ו/או כלקוח קבוע, בהתאם להגדרת כלל 14(ג) לכללי לשכת עורכי הדין (אתיקה מקצועית), התשמ"ו-1986. ההופעה לפניי בוצעה באמצעות היוועדות חזותית אשר מתועדת אצלי, כאשר המצהיר מופיע לפניי על גבי הצג, עת הצהרתו מושא האימות לפניו והוא מצהיר בפניי כי הוא מצוי במדינת-ישראל בזמן החתימה והאימות, והוא מסכים לתיעוד החזותי ועשיית השימוש בו. לאחר שהוזהרתי את המצהיר, כי עליו להצהיר את האמת, וכי הוא צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא יעשה כן, אישר הנ"ל את נכונות הצהרתו, אשר הוצגה לי במלואה במסגרת ההיוועדות החזותית וחתם עליה מולי.



 מאיר אברהם, עו"ד