

פרוטקול מס' 181

מישיבת ועדת הכלכלה
יום רביעי כ"ו בחשוון התשנ"ח (26.11.1997), שעה 9:00

נכחו:

חברי הוועדה: אברהם יחזקאל - יו"ר
אפי אושעיה

| <u>מוזמנים:</u> | <u>משרד התחבורה:</u> |
|-----------------|---|
| | נחום לנגנטל - מנכ"ל |
| | ישי טלאור - עוזר מנכ"ל |
| | עדה וייס - ס/יוהמ"ש |
| | אלכס לנגר - מנהל אגף בכיר תח"צ |
| | איציק לביא - מהנדס מחלקת תח"צ |
| | שלמה אלישר - סגן מנהל אגף תכנון והנדסה |
| | אבנר עובדיה |
| | אופיר קרני - רפרנט אגף תקציבים, משרד האוצר |
| | בני רובין - משרד המשפטים |
| | יוסי שא-נס - מנכ"ל הרשות להגנת הצרכן |
| | <u>קואפרטיב דן:</u> |
| | שייקה זדורי - יו"ר |
| | יורם שרעבי - ראש אגף כספים |
| | איציק כהן - מנהל תחום כלכלה וחשבות |
| | איציק כגן - דובר |
| | <u>קואפרטיב אגד:</u> |
| | מיכה ברנר - מנהל אגף תנועה |
| | אפרים נתנאל - מנהל מחלקת תעריפים וסובסידיות |
| | עו"ד דוד פולק - לשכת עורכי הדין |
| | עו"ד אסתר סיון - שדולת הנשים |

יועצת משפטית: אתי בנדלר

מנהלת הוועדה: לאה ורון

קצרנית: חנה כהן

סדר היום: 1. הצעת חוק איסור הפליה בתחבורה הציבורית, התשנ"ז - 1996 של חה"כ אברהם יחזקאל.

2. תעריפי הנסיעה בקווי השירות של "אגד" ו"דן".

הצעת חוק איסור הפליה בתחבורה הציבורית, התשנ"ז - 1996, של חה"כ אברהם יחזקאלהיו"ר אברהם יחזקאל:

בוקר טוב, אני מתכבד לפתוח את ישיבת הוועדה בהצעת החוק שהגשתי על איסור הפליה בתחבורה הציבורית, התשנ"ז - 1996. הצעת חוק זו לא נועדה לחסום לגמרי אפשרות להפעלת תחבורה ציבורית במתכונת אחרת ממה שנהוג היום, כי לקראת הקריאה השניה והשלישית יתכן שיהיו חריגים, כמו: תחבורה ציבורית לצרכי קהילה, בטחון ועוד דברים שקשורים בבעיות ספציפיות, שנראה לעיתים שהם נותנים הכשר לכאורה לתופעות מסוג זה.

בהצעת חוק זו יש לכאורה אלמנט דקלרטיבי בלבד, אך מתברר שזה בא לידי ביטוי מעשי, בתופעות שאכן היו.

1. הגדרות - "תחבורה ציבורית" - "כלי רכב המוביל נוסעים לרבות אוטובוס ציבורי, אוטובוס פרטי, זוטובוס, מונית כפי שהוגדרו בתקנת התעבורה, התשכ"א - 1961".

2. "איסור הפליה בתחבורה ציבורית" - "לא תוגבל זכותו של אדם להשתמש בתחבורה ציבורית על רקע השתייכותו לדת, גזע, לאום, מין, עדה, אורח חיים או מוצא".

3. "עונשין" - "העובר על הוראת חוק זו דינו - מאסר שנתיים".

אנו כמובן נשנה עונש זה של שנתיים.

4. "ביצוע" - "שר התחבורה ממונה על ביצוע חוק זה, והוא רשאי להתקין תקנות לביצועו".

נחום לנגנטל:

שר התחבורה מינה ועדה שעסקה בהגברת השימוש בתחבורה הציבורית בקרב המגזר החרדי. צריך לזכור ששני ציבורים מאוד מהותיים משתמשים בתחבורה הציבורית, שאפשר לאפיין אותם מבחינה סוציולוגית: הציבור החרדי והציבור הערבי. כל עוד התחבורה הציבורית לא תעבור לעידן חדש יותר היא יותר לקהל "שבויים", בשפה שלנו, ופחות לקהל שבוחר בזה כאלטרנטיבה. משום כך כשבא ציבור כל כך חשוב כמו הציבור החרדי, שמרוכז במקומות מסויימים, הדרישה שלו לתחבורה נפרדת לנשים וגברים מובנת לי, למרות שאני לא חי כך את חיי. לא עמדתי בשום לחץ פוליטי, אך הרגשתי שבאים אנשים ומדברים מצור מחצבתם וליבם, ומבקשים בקשה שעל פניה נראית בלתי סבירה להתנהגות האישית שלי, אך איני צריך להכפיף את התנהגותי על אנשים אחרים.

באו אלינו מהמגזר החרדי ואמרו שכל חיייהם מתנהלים עם הפרדה בין נשים לגברים, והתחבורה הציבורית שמהווה גורם התחכחות גדול בין נשים לגברים יוצרת להם אי נעימות מאוד גדולה. נציגי המגזר החרדי ביקשו לעשות הפרדה בין נשים לגברים בתחבורה הציבורית. לצורך זה התכנסה ועדה שהיו חברים בה נציגי הקואופרטיבים של התחבורה הציבורית, יועצים משפטיים וגורמים נוספים. בוועדה זו הוחלט ככלל, שאנו לא נתקין תקנות מחייבות ושבאוטובוסים כל אחד יתנהג כפי שהוא רוצה, אך תהיה המלצה ובקשה מאיתנו לעולי האוטובוס איך להתנהג.

ועדת הכלכלה
26.11.1997

אפי אושעיה:

כמו לגבי נסיעה בשבת ברחובות מסויימים. יש בקשה לא ליסוע בשבת, אך אין איסור על כך.

נחום לנגנטל:

זה בהחלט לא איסור, אלא בקשה להתנהגות מסויימת. דנו באפשרות שיהיה אוטובוס אחד לנשים ואחד לגברים, אך דווקא נציגי המגזר החרדי אמרו שהם נוסעים יחד כמשפחה ולכן אין להעלות על הדעת להפריד בין בני המשפחה. לאחר הרבה דיונים לגבי מה נוח וטוב להם הגענו לסיכום שיהיה אוטובוס אחד לגברים ונשים שהעליה לגברים תהיה מקדימה ולנשים מאחור. צריך להבין שעליה לאוטובוס מאחור היא עליה של אמו, כלומר נשים עולות מאחור עם כרטיס מיוחד ואין מי שיבדוק אותן בדבר הזה. אם נשים כרטיסן גם מאחור העלות תהיה כפולה.

הוחלט לעשות פיילוט ל-4 חודשים, בו כמובן לא נשנה תקנות וכד', אלא יהיה מעקב איך זה מתבצע בשטח. גם בתקופת הפיילוט כמובן שאם יהיה גבר שירצה לשבת מאחור או להיפך הם יוכלו מבחינה חוקית לעשות זאת. עובדה נוספת חשובה מאוד היא שלצורך הניסוי בחרנו בקווים שמתחילים, עוברים ונגמרים רק באיזור שהוא כולו חרדי, כלומר שזה עונה לצורכי הקהילה. לפיכך נבחרו שני קווים בבני ברק, זאת כדי לבחור מקום שבו 100% מהמשתמשים הפוטנציאליים הם חרדים.

שר התחבורה אישר את המלצותינו גם לאור העובדה שכולן היו בהסכמה פה אחד של נציגי הקואופרטיבים וגם של נציגי החרדים. כשהתחלנו את דיוני הוועדה הרגשנו שאנו צריכים לשכנע את הקואופרטיבים, אך בסיום התהליך, כאשר בחרנו לניסוי רק קווים של דן, נציגי "אגד" טענו שצריך לעשות את הניסוי גם אצלם כדי שלא ייראה שרק "דן" הולכת עם האוכלוסייה החרדית. האווירה היתה של בעד ושל הכרה בחשיבות העניין בגלל צורכי הקהילה המאוד מיוחדים. אגב, כל אוכלוסייה שהיא אם תבקש משהו שהוא לצרכיה, בדרך של הסדר, אנו ניעתר לה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אם מחר באום אל-פחם, שבה יש רק אוכלוסייה ערבית, יבקשו ליסוע בתוך היישוב באוטובוס שמסיע רק ערבים, על פי התיזה שלך, הבקשה תיענה.

נחום לנגנטל:

העיקרון הוא שאם כל המשתמשים באותו קו הם מאותה קהילה וזה לצרכי הקהילה, זה בהחלט יתקבל.

איציק כהן:

הסידור שלנו הוא וולונטרי, אין בו שום כפיה.

נחום לנגנטל:

באופן עקרוני אנו ניעתר לכל בקשה שהיא לצורכי קהילה ושיש בה סבירות הגיונית. מה שמנחה את משרד התחבורה הוא הרצון שהתחבורה הציבורית תגדל ויותר אנשים ישתמשו בשירותיה, ולא ישתמשו באלטרנטיבות אחרות. צריך להיות מודעים לאמת, שאם לא ניענה לצרכים, יהיה שימוש באוטובוסים פירטיים שיתנו את השירות הזה.

ועדת הכלכלה
26.11.1997

היו"ר אברהם יחזקאל:

קיימת כבר תופעה של מוניות פירטיות והמצב הזה לא יוצר תופעה שאינה קיימת.

נחום לנגנטל:

הניסוי עד עתה משביע רצון ואנו כמובן נשפר אותו. הניסוי בודק אם באמת הנשים משלמות ושאינן מעברות בין הגברים לנשים ואין סכסוכים על רקע זה. הנתונים מראים בבירור שיש עליה חדה בשימוש בקווים אלה: כמות הנוסעים בעבר בקו 5 ב' היתה 2000 נוסעים ביום ואילו המספר היום עומד על 3,700 נוסעים ביום.

אפי אושעיה:

איך אתה מסביר את הגידול החד הזה, מה הם עשו קודם לכן?

נחום לנגנטל:

יתכן שחלק הלכו ברגל, כדברי האדמו"ר מוויזניץ, וחלק אחר השתמש בתחבורה פירטית. היום אנו אוכפים יותר את החוק על תחבורה פירטית, כי אין היום גם הצדקה מוסרית לזה.

אפי אושעיה:

ניתן לומר שקודם לכן היתה הפליה בפועל נגד החרדים, שנאלצו למעשה ללכת ברגל, כי לא יכלו ליסוע באוטובוס.

מיכה ברנר:

הם יכלו ליסוע, הם רק מנעו מעצמם.

נחום לנגנטל:

הניסוי לא בוצע בירושלים בגלל המתרחקות שהיתה סביב כביש בר-אילן. דה-פקטו, בלי התערבות של משרד התחבורה, פועל קו 10 בתוך השכונות החרדיות והם מחליטים בעצמם איך תהיה ההפרדה.

אנו מבקשים להרחיב הסדר זה לצרכים מיוחדים של הקהילה ואם זה מוסיף שימוש זה טוב מכל הבחינות: גם משרת את הקהילה וגם יותר רווחי לקואופרטיבים. בסידור זה יש רק מרוויחים.

איני רוצה שישמע שמשרד התחבורה מתנגד להצעת החוק של יושב ראש הוועדה לגבי איסור הפליה בתחבורה הציבורית, כי גם אנו נגד הפליה מכל סוג שהוא. לא צריכה להיות הצהרה של משרד התחבורה בעניין, כי זה מאושיות הדמוקרטיה של מדינת ישראל. אך אני חושב שצריכה להיות הסתייגות כלשהי בגוף החוק, כדי שיאפשר לנו להיענות לאותם צרכים מיוחדים וייחודיים של קהילה מסוימת.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לקראת הקריאה השניה והשלישית אנו נשקול את העניין.

ועדת הכלכלה
26.11.1997

אפי אושעיה:

במבט ראשון נראה שצריך הצעת חוק גורפת, אך אחרי ששמעתי את דברי מנכ"ל משרד התחבורה נוצר רושם שצריך לעיתים את ההסדרים האלה. הטיעונים של משרד התחבורה צודקים כי יש צרכים מיוחדים לקהילה החרדית שמרוכזת במקומות מסויימים. מצד שני מתעוררת השאלה מה יקרה עם הערבים שגם הם ירצו סידור משלהם, או שכונות שיש בהן הרבה עובדים זרים, שההורים שם ירצו קו נפרד לילדיהם, כי הם מפחדים מהעובדים הזרים. אין לזה גבולות ולכן צריך למצוא מוצא, כי קשה להגדיר אוכלוסיות למרות שקל להגדיר את האוכלוסיה החרדית.

כולנו נגד הפליה, אך לא קיבלתי תשובות איך מונעים את הרחבת התופעה הזו. אם היינו יודעים שזה לצרכים חד פעמיים ובזה נגמר העניין, אפשר היה להיענות ואולי לא היה צריך את הצעת החוק הזו. על משרד התחבורה להביא לוועדה תשובות מה הם מציעים לעשות באופן מעשי.

נחום לנגנטל:

עמדת השרים לענייני חקיקה היא להתנגד להצעת החוק, כי הטענה של משרד התחבורה היא שבתקנות התעבורה קיים איסור ההפליה.

אפי אושעיה:

גם ועדת השרים וגם משרד התחבורה שיקראו את רוח החוק האומר שאין להגביל את זכותו של אדם, צריכים להסכים, שהרי אף אחד לא בעד להגביל זכותו של אדם.

עדה וייס:

זה מוסדר היום בתקנות התעבורה.

אפי אושעיה:

לאור הדברים של מנכ"ל משרד התחבורה אין לנו מנוס אלא לאשר את הצעת החוק הזו בקריאה ראשונה, עד שיביאו לנו הצעות מפורטות איך מתמודדים עם מצב של התרחבות התופעה, כי ההתרחבות לא תאחר לבוא.

אסתר סיון:

אני רוצה לברך על היוזמה להצעת החוק, אך לצערנו היא לא כוללת את כל המצבים בהם יש הפליה בתחבורה הציבורית. כאשר יש המלצה של המדינה להפריד בין נשים לגברים, אנו רואים בזה הפליה חמורה שמנוגדת למצב המשפטי שקיים היום. אני מבקשת להרחיב את הצעת החוק, כי לעניות דעתי לא כוללת מצבים של הפרדה בתוך כלי התחבורה הציבורי. כאשר כתוב ש"לא תוגבל זכותו של אדם להשתמש בתחבורה הציבורית", לכאורה משרד התחבורה יכול לומר שזכותו של אדם לא מוגבלת לעלות לאוטובוס, אך קיימת ההפליה בתוך האוטובוס.

ועדת הכלכלה
26.11.1997

אפי אושעיה:

מה עושים עם נשים וגברים שמקופחים כי הם אינם יכולים להיות באוטובוס מעורב? העובדה שבעקבות הניסוי מספר המשתמשים באותם קווים כמעט הוכפל. לכאורה אומנם אין קיפוח אך הם לא ניצלו את זכותם האזרחית ליסוע בתחבורה הציבורית.

אסתר סיון:

הדוגמאות שהעלו יושב ראש הוועדה וחבר הכנסת אושעיה מספיקות כדי להוכיח לנו שלכאורה יש קיפוח של אוכלוסייה אחת על חשבון השניה ולכן אין שום הצדקה שהמדינה תיטול בכלל עמדה בשאלה זו. יכול להיות שהאוכלוסייה החרדית תרצה גם הפרדה בתורים בתוך בנקים, או שירצו הפרדה במדרכות כדי שחם וחלילה גבר לא יעבור בין שתי נשים. האם מדינת ישראל שחוקקה את חוק יסוד כבוד האדם וחירותו ושקיימים בה עוד לפני חוק זה עקרונות של שיוויון והיעדר הפליה, צריכה לנקוט עמדה בשאלה זו?

קיבלתי תלונה אנונימית ועוד כמה תלונות מנשים שטענו שלכאורה הן יכולות לשבת בחלק הקדמי, אך אם הן עושות זאת הן זוכות למבטי בוח ולקללות. האם אישה צריכה לסבול מהפליה כזו רק בגלל היותה אישה? זו שאלה מאוד פשוטה שאני חושבת שמשרד התחבורה לא ענה עליה. משפחה חרדית נוסעת בממוצע בין 12 ל- 15 נסיעות ביום, שזה פי כמה וכמה משתי נסיעות ביום של משפחה חילונית ממוצעת. האם כדי להגביר עוד יותר את השימוש של האוכלוסייה החרדית בתחבורה הציבורית צריך לפגוע ב- 51% מהאוכלוסייה?

היו"ר אברהם יחזקאל:

בדברייך האחרונים סתרת את עצמך, כי הלוגיקה אומרת שאם אני משתמש במשהו יותר פעמים ממישהו אחר, זכותי לבקש מנותן השירות לקבל שירות ייחודי.

אסתר סיון:

זה נכון, אך לא בכל מצב.

בני רובין:

העקרון של אי הפליה קבוע בחוק ולכן מבחינה זו אנו לא חושבים שצריך חוק זה.

אתי בנדלה:

לאיזה חוק אתה מתכוון? ייתכן שהכוונה לתקנה 434 בתקנות התעבורה, האומרת: "נהג וכרטיסן חייבים להסיע כל נוסע המוכן לשלם את שכר הנסיעה".

משרד המשפטים טוען שאין צורך בהצעת החוק משום שהעיקרון של אי הפליה הוא עיקרון ברור ומעוגן בחוק, והחוק לעניין זה היא תקנה כלשהי בתקנות התעבורה. השאלה כרגע היא מה העמדה של משרד המשפטים ביחס לנושא העקרוני?

עדה וייס:

אין מקום לחקיקה ספציפית בנושא.

ועדת הכלכלה
26.11.1997

היו"ר אברהם יחזקאל:

מדובר כאן בהפליה בין נשים לגברים, מדובר אומנם במקרה זה בקו פנימי אחד בבני ברק, אך זה ימשיך בפיצול ירושלים על פי בסיס של נסיעות בתחבורה ציבורית, וזה יגמר בזה שערבים במקום כלשהו ירצו תחבורה נפרדת לערבים ושנצטרך לעשות תחבורה לפועלים זרים. אם אכן הם יתעקשו על כך הם יקבלו, כי בית המשפט יפסוק להם זאת על פי עקרון השוויון. התקדים כאן הוא הבעייתי. עקרונית אנו חייבים להיות נגד התקדים, ועל הפרקטיקה יש לדבר אחר כך.

בני רובין:

הקביעה שיהיה הסדר כזה חייבת להיות סבירה ותמיד כפופה לעיקרון של סבירות. במקרה זה הסבירות די ברורה ואפילו חברי הכנסת קיבלו את זה. ברגע שיגבילו את זה לפי לאום, כלומר תחבורה ציבורית לערבים או ליהודים, אני חושב שזה יהיה בלתי סביר על פניו, ולכן לא צריך לחשוש ממעבר לשלב כזה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

יכול להיות שעל פי מבחן הסבירות שלך, יהיה אחד שיאמר שההבחנה בין חרדי לחילוני הוא לא מבחן של סבירות. זו אומנם לא הבחנה על רקע לאום, אך גם היא בעייתית ויכולה להביא בעתיד גם להבחנה של לאום. אולי אז המחוקק יתערב, אבל זה יהיה מאוחר. לכן אני טוען שכבר עתה ברמה העקרונית צריך שנגיד שלא מקובלת עלינו הפליה בנסיעה בתחבורה הציבורית על כל בסיס. מבחן הסבירות הוא מבחן בעייתי והוא נותן שיקולי דעת לערכאות משפטיות. אני לא רוצה להגיע לבית משפט, אני רואה את התופעה בתחילת הדרך ואני מבקש לעצור אותה באמצעות חוק.

בני רובין:

איני בטוח שבית משפט היה פוסק את זה על בסיס של חוסר סבירות במצב המשפטי הקיים.

מיכה ברנר:

בירושלים פועל קו שירות רגיל, כמו כל קווי השירות בירושלים, שהמסלול שלו הוא בין שכונות חרדיות. בקו זה החרדים מסתדרים בינם לבין עצמם ומחליטים שבאוטובוס הזה יסעו גברים ובאחר נשים. בעיקרון אנו פסיביים לחלוטין וכל אזרח במדינת ישראל רשאי לעלות לאוטובוס וליסוע בקו השירות הזה.

אני מסכים עם דברי מנכ"ל משרד התחבורה שהמטרה היא להגביר את השימוש בתחבורה הציבורית. הוויכוח יכול להיות על הדרך והשיטה איך מגיעים למטרה זו. אני מניח שמן הסתם יעלו עוד נושאים, שלא בהקשר המגזר החרדי, איך מגיעים לכך שיותר נוסעים ישתמשו בתחבורה הציבורית. שקלנו את הדברים הללו עם נציגי משרד התחבורה ועם נציגי המגזר החרדי, איך באמת נגיע למצב שהם עצמם, צרכנים של התחבורה הציבורית באמונים הרבה יותר גבוהים מאשר כלל האוכלוסייה, יעשו שימוש בתחבורה הציבורית. צריך לבדוק כל דבר לגופו של עניין, כי בהצעת החוק יש איזושהי החלטה גורפת. אנו מדברים על מקומות מאוד ספציפיים, מוגדרים וממוקדים של המגזר החרדי ולשם אנו מכוונים את הקווים האלה. לדעתי המצב הקיים היום שרק המגזר החרדי משתמש בקווים האלה והצעת החוק, אם תהיה כזו, לא תשנה את המצב, כי רק המגזר החרדי משתמש בקווים אלה.

ועדת הכלכלה
26.11.1997

היו"ר אברהם יחזקאל:

שום קו כזה לא שווה בעיניי, אם אישה אחת חילונית תרצה באקראי לעלות לקו כזה שרק ציבור חרדי משתמש בו ולא תוכל לעשות זאת.

אפרים נתנאל:

מדובר בקווים שהתדירות שלהם גבוהה, ואם אישה חילונית לא רוצה לעשות דווקא היא לא תעלה לאותו אוטובוס של גברים, אלא תמתין לאוטובוס של נשים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מה יהיה בקו בין בית שמש לבני ברק? האם גם שם ההסדר הזה יפעל בצורה טובה לכולם?

אפרים נתנאל:

אמון עלי מנכ"ל משרד התחבורה שיחשוב טוב טוב לפני שיתן את האישור שלו לקווים כאלה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

צריך קודם להודות בעובדות, שהתקדים הזה עלול להביא להתפתחות התופעה. אם מחר בשכונה החדשה בבית שמש יפנו אליכם, בצדק, כי אלה צורכי הקהילה, ויבקשו תחבורה מהשכונה החדשה לבני ברק רק בקו חרדי, סביר וצודק מבחינת "אגד" לאפשר קו כזה. אך בפועל הדברים נראים אחרת, ובכתבה שהיתה בעיתון בעניין זה נאמר: "כמעט כל נסיעה נפתחת בשאלה של נוסעים חרדים שטוענים ש"אגד" סיכם עימם שהקו החדש יהיה כשר למהדרין".

אפרים נתנאל:

לא "אגד" קובע אם להפעיל קו כזה, אלא משרד התחבורה שמופקד על התחבורה הציבורית במדינה, ששוקל את הדברים בזהירות רבה ולא נותן לכל אחד רישיון לפי רצונו. משרד התחבורה ישקול את הבקשות שיופנו אליו, ואם אכן, בהתאם לתוצאות הפיילוט, יגיע למסקנה שאפשר לעשות את הפרדה בקו מסויים, תוכל להיות הפרדה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

התשובה הזו היא בסדר גמור ומסירה מעליך את האחריות, אך איני רוצה לתת למשרד התחבורה את האפשרות לעשות זאת, כי אם בעתיד העניין כבר יתפתח לתופעה, אז תיהיה לנו בעיה.

אפי אושעיה:

יכולים להיות גם הסכמים קואליציוניים לגבי התחבורה הציבורית, ולא יהיה לזה שום גבול.

ועדת הכלכלה
26.11.1997

היו"ר אברהם יחזקאל:

אין כאן בעיה של מאה מטר בבני ברק, אלא בעיה ציבורית שיכולה להתפתח למימדים גדולים, שאולי יחייבו את הקואופרטיבים להקים חברת בת רק לחרדים או חברת בת רק לערבים.

אסתר סיון:

בארצות הברית היתה הבחנה בין שחורים ללבנים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לכן מבחינה זו אני מבקש שהקואופרטיבים יגידו לפחות שהם יודעים שהתופעה היא בעייתית, ושהם כתחבורה ציבורית צריכים לתת פתרון לעניין, כי זה ביקוש ציבורי. אז זה ייראה שהם מציגים נכון את העניין. ב"אגד" חושבים שכך צריך לשרת את הציבור, וזה נכון מבחינתם, אך אני כמחוקק סבור שצריך למנוע את זה ממשרד התחבורה. המחוקק צריך להיות מודע לכך שהפיילוט הזה לא יגמר בשכונה אחת, אלא יהיה בין ישובים ויתפתח לכל מיני אוכלוסיות.

מיכה ברנר:

לעולם זה לא יפגע בזכותו של כל אזרח אחר לעשות שימוש בקו הזה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אך לעולם הזכות הזאת תהיה בסופו של דבר רק זכות תיאורטית. מר נתנאל אמר זאת שאם אישה לא תרצה להכעיס היא תחכה לאוטובוס השני, כלומר, בפרקטיקה יתכן שהזכות תיפגע.

מיכה ברנר:

הפיילוט הוא לא במתכונת של אוטובוסים נפרדים לגברים ונשים.

אפי אושעיה:

אין לכך גבולות, כי יכולים גם לטעון שאישה בלבד לא צנוע לא יכולה לעלות.

נחום לנגנטל:

אם "אגד" לא יתן את השירות הנה, יהיה מישהו אחר שיתן את השירות הזה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לא ניתן לומר שאם מימלא יש תופעה כזו לכן גם אני אעשה את זה.

אפי אושעיה:

מצד שני לא ניתן להכריח ציבור כזה גדול ללכת ברגל או ליסוע בתחבורה פירטית. כלומר יש פה בעיה אמיתית, למרות שאני בעד הצעת החוק.

ועדת הכלכלה
26.11.1997

יורם שרעבי:

לפני ארבע שנים, לאור פנייה של רבנים, עשינו נסיון בבני ברק שהיה ענין מסחרי טהור. לא עשינו שום שינוי במתכונת הקיימת, אלא הפעלנו אוטובוס בתוך השכונה והחדדים בעצמם עשו את ההפרדה. אוטובוס זה היה נוסף לשירות הקיים, כלומר לא היתה שום הפליה כלפי כלל ציבור המשתמשים. זה הגביר את השימוש בתחבורה של "דן" על חשבון האפרים שפעלו במקום.

שייקה דרורי:

את השירות הזה אנו מפעילים בקו 1 ו-5 בתוך שכונות חרדיות בבני ברק. עד ההסדר הזה היתה למעשה הפליה שנכפתה על נשים חרדיות, כיוון שהיו מנועות בגלל אמונתן להיכנס בדלת הקדמית ולבוא במגע כלשהו עם הנהג. אותן נשים העדיפו להשתמש בתחבורה חליפית.

בהסדר החדש למעשה לא שינינו דבר, מספר האוטובוסים בקווים אלה נשאר כשהיה, התחנות אותן תחנות, אלא רק איפשרנו, על פי בחירה ולמי שרוצה, להיכנס בדלת האחורית. אנו לא קובעים היכן ישבו הנוסעים. כל אדם בוחר לעצמו היכן הוא רוצה לשבת, כמו בכל האוטובוסים במדינת ישראל. כל אישה במקרה הזה יכולה להחליט היכן לשבת אם בקדמת האוטובוס או מאחור.

היו"ר אברהם יחזקאל:

יש לי בעיה עם מתן הכשר לענין, גם אם אתה אומר שלמעשה אין בעיה לכל אחד לשבת היכן שהוא רוצה.

שייקה דרורי:

ידוע שבעולם נכנסים גם מהדלת האמצעית וגם מהדלת האחורית. יש עתה ניסוי ב"דן" שנוסעים יכולים לעלות בדלת האחורית ולבטל שם כרטיסים, זה כנראה יכנס לשימוש גם ב"אגד" וגם ב"דן", האם אז יאמרו שעושים הפליות? כי יהיה נוסע שיבחר לעלות בדלת הקדמית ויהיה אחר שיבחר באחורית. במקרה הזה המתנגדים עושים את ההפליה, כי אם אוכלוסייה חרדית אומרת שהיא מנועה, מתוך אמונתה, להיכנס בדלת הקדמית, אנו חייבים לתת לה אופציה אחרת.

אסתר סיון:

זה לא נכון, האם אותה אישה לא הולכת למכולת או לפקיד הבנק?

שייקה דרורי:

זו עובדה שנשים מנועות מלעלות לאוטובוס בדלת הקדמית. מהניסיון בבני ברק לא שמעתי אפילו על מקרה אחד של ויכוח או מריבה על הרקע הזה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

ידוע שבאירן יש 90 מיליון איש וכולם סותמים את הפה ואין בכלל ויכוחים, כך שזה לא אומר הרבה.

ועדת הכלכלה
26.11.1997

נחום לנגנטל:

בוועדת שרים לענייני חקיקה הוחלט להתנגד להצעת החוק, בגלל שיש במקרה זה בעיה. צריך להבין שיש בעיה ואי אפשר לפתור אותה על ידי הצעת החוק.

שייקה דרורי:

מניעת הפליה כלפי אוכלוסיה מסויימת, הוא ההסדר שלפי דעתי ימנע הפליה בכלל.

היור אברהם יחזקאל:

אני מצפה שראשי הקואופרטיבים יאמרו שיש בעיה, שמצד אחד הם מבינים את התופעה שאולי בעייתית מבחינה ציבורית, אך מצד שני הם צריכים לתת שירות, זו זכותם וזו חובתם. מצד אחר אני לא מציע לומר שהפליה לא קיימת או שחושבים שהיא סבירה. כאיש ציבור אני חושב, שהתופעה בהחלט לא סבירה, אולי הציבור יבין את הקואופרטיבים אם הם יאמרו שלמרות הבעייתיות הם חייבים לתת שירות, אך שלא ינמקו את זה בנימוקים אחרים. לציבור ולי לא תהיה בעיה אם הקואופרטיבים יאמרו שהאלטרנטיבה היא שהציבור החרדי יסע עם חאפריס.

ברמה העקרונית יש בהחלט בעיה ואני חושב שראשי הקואופרטיבים צריכים להיות שותפים להצעה שאומרת שהתופעה אכן קיימת ושהם לא מקבלים אותה, אך בכל זאת צריך לתת שירות.

איציק כגן:

אני עוסק בפועל עם הציבור החרדי ומקבל תגובות מהשטח. איני מייצג ציבור חרדי, אך לעניות דעתי עושים כאן עניין מעניין שאיננו.

אפי אושעיה:

אני מציע גם ל"אגד" וגם ל"דן" לא להיכנס למישור העקרוני. זה לא עניינם, כי מטרתם היא למכור יותר כרטיסים ולתת שירות לציבור.

איציק כגן:

אני רק מבקש לתאר מצב שבו למעשה ההפרדה מבוססת על רצון טוב שלהם, וההתערבות שלנו לא קיימת בכלל. הדבר היחיד שאנו מעורבים בו הוא בכך שאנו מאפשרים לעלות בדלת האחורית, דבר שאינו חריג בקיום תחבורה ציבורית. בתוך האוטובוס הנהג מונחה לא להעיר הערות ולא להתערב.

אתי בנדלר:

האם לא מוטלת עליו חובה לאפשר לאישה שרוצה לעלות דרך הדלת הקדמית לעשות זאת?

איציק כגן:

עושים כך בפועל.

ועדת הכלכלה
26.11.1997

אתי בנדלר:

אני חושבת שיש בכך קצת היתממות, משום שאישה בלחץ שהיא נתונה בו, לא יכולה לעלות בדלת הקדמית. אפשר לעצום עיניים ולומר שיש כאן הסכם ג'נטלמני שכולם חוברים אליו והוא עובד נפלא; אך אסור להעמיד פנים שהכל בסדר. זה בדיוק כמו פנייה לציבור חילוני לא ליטוע ברחובות מסויימים בשבתות, זה אומנם לא נסגר על פי חוק, אך הציבור החילוני מפחד ליטוע שם. הציבור החילוני לאו דווקא נענה לבקשה הזו מתוך הרצון שלו לכבד את הרגישות של הדיירים באיזור, והוא נמנע מלעבור שם בשל הפחד שלו מהתגובה שמא הוא כן יעבור. לכן הבעיה היא עקרונית ואין טעם לנסות לכסות את הוויכוח הזה בנימוק של רצון טוב בלבד.

אלכס לנגר:

אני מסכים עם הבעיה העקרונית, אך אני סבור שההסדר הזה הוא סביר ועומד במבחן בג"ץ. הסדר זה יכול להיות גם תחת החקיקה הזו, כלומר החקיקה הזו לא יכולה למנוע מציבור להגיע להסדר כזה. אנו במשרד התחבורה פועלים תחת ההנחה והידיעה שהחוק לא מאפשר הפליה, ולכן לא צריך חוק נוסף לזה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

בהצעת חוק זו אני מבקש לחזק את משרד התחבורה, גם אם זה כל כך ברור.

יוסי שא-נס:

הבעיה היא קשה, חייבים לפתור אותה ולדעתי יש לה פתרון. העיקרון שיש שירותים ציבוריים צריך להישמר, היינו, שירות ציבורי צריך להיות גם בתחבורה וגם בדברים אחרים, כי ברגע שמתחילים עם חריגות והסכמים, אפילו שהם עם רצון טוב מאוד, שה לא נגמד רק בהם. אני מעריך את משרד התחבורה שמבקש למצוא פתרון לבעיה, אך גם אם הפתרון יהיה טוב הוא תקדים מסוכן מאוד לדברים אחרים.

ללא ספק יש כאן אלמנט של פגיעה, בלי קשר להפליה נשים. גם אם אני רוצה ליטוע עם אישתי או עם הבת שלי באוטובוס כזה וארצה לשבת לידן, אני אהיה מנוע מכך. לכן לדעתי הפתרון צריך להיות פתרון פרטני. אני מבין שמשרד התחבורה רוצה לסייע ל"אגד" ול"דן", שהם שירותים ציבוריים וצריכים להיות כמה שיותר רווחיים, כדי שיקבלו כמה שפחות סיבסוד. אני מציע ש"אגד" ו"דן" יפסיקו לתת את השירות בירושלים ובבני ברק ולמסור את זה לחברות פרטיות ובמקרה כזה לא יהיה גוף ציבורי שעושה הפליות וחריגות. במקרה כזה לא תהיה הפליה משום שאדם ברכב הפרטי שלו יכול להסיע רק גברים או רק נשים, ויהיה מאוד ברור לכולם למי מיועד אותו קו. כל זה בתנאי שתהיה אלטרנטיבה ציבורית לכל.

היו"ר אברהם יחזקאל:

עמדתי לגבי התחבורה הציבורית היא שיש לשמור ולחזק את "אגד" ו"דן". למרות שאתה טוען שאתה מבקש לחזק את הקואופרטיבים, אתה סותר את עצמך, כי אתה מבקש לתת שירותי תחבורה במקומות מסויימים לגורמים פרטיים. מה שקורה עתה במודיעין הוא בלוף אחד גדול, זה כשולן להוציא מכרז לחברה פרטית, כי רק חברות כמו "אגד" ו"דן" יכולות לספוג בעיה של כמות נוסעים במקומות כאלה.

ועדת הכלכלה
26.11.1997

אני מבקש שלקראת הקריאה השניה והשלישית יימצא פתרון באמצעות "אגד" ו"דן", אולי אפילו באמצעות חברות בנות, כדי שבעתיד לא יהיו כל מיני יזמים שירצו לפתח תחבורה מיוחדת מכל סוג שהוא. יתכן שפתרון כמו זה שהשר יביא לאישור ועדת הכלכלה קווים מסויימים יכול להיות מקובל. אני מנסה לא להיות בעניין הזה שחור או לבן, אלא למצוא פתרונות פרקטיים לבעיה.

דוד פולק:

אני תומך באופן כללי בהצעת החוק, אך אני מבקש להתייחס לסוגיות המשפטיות שיש בחוק זה.

אתי בנדלר:

אני מבקשת להקריא את נוסח הצעת החוק ולדון בהערות שיש.

"הצעת חוק איסור הפליה בתחבורה הציבורית התשנ"ז - 1997"

1. הגדרות - "תחבורה ציבורית" - "כלי רכב המוביל נוסעים לרבות אוטובוס ציבורי, אוטובוס פרטי, זוטובוס, מונית כפי שהוגדרו בתקנות התעבורה, התשכ"א 1961".

אני מניחה שיושב ראש הוועדה התכוון שבהצעת החוק יהיה מדובר ברכב שמוביל נוסעים בשכר.

בני רובין:

אני לא בטוח שזה נכון להגדיר בחוק ביטוי כלשהו באמצעות הפניה לתקנות.

אתי בנדלר:

פקודת התעבורה מרבה בהפניות לתקנות התעבורה. כיוון שמרבית ההסדרים הנורמטיביים ששייכים לתעבורה כלולים בתקנות התעבורה, הרי שיש בחקיקה הראשית הרבה הפניות לתקנות התעבורה. אני מסכימה שזה חריג לעקרון הכללי שבדרך כלל לא מפנים לתקנות, אך במקרה הזה זה מקובל ויש הפניות בהרבה מאוד חוקים לתקנות התעבורה.

מיכה ברנר:

אם מתייחסים לתחבורה הציבורית צריך להתייחס לכלל האמצעים, כמו: רכבת, מטוס וכלי שייט.

אתי בנדלר:

אני סבורה שההערה צודקת ויש להוסיף את זה.

אני מבינה שלא מדובר כאן בהסעות מיוחדות, אלא רק בקווי שירות.

אלכס לנגר:

אוטובוס להסעות מיוחדות הוא גם אוטובוס ציבורי.

ועדת הכלכלה
26.11.1997

אתי בנדלר:

אנו לא מחפשים הגדרות רק כדי להכשיל את ההצעה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

הכוונה שלי היא לקווי שירות. איני רוצה בהצעת חוק זו למנוע מהקואופרטיבים או ממשדד התחבורה להביא פתרונות. לכן השאלה היא אם צריך להכניס לחוק את שאלת האוטובוסים הייחודיים או להשאיר את זה פתוח.

אלכס לנגר:

איני יודע בדיוק איך להגדיר את זה, אך אולי צריך לכתוב שמדובר באוטובוסים בקווי שירות. עם זאת אני מפנה את תשומת ליבך שאז יתחיל תהליך, שקיים בלאו הכי בשטח, של תחבורה פרטית שבה יהיה כאילו מותר להפלות, מול תחבורה ציבורית.

היו"ר אברהם יחזקאל:

ההערה שלך צודקת בהחלט. אנו רוצים לחסום את התופעה הזו מבחינה עקרונית, תופעה שאינה בריאה. מצד שני אני מבקש להיות פרגמטיסט ולומר שצריך לתת שירות על ידי קבוצות מסויימות שמשרד התחבורה התיר להן. לכן אני רוצה לקראת הקריאה השניה והשלישית לתת אפשרות לאותן קבוצות למצוא את הפתרונות. לפיכך אני לא רוצה לכתוב בחוק שגם אוטובוס שנותן נסיעה ייחודית דינו כתחבורה ציבורית.

איציק כהן:

המרחק בין תחבורה שמוגדרת כנסיעה מיוחדת לבין תחבורה ציבורית שמוגדרת כקווית קצר מאוד ולפעמים ההבחנה קשה מאוד. יכול להיות מצב בו יגידו שתחבורה ציבורית נפרדת באמצעות קווי שירות זה אסור, אבל החרדים יכולים לשכור חברה לנסיעות מיוחדות שתבצע 88 הסעות בהפרש של 10 דקות ותסיע גברים בנפרד ונשים בנפרד ואז זה יהיה כן מותר.

אם יש למישהו בעיה עקרונית עם העניין הזה, זה צריך לתפוס את כל הסוגים. אני מזהיר מפני התופעה של חאפרים ושל נסיעות מיוחדות. אלה לא יהיו נסיעות מיוחדות, אלא תחבורה ציבורית רגילה מופרדת שתיקרא נסיעות מיוחדות. אם יש למישהו בעיה ציבורית עם העניין הזה שיש תחבורה שעובדת ועוצרת בתחנות ומסיעה גברים בנפרד ונשים בנפרד, אז הבעיה היא בעיה כללית ואסור לנסות למצוא פתרונות מסוג הפתרונות שהוצעו על ידי מר שא-נס.

היו"ר אברהם יחזקאל:

יש מושג שנקרא עירפול קונסטרוקטיבי. אני לא מבקש שכבר עכשיו תפרט מה יהיה בפרקטיקה, משום שנצטרך כבר עתה להתייחס לעניין הזה. אני רוצה להשאיר את זה לקראת הקריאה השניה והשלישית. יתכן ששר התחבורה יבקש שבקווים ספציפיים ינתן שירות בנפרד, ויתכן שהוועדה תאשר זאת.

אסתר סיון:

אם כך זה סותר את הצעת החוק.

ועדת הכלכלה
26.11.1997

היו"ר אברהם יחזקאל:

יש שתי אפשרויות: להעביר את הצעת החוק כפי שהיא, יהיה מקום לחאפרים וייגרמו הפסדים לקואופרטיבים. אפשרות אחרת היא לומר שאנו לא רוצים שיהיו חאפרים, אלא שיינתן שירות באמצעות החברות הקיימות שיביאו בפני הוועדה פתרון סביר, בתנאי שיהיה שקוף ואמיתי. איני רוצה שיהיו חאפרים לא חוקיים ואני לא רוצה להתעמת איתם.

אסתר סיון:

אני מסכימה עם מה שאתה אומר, יש מקרים שזה לגיטימי שתהיינה הסעות מיוחדות לגברים או לנשים בנפרד וברור שאף אחד לא ימנע מהם. אך אם יוצר פתח שהוא הרבה יותר רחב צריך למנוע את זה.

איציק כהן:

זה יוצר, ולכן אנו חושבים שאסור לעשות את זה. רוצים לעשות משהו מבחינה ציבורית על בסיס עקרוני, אז צריך לעשות אותו עד הסוף, ולא להתחיל לעשות דברים שיסתרו אותו.

אתי בנדלר:

האם ניתן להגדיר תחבורה ציבורית ככלי שייט, טייס, רכבת, אוטובוס או מונית המובילים נוסעים בשכר במסלולים קבועים ובתדירות קבועה?

היו"ר אברהם יחזקאל:

כן, אני סבור שזה מתאים לרעיון של הצעת החוק.

אלכס לנגר:

למה הכוונה תדירות קבועה? הרי בכל הקווים בתחבורה הציבורית התדירות משתנה לאורך היום.

דוד פולק:

כל בית משפט יבין בדיוק מה היתה כוונת המחוקק.

אתי בנדלר:

כשאנו מדברים על תדירות קבועה אנו מדברים שיש אוטובוס אחת לחצי שעה או פעם ביום בשעה קבועה. לא מדובר על כך ששוכרים אוטובוס כדי ליסוע למקום מסויים.

אפי אושעיה:

אולי כדאי לכתוב תדירות סדירה.

אלכס לנגר:

התדירות משתנה לאורך היום בכל קו בצורה שונה, לכן התדירות לא קבועה. ניתן לכתוב: בתדירות קבועה מראש.

ועדת הכלכלה
26.11.1997

אתי בנדלר:

אני סבורה שתיקון זה מתאים.

איציק לביא:

תחבורה ציבורית היא לא כלי רכב, אלא שירות. לכן אני מציע לנסח את ההגדרה כך:
תחבורה ציבורית - שירות להסעת נוסעים על פי רשיונות הפעלה באמצעות כלי רכב וכו'.

אפי אושעיה:

אני מציע לאשר את הצעת החוק ולהשאיר את הניסוח המשפטי למשפטנים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

סעיף ההגדרות מאושר כפוף לתיקונים.

דוד פולק:

שם החוק: "הצעת חוק איסור הפליה בתחבורה ציבורית", אני סבור שיש הבדל גדול בין עניין של מניעת הפליה בתחבורה הציבורית לבין מה שכתוב בסעיף 2 שהוא הסעיף המהותי. אני מציע ששם החוק יהיה: הצעת חוק למניעת הגבלה בשימוש בתחבורה הציבורית.

אתי בנדלר:

אני חושבת שזו הצעה טובה.

סעיף 2: "איסור הפליה בתחבורה ציבורית" - "לא תוגבל זכותו של אדם להשתמש בתחבורה ציבורית על רקע השתייכותו לדת, גזע, לאום, מין, עדה, אורח חיים או מוצא".

דוד פולק:

הפליה יכולה להיות הגבלה שאינה הפליה.

אתי בנדלר:

בסעיף זה צריך לכתוב: לא תוגבל זכותו של אדם בדרך כלשהי להשתמש בתחבורה ציבורית...", זאת כדי שיהיה ברור שהאיסור הוא איסור גורף ולא שימצאו דרכים להתחמק או להתמקח האם מדובר בהגבלה או לא.

אפי אושעיה:

לפי דברי יושב ראש הוועדה, הוא רוצה לאפשר להם להתחמק.

אתי בנדלר:

לפי מה שהבנתי, הוא לא רוצה לאפשר להם זאת כבר בשלב זה.

ועדת הכלכלה
26.11.1997

דוד פולק:

צריך לשים לב שסעיף 2, במקרה הספציפי של מאה שערים וכל המגזרים החרדים, זה יכול להיות חרב פיפיות, משום שכתוב: "לא תוגבל זכותו של אדם להשתמש בתחבורה הציבורית". כתוב "אדם", ואדם זה לא רק אישה אלא גם גבר, כי גם גבר לא יכול לעלות לאוטובוס של נשים. כלומר, אם בתוך מאה שערים יעברו אוטובוסים מעורבים, יכול להיות מצב שאנשים חרדים יהיו מוגבלים להשתמש בתחבורה הציבורית.

לאה ורון:

האם במקרה כזה זו תהיה "הגבלת זכותו"? אם בחרתי לא ללכת למקום כלשהו, האם בכך הגבילו את זכותי.

אתי בנדלר:

זה נראה לי חשש רחוק מדי.

אסתר סיון:

אני מציעה להוסיף בסעיף 2, אחרי המילים: "לא תוגבל זכותו של אדם להשתמש בתחבורה ציבורית", את המילים: או בחלק ממנו.

אתי בנדלר:

לכן הצעתי להוסיף: בדרך כלשהי.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מתנגד לתוספת שהציעה עו"ד אסתר סיון.

אסתר סיון:

בהצעת החוק אנו מצהירים שאנו רוצים למנוע מצב מפלה, לפיכך צריך למנוע אותו. כלומר, אי אפשר להכין הצעת חוק שמדברת על איסור הפליה בתחבורה הציבורית וגם בעצם להרשות אותה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני לא מרשה בכך שום הפליה.

אסתר סיון:

אולי כדאי לפחות לפרט את מה שאנו לא מרשים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני סבור שהצעת החוק הזו מאוד ברורה וגורפת.

ועדת הכלכלה
26.11.1997

עדה וייס:

התוספות שהוצעה על ידי גב' אתי בנדלר: 'בדרך כלשהי' גם היא גורפת מדי, כי יש מקרים שבהחלט רוצים למנוע שימוש, כמו משיכורים לדוגמה.

אתי בנדלר:

אנו מדברים על מניעת הפליה על רקע השתייכות לדת, גזע, לאום וכו'.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מעמיד את סעיף 2 להצבעה, עם התוספות: בדרך כלשהי.

החלטה: סעיף 2 אושר עם התוספות.

אתי בנדלר:

לאור הערה מקדמית של יושב ראש הוועדה בתחילת הישיבה, לגבי סעיף העונשין, אני רוצה, לפני שאקריא את סעיף 3 כפי שמוצע כאן, להפנות לסעיף 62 לפקודת התעבורה, שעניינו בעבירות וקובע כדלקמן: "העובר אחת העבירות האלה דינו מאסר שנתיים או קנס 100,000 לירות". לאחר מכן מפורטות רשימת העבירות שבגינן העונש המכסימלי הוא שנתיים מאסר, כמו: "מפר הוראה מהוראות פקודה זו". "לא ינהג בדרך בקלות ראש או ברשלנות או במהירות שיש בה בנסיבות המקרה סכנה לציבור". אני מבקשת להדגיש שהסטנדרט בפקודת התעבורה הוא עונש של שנתיים.

דוד פולק:

צריך לשים לב שאלה עבירות בטיחותיות חמורות מאוד לעומת עבירה מהסוג שאנו דנים בה היום, שהיא עבירה של סדר ציבורי. היתה הצעת חוק של חבר כנסת, שהציע שמי שידחף בתור עונשו יהיה 3 חודשי מאסר, לפיכך, עבירות של סדר ציבורי הן לא ברמה של עוון או פשע, ולכן יש לשים לב להבחנה כזו.

אתי בנדלר:

בין העבירות שאתה מציג כעבירות בטיחותיות חמורות, יש עבירה שדינה מאסר של שנתיים שהיא: "נוהג רכב מנועי או ציבורי שאינו מציג את רשיונו כשהוא נדרש לכך על ידי שוטר".

אני מציעה שבשלב זה זה ישאר כפי שהציע היו"ר בהצעת החוק, ולאחר שהחוק יעבור בקריאה ראשונה משרד המשפטים יציע את הצעה אחרת עם ראיה יותר כוללת של העונשים המתאימים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מעמיד סעיף זה להצבעה.

החלטה: סעיף 3 אושר.

ועדת הכלכלה
26.11.1997

אתי בנדלר:

סעיף 4 - "ביצוע" - "שר התחבורה ממונה על ביצוע חוק זה, והוא רשאי להתקין תקנות לביצועו".

התוספת של: "והוא רשאי להתקין תקנות לביצועו" מיותרת היום לאור סעיף מפורש בחוק יסוד הממשלה שלפיו כל שר שממונה על ביצוע החוק רשאי גם להתקין תקנות לביצועו. ניתן לפיכך להשאיר רק את תחילת הסעיף: "שר התחבורה ממונה על ביצוע חוק זה".

היו"ר אברהם יחזקאל:

החלטה: סעיף 4 אושר כפי שהוצע על ידי גב' אתי בנדלר.

אתי בנדלר:

אני מבקשת לוודא שלדעת המציע אין להצעת החוק שום עלות תקציבית. האם יש מישהו שסובר שיש לזה השפעה על תקציב המדינה או הפחתה בתקבולים ?

אופיר קרני:

ככל הנראה תהיה השפעה תקציבית, שכרגע איני יודע להעריך אותה. ידוע שפגיעה בהכנסות הקואופרטיבים יכולה בצורה מסויימת לפגוע בתקציב המדינה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לפיכך ניתן לשאול אם האוצר בעד הפליה ?

אופיר קרני:

בכוונה לא התייחסתי לעניין העקרוני. אנו לא בעד הפליה, אך מצד שני אני חושב שאי אפשר להתעלם מהפרקטיקה. האם יש תקדים בנושאים ציבוריים אחרים בהם הפרקטיקה מכתיבה הפליות במקומות מסויימים, כמו מרכול לדוגמה?

אתי בנדלר:

בהחלט לא, כי את הלחם כולם צריכים.

אופיר קרני:

ההצעה כלשעצמה שבאה להגן על עיקרון אי הפליה היא נכונה וטובה, אך מצד שני הפחד, שהתחבורה הציבורית תהווה תקדים שממנו והלאה לא תהיה לנו שליטה על כדור השלג שמתגלגל, מוטעה, כי בפרקטיקה יש תחומים אחרים שבהם נעשית הפליה כזו.

אתי בנדלר:

יתכן שיש הפליה, אך לא בשירותים ציבוריים.

ועדת הכלכלה
26.11.1997

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מבקש לקבל תוך 48 שעות פניה בכתב ממשרד האוצר לגבי הערכת העלות הכספית.

אתי בנדלר:

נשלב את זה כעמדת האוצר בדברי ההסבר להצעת החוק.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני טוען שלחוק זה אין שום עלות כספית משום שכאשר הורכבה המשוואה עם נציגי התחבורה הציבורית, העניין של נסיעות לחרדים לא נלקח במשוואה הזו.

אפרים נתנאל:

אני מבקש בהזדמנות נדירה זו להסכים עם נציג האוצר. אם תופעל תחבורה שיש בה הפרדה על פי הדרישות של החרדים בקווים של החרדים, לעומת האלטרנטיבה שלא תופעל תחבורה כזו בגלל הצעת החוק, אנו משווים בכך שני מצבים שבאחד מהם אנו רואים, מהנסיון בבני ברק, שיש עליה גדולה בשימוש החרדים בקווים אלה, הגדלה של הפדיון והקטנת ההפסדיות, במצב כזה האוצר צריך לשלם פחות כסף, היינו זה מקטין את הסיבסוד של האוצר. לעומת זאת אם אנו נמנע הפרדה כזו בחוק, החרדים יעברו להשתמש בהסעות פרטיות של חאפרים. הקווים הרגילים ימשיכו ליטוע אך הם יהיו ריקים והתוצאה תהיה ירידה גדולה בפדיון וסיבסוד גדול של האוצר, ואולי קריסה של הקואפרטיבים.

על פניו נראה שאם החוק יופעל, ייפגע בסך הכל הניסוי שאנו עורכים, אך לאורך זמן התוצאה של חוק כזה תהיה פגיעה בתחבורה הציבורית. אני רוצה להזכיר לכולם שהתחבורה הציבורית לא נמצאת היום במצב טוב, אלא נפגעת יותר ויותר ועומדת אפילו אולי לפני קריסה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

יש הרבה אמת בדברים האלה, אך יש מחיר לעיקרון. לפני כשבוע אושר ההסכם לנמל התעופה המשותף של אילת ועקבה. הסכם כזה גורם הרבה הפסדים לאילת ונציגי האוצר והתחבורה דיברו על ההפסדים הגדולים להכנסות המדינה, אך בכל זאת זה אושר בגלל השלום.

אני מציע לאשר חוק זה לקראת הקריאה הראשונה. את הדיון בתעריפי הנסיעה אנו נדחה למועד אחר. באותו דיון אנו נדון גם בהיבט שנציג האוצר העלה.

לא נדון היום בנושא תעריפי הנסיעה בקווי השירות של "אגד" ו"דן" ונדון בכך בישיבה הבאה. בישיבה שתהיה אני מבקש לדעת על הקשר בין מרחק לקוד המחיר ומדוע דימונה מסבסדת קווי נסיעה בירושלים, מה שנקרא סיבסוד צולב. יש עיוות מחירים שאני יודע שעתה הוא מתוקן בצורה מינורית, ויש הערכה של הקואפרטיבים שאם יהיו תיקונים הם ימשכו 10 שנים. בעיני זהו עיוות בעייתי, לא נכון ויש לתקנו. אני אומר זאת בגישה פוזיטיבית כי אנו בוועדה רואים את החשיבות בקיום תחבורה ציבורית.

ועדת הכלכלה
26.11.1997

בישיבות הבאות לגבי תעריפי המחירים אני מבקש לשמוע את עמדתו של המפקח בשאלה מדוע חברות התחבורה הציבוריות לא תהיינה שותפות לפרוייקט הרכבת התחתית, כי בסופו של דבר אנו נגיע למצב שבגלל תחרות שתהיה הפרוייקט לא יתקיים, ומצד שני הקואופרטיבים לא יתפתחו. אני קורא לשתף את חברות התחבורה הציבוריות בפרוייקטים של הסעה המונית מעבר לאוטובוסים.

אני מודה לכל המשתתפים, הישיבה נעולה.

- - - - -

הישיבה ננעלה בשעה 10:45