



משרד התחבורה
התשתיות הלאומיות
והבטיחות בדרכים

לשכת היועצת המשפטית

תאריך: כ"ו תמוז תשע"ב
16 יולי 2012

אל
עו"ד נירית לוטן
התכנית לצדק חברתי
הקליניקות המשפטיות
אוניברסיטת ת"א
ת"א 69978

הנדון: מידע לנוסעים בתחנות באוטובוס
סימוכין: מכתבך מיום 10 במאי 2012

להלן תשובתנו לעיקר טענותיך במכתבך שבסימוכין;

1. משרדנו רואה חשיבות רבה בהצבת מידע לנוסעים בתחבורה ציבורית. מידע אמין וזמין יביא, לדעת הגורמים המקצועיים במשרדנו, לעידוד השימוש בתחבורה הציבורית גם על ידי ציבור שאיננו משתמש כיום בשירותים אלו כדי להתנייד ממקום למקום.
2. בהתאם, פועל משרדנו בשיתוף עם מפעילי התחבורה הציבורית ליישום הוראות החוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 98), התשע"א-2010 (להלן - התיקון לחוק).
3. במסגרת זו, נבחנו על ידי משרדנו ומפעילי התחבורה הציבורית מספר מודלים שונים לאופן מסירת המידע לציבור, הן מבחינת תוכנו והן מבחינת אופן הצגתו. בנוסף, מודלים אלו נבחנו באמצעות קבוצות מיקוד של האוכלוסייה לבחינת עמדות הציבור בנוגע לתוכן המידע ואופן הצגתו. כמו כן, אף בוצע ניסוי רחב היקף שבמסגרתו הוצבו כ-500 שלטים באזור השרון.
4. ממצאי פעולות אלו העלו כי הצבת מידע אינטגרטיבי ביחס לכל הקווים הפועלים בכל תחנת אוטובוס מחייב **שיתוף פעולה בין המפעילים ולא ניתן לבצעו על ידי כל מפעיל בנפרד**, וזאת ממספר טעמים:
 - 4.1. שטח מצומצם להצבת השילוט - בתחנות אוטובוס בהן פועלים מספר מפעילים במקביל עלול להיווצר מצב ששטח התחנה לא יספק לכמות השלטים שעל המפעיל להציב על פי התיקון לחוק.
 - 4.2. פגיעה באיכות וזמינות המידע לנוסע – הצבת שילוט על ידי כל אחד מהמפעילים בנפרד אינה מאפשרת הצגת מידע אגרטיבי לנוסע, דבר הפוגע בשלמות ואיכות המידע המסופק לנוסע.
5. נוכח האמור, פנו מפעילי התחבורה הציבורית אל הממונה על ההגבלים העסקיים (להלן – הממונה) בבקשה לקבלת פטור מהסדר כובל לצורך פעולתם המשותפת ליישום החוק.
6. לבקשת הממונה לקבלת עמדת המשרד, תמך משרדנו בבקשה לפטור בהתבסס על הנימוקים המפורטים במכתבינו זה.

רח' בנק ישראל 5, בנין ג'נרי (A) ת"ד 867 ירושלים טלפון: 02-6663300 פקס: 02-6663314

7. לאחרונה דווח לנו כי הממונה התנה את מתן הפטור בתנאים מגבילים.
8. לפיכך, בימים אלה מפעילי התחבורה הציבורית לומדים את עמדת הממונה בעניין ושוקלים את האופן שבו יוכלו לפעול במשותף ליישום התיקון לחוק בגדר התנאים שקבע הממונה.
9. יובהר כי התיקון לחוק מטיל על מפעילי התחבורה הציבורית נטל כלכלי כמפורט להלן: כיום עלויות מפעילי התחבורה הציבורית ממומנות באמצעות ההכנסות מנוסעים ומהשלמה של הממשלה כסובסידיה. תוספת העלויות כתוצאה מיישום התיקון לחוק אמורה להיות באמצעות עליית תעריפים ו/או כהגדלת תשלומי הסובסידיה. לכן, קיימת חשיבות כי ביצוע התיקון לחוק יהיה ביעילות כלכלית מקסימאלית, דבר האפשרי אך ורק על ידי שיתוף פעולה בין המפעילים. עלות יישום החוק, עפ"י אומדנים ראשוניים שבוצעו במשרדינו מוערכת בכ- 60 מליון ₪ להצבת השלטים וכן עלות נוספת של כ-10 מ' ₪ לשנה לצורך אחזקה ועדכון. עלויות אלו נקבעו בהנחת עבודה שהפרויקט יבוצע בשיתוף פעולה בין כל המפעילים. אין ספק כי עלות זו תגדל במאות אחוזים ותוכפל במידה והתיקון לחוק ייושם באופן עצמאי על ידי כל מפעיל בנפרד.
10. לאור כל האמור נראה כי לא ניתן לעמוד בלוחות הזמנים שנקבעו בתיקון לחוק בהיותם בלתי סבירים ולא ניתנים ליישום. נראה כי בעת הליכי החקיקה של התיקון לחוק לא הובנו כראוי משמעויות התיקון מבחינת לוחות הזמנים שנקבעו בו.
11. בנוגע לשילוט האלקטרוני, הרי שמשרדינו עומד בהוראות התיקון לחוק ואף מקדים את לוחות הזמנים שנקבעו בו שכן עד כה הוצבו כ-750 שלטים ברחבי הארץ. גם בעניין ההסדרים הכספיים לעניין זה, משרדינו פועל למעלה מהנדרש בתיקון לחוק כאשר השלטים מותקנים במימון מלא של הממשלה ללא השתתפות של הרשויות המקומיות וזאת לאחר שהתברר כי הרשויות המקומיות לא היו מוכנות לשאת בעלויות הנדרשות לכך.
12. באשר לפרסום ההנחיות, הרי שהן מפורסמות באתר משרד התחבורה תחת מדור "רישוי ופיקוח/תחבורה ציבורית/הנחיות".
13. נשמח לענות על כל שאלה נוספת.

ב ב ח כ ה,
 הרצל רביאן, עו"ד
 מנהל מחלקה בכיר

העתק:
 המנהל הכללי
 עו"ד מלי סיטון, היועצת המשפטית
 יהודה אלבוז, סמנכ"ל בכיר יבשה
 שלמה כץ, מנהל אגף בקרה ופרויקטים

C:\DOCUMENTS AND SETTINGS\RBABIANH\שולחן העבודה\דף לוגו מחלקה משפטית.DOC