**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 184**

#### מישיבת ועדת הכלכלה

**‏יום שני, א' באדר התש"ע (‏15 בפברואר, 2010), שעה 15:20**

**סדר היום**:

1. תקנות נתיבים מהירים (אופן החיוב בתשלום אגרה ואכיפת תשלומים), התשס"ט-2009

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

כרמל שאמה

**מוזמנים**:

יצחק זוכמן - סמנכ"ל תשתית ופיתוח, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עו"ד חוה ראובני - סגנית בכירה ליועצת המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

אבי דור - סגן בכיר לחשב הכללי, אגף החשב הכללי, משרד האוצר

נחמיה קינד - רכז פרויקטים תחבורתיים, אגף החשב הכללי, משרד האוצר

יובל פולוצקי - רפרנט פרויקטים תחבורתיים, אגף החשב הכללי, משרד האוצר

אורי שאשא - רפרנט תחבורה, אגף החשב הכללי, משרד האוצר

אודי אדירי - רכז תחבורה, אגף התקציבים, משרד האוצר

ערן כהן - רפרנט תחבורה, אגף התקציבים, משרד האוצר

עו"ד ירון גולן - הלשכה המשפטית, משרד האוצר

אבירם כץ - חברת תאסר, יועץ חיצוני למשרד האוצר

עו"ד יערה למברגר - מחלקת ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

עו"ד אריאל צבי - מחלקת ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

עו"ד חיים אמיגה - ע' יועמ"ש, המשרד לביטחון פנים

רפ"ק רון לוינגר - ר' חולית תעבורה, משטרת ישראל, המשרד לביטחון פנים

ניצן יוצר - ראש מינהלת נתיבים מהירים, חברת נתיבי איילון

צלי שליו - חברת נתיבי איילון

עו"ד רמי סופר - חברת נתיבי איילון

נמרוד הגלילי - מנכ"ל איגוד החברות להשכרת רכב וליסינג

שוקי שדה - מנכ"ל ארגון חברות ההסעה בישראל

מיטל בשרי - מנהלת תחום טלקומוניקציה, המועצה הישראלית לצרכנות

גיתית וייסבלום - החברה להגנת הטבע

נגה רפפורט - דוברת של יושב-ראש הוועדה

**ייעוץ משפטי**: אתי בנדלר

יעל פיין (מתמחה)

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: אירית שלהבת

**תקנות נתיבים מהירים (אופן החיוב בתשלום אגרה ואכיפת תשלומים), התשס"ט-2009**

היו"ר אופיר אקוניס:

זאת הישיבה האחרונה שלנו היום. היו לנו היום שתי ישיבות דרמטיות ומרתקות, האחת בנושא רשות השידור והשנייה בנושא הייבוא המקביל, והגענו לשתי החלטות חשובות.

אתי בנדלר:

האם אדוני מתכוון לומר שהנתיבים המהירים זה לא נושא מרתק? ...

היו"ר אופיר אקוניס:

גם הוא מרתק, אבל לדיון בו לא יוותר זמן רב כי אנו מחויבים על-פי התקנון, ואני גם רוצה להיות במליאה ב-15:55.

על סדר היום תקנות נתיבים מהירים (אופן החיוב בתשלום אגרה ואכיפת תשלומים), התשס"ט-2009. הדיון הקודם בתקנות התקיים ב-9 בדצמבר 2009 ובו אושר סעיף ההגדרות, למעט ההגדרה "אגרת בסיס". אולי מנהלת הוועדה תזכיר לי למה הגדרת "אגרת הבסיס" לא אושרה.

לאה ורון:

מנהלת הוועדה לא זוכרת למה. לעומת זה היא רוצה לומר שמשרד התחבורה המציא נוסח חדש, שמונח עכשיו על שולחן הוועדה. השאלה אם תיקנתם את ההגדרה "אגרת הבסיס" על מנת שאפשר יהיה לאשר אותה.

חוה ראובני:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

עו"ד חוה ראובני, את רוצה לרענן את זיכרוננו?

חוה ראובני:

בעניין אגרת הבסיס, בנוסח הקודם הסכום לא נקבע. קבענו רק עיקרון, שתהיה אגרת בסיס ושהיא תתפרסם ברשומות ובאתר האינטרנט. על-פי דרישת הוועדה הוספנו את הסכום.

אתי בנדלר:

בנוסח הקודם ההגדרה "אגרת בסיס" קבעה: "סכום האגרה המזערי שנקבע בחוזה הזיכיון שבעל הזיכיון זכאי לגבות בשל נסיעה בנתיב מהיר". סברתי שמאחר והשר צריך לקבוע את הסכומים אז אי אפשר להפנות כאן להסכם, אלא יש לקבוע את זה בתקנות עצמן. מה גם שעל סכום הבסיס יהיו שינויים, וראוי שהוועדה תדע באיזה סכום מדובר ושהנושא יעוגן בתקנות. ואכן הם הציעו עכשיו שינוי בהגדרה.

חוה ראובני:

הוספנו את הסכום המדויק בתוספת. כעת ההגדרה המוצעת ל"אגרת בסיס" קובעת: "סכום האגרה המזערי שבעל הזיכיון זכאי לגבות בשל נסיעה בנתיב מהיר כמפורט בתוספת הראשונה".

בתוספת הראשונה מדובר על הנתיב הספציפי הזה. בנתיבים מהירים אחרים, אם יהיו, יכולים להיקבע סכומי אגרת בסיס אחרים. בנתיב המהיר שמוגדר כאן, סכום אגרת הבסיס הוא 5 שקלים חדשים.

היו"ר אופיר אקוניס:

כלומר, כרגע התקנות מוּחלוֹת רק על הקטע הזה? מה המשמעות של ההגדרה שגברת חוה ראובני קראה עכשיו לגבי הנתיב המהיר הספציפי, שמדייקים מאוד בנו"ן-צדי"ק שלו? שבעצם רק על הנתיב הזה אנחנו מדברים כעת?

אתי בנדלר:

שכרגע התקנות יחולו רק על הנתיב הזה, אכן כך.

חוה ראובני:

בכל נתיב מהיר שבו תיגבה האגרה - -

אתי בנדלר:

יהיה צורך להביא תיקון לתקנות.

חוה ראובני:

- - יהיה צורך ליצור סעיף בתוספת הראשונה.

אתי בנדלר:

ולכן כרגע זה חל רק על הנתיב הספציפי הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

ביקשתי גם לגבי האופנועים והנכים להביא הצעה, שתאפשר נסיעתם חינם בנתיב המהיר. אתם זוכרים את זה?

אתי בנדלר:

זה לא בהגדרה "אגרת בסיס".

היו"ר אופיר אקוניס:

לא משנה. אנחנו דנים כעת בתיקונים. האם הבאתם הצעה כזאת?

חוה ראובני:

שקלנו את זה. לגבי אופנועים, עמדתנו נחרצת מאוד נגד.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל עמדתנו נחרצת מאוד בעד.

חוה ראובני:

אסביר. אנחנו כמובן לא רוצים שאופנועים יסעו בשוליים, זה אסור לפי דיני התעבורה וגם מסוכן. כשהם נוסעים בתוך הנתיב, הם תופסים מקום כמו רכב, רק שיש בהם נוסע אחד בלבד.

היו"ר אופיר אקוניס:

באמת, כמה אופנועים ייכנסו כבר לנתיב המהיר?

חוה ראובני:

כאשר הם תופסים מקום בנתיב, והם חלק מ-1,600 כלי רכב שיכולים להיות בנתיב, כל אופנוע שנכנס זה רכב אחד פחות. התפיסה היא שרכב עם נוסע אחד צריך לשלם אגרה, לא משנה כמה גלגלים יש לו. מספר הגלגלים לא משפיע על המקום שהוא תופס בנתיב.

כרמל שאמה:

אבל הוא נוסע בתפוסה מלאה ...

חוה ראובני:

זו התפוסה המלאה שלו, אבל זה נוגד את האינטרס הציבורי של מִקְסוּם הנתיב. אנחנו לא מונעים ממנו לנסוע, אבל שישלם אגרה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מר ברגמן הציע את ההצעה הזאת, והביא גם דוגמאות מן העולם. אני סבור שהדוגמאות האוניברסליות נבונות. למה מה שחל במדריד או בלוס-אנג'לס לא טוב בישראל? ואגב, לגבי נכים היינו הך. דיברנו על אופנועים ורכבים של נכים.

חוה ראובני:

בכביש שיש בו שני נתיבי אגרה, נתיבים מהירים, הבעיה פחותה, אבל כאן מדובר על נתיב אחד, שאין בו אפשרות עקיפה, אין היתר עקיפה, אסור יהיה לעקוף בנתיב הזה. אתה מציע לתת לכלי רכב שבו יש נוסע אחד לנסוע חינם. הוא פוגע באינטרס של הנתיב, שבו אומרים שרכב פרטי שיש בו נוסע אחד ישלם אגרה. לא מנענו ממנו לנסוע. לא אוסרים על האופנועים לשלם.

היו"ר אופיר אקוניס:

היכן צריך לבוא לידי ביטוי עניין האופנועים ורכבים של אנשים נכים?

חוה ראובני:

ברשימת הפטורים, בתקנה 18.

היו"ר אופיר אקוניס:

נגיע לזה, אך לא היום. אני מבקש. את רוצה שאדבר עם שר התחבורה ועם שר האוצר שיקבעו מדיניות? הם יקבעו, אין בעיה, וגם אם יקבעו את מדיניותם, בסופו של דבר אנחנו מצביעים כאן בוועדה.

כרמל שאמה:

אנחנו יכולים להגיש הצעה אחרת.

אתי בנדלר:

אפשר לעשות זאת. הפרוצדורה לגבי תקנות, בניגוד לחוק ראשי, שהוועדה מאשרת את התקנות בשינויים עליהם החליטה. אם לא יתקבלו אותם שינויים, אז הוועדה לא מאשרת את התקנות. זאת המשמעות.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מעדיף שזה יהיה בתיאום עם הממשלה מכיוון שאנחנו חלק מן הקואליציה, אנחנו לא לעומתיים. אמשיך את ההידברות ונגיע למסקנה, ומר זוכמן יסיק אף הוא את מסקנתו ויודיע לנו את מסקנתם של השרים.

לאה ורון:

עד הדיון הבא, שיבדקו נציגי משרד התחבורה עם הנהלת המשרד, האם המשרד נוטה להיענות לבקשת חברי הוועדה.

היו"ר אופיר אקוניס:

נדבר עם השרים. בסופו של דבר השרים מחליטים, כפי שכבר אמרנו רבות כאן בוועדה. הם צריכים לקבל החלטה.

אודי אדירי:

במהות שלו, הנתיב המהיר הזה הוא שני דברים: הוא נתיב תחבורה ציבורית, והוא מכירת עודף קיבולת בכסף לרכבים פרטיים.

החלק הראשון שבו הוא החלק שממנו לדעתי נובעים הפטורים מתשלום. לעניין הזה הוא נתיב תחבורה ציבורית, ובנתיב תחבורה ציבורית יש מדיניות לא חדשה, והיא לא חדשה לנתיב המהיר, שקובעת אילו סוגים של כלי רכב פטורים מתשלום בנתיב תחבורה ציבורית. אגב, יש כאן התייחסות מסוימת גם לנכים, שאנחנו מכירים אותם כבר מנתיבי תחבורה ציבורית; יש התייחסות לרכבים מרובי קיבולת; יש התייחסות למוניות. יש שורה של כלי רכב שעד היום המדיניות היתה שהם רשאים לנסוע בנתיב תחבורה ציבורית. לעניין הזה אנחנו לא רואים באופנועים כלי שיש איזו סיבה לתת לו את מידת העדיפות, מן הטעם של תפיסת המקום, מן הטעם של אפליה לעומת כלי הרכב הפרטיים, העדפה שאיננה ברורה בהקשר הזה.

לגבי מי שחייב בתשלום, זה האלמנט השני של הנתיב המהיר, אנחנו לא רואים מקום להפלות את רוכבי האופנוע מכל ציבור אחר. זה הטעם שאנחנו מתנגדים להכללה שלהם בין מקבלי הפטורים, למי שרשאים לנסוע בחינם בנתיב המהיר. לאופנועים יש יתרונות רבים שמאפשרים להם תנועה מהירה, והם נהנים מהם.

כרמל שאמה:

אדוני היושב-ראש, ברשותך, אמנם התקנות עוסקות בנושאים אחרים, אבל לעצם העניין, אנחנו יודעים שהנתיב הזה בכלל תקוע. ועדת הכלכלה אחראית, בין היתר, על נושא התחבורה גם בהקשר שהנתיב סוף-סוף יהיה ישים. בעצם אזרחי ישראל עדיין לא זוכים לנסוע בו, ולא נראה מתי כן יזכו לנסוע בו. הייתי רוצה לשמוע בקצרה מה מונע את הפתרון לגבי 600 המטרים האחרונים בנתיב המהיר וכמה זמן צריך לחכות לפתרון. אני מבקש לשמוע עוד נתון. אם היום יחזרו לעבודה, אם היום יהיה לכם כבר פתרון, כמה זמן ייקח עד שזה יושלם? מה קורה כאן? יש כאן כשל מתמשך וסדרתי, אם ברכבת הקלה בירושלים, אם ברכבת הקלה בתל-אביב שבכלל עוד לא יוצאת לדרך, ובנתיב המהיר. אולי יש כאן איזה דבר שחוזר על עצמו ומעכב דברים.

אבי דור:

אתחיל מן הסוף. הפרויקט יסתיים לאחר שהם יחזרו לעבודה, בהנחה שהם חוזרים היום, בסוף חודש ספטמבר.

כרמל שאמה:

כלומר, בעוד 7 חודשים.

אבי גונן:

הוא אמור היה להסתיים בחודש אפריל.

היו"ר אופיר אקוניס:

כמה זמן הוא היה תקוע?

אבי דור:

הוא תקוע כ-3 חודשים.

כרמל שאמה:

כלומר, נותרו עוד 7 חודשי עבודה מרגע שיחזרו לעבוד. ומה עם 600 המטרים?

אבי דור:

לגבי 600 המטרים האחרונים יש מחלוקת מסחרית בינינו ובין הזכיין, שנמצאת בבוררות ולכן רצוי שלא נדבר על כך.

יצחק זוכמן:

מעבר לזה, מטפלים גם בהסדרת 600 המטרים הללו. אנחנו מגישים בקשה לוועדה המחוזית לתכנון ובנייה ומקווים שזה יסתדר. בעניינים כאלה למדתי לא להציג לוחות זמנים.

אודי אדירי:

צריך להבחין בין הפתרון המהותי ובין ההתחשבנות בגינו. באשר לפתרון המהותי, התוכנית הופקדה בוועדה ואנחנו מקווים שהטיפול יושלם. באשר לפתרון הכספי, הדברים נמצאים במשא ומתן עם הזכיין.

היו"ר אופיר אקוניס:

הבנתי. נדמה לי שיש בוררות עם "שפיר". מר זוכמן, נדמה לי שבסופו של דבר הפרויקט היחיד שמגיע לכלל מימוש הוא הפרויקט במנהרות הכרמל שנבנה על-ידי חברה סינית, שאף מקדימים את הפתיחה שלו. אז אולי תסיקו מסקנות.

אבי דור:

עובדתית, זה לא נכון. יש לנו שלושה מתקני התפלה שכבר עובדים, יש לנו את כביש 6, יש לנו את הקטע הצפוני של כביש 6, יש לנו את כביש 431 – כביש רוחב עצום שלא נבנה דומה לו בממדים כאלה במדינת ישראל. הוא מוקם בזמן ועומד פחות או יותר בתקציב שנקבע. למרות כל הכותרות על תביעות, בסופו של דבר אנחנו עומדים פחות או יותר במסגרת התקציב. יש לנו את הרכבת הקלה בירושלים ויש את מנהרות הכרמל.

הרכבת הקלה בירושלים – הפרויקט נמצא בשלבי סיום עבודות ההנדסה האזרחית. אני מקווה ומאמין שלקראת סוף חודש פברואר יתחילו לעלות קרונות על המסילה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מזכיר לך שחוקקנו כאן במהירות רבה חקיקה ותקנה לפיילוט שהיה אמור לעלות בחודש נובמבר 2009.

אבי דור:

בסוף חודש פברואר אמורים לצאת קרונות למסילה. זה פרויקט לא פשוט בתוך עיר, ושיטת הביצוע לא משנה. לא פשוט להקים פרויקט כזה. באשר לתקופה שאנו חיים בה, כולנו מכירים, אנחנו לא חיים בוואקום, והיו קשיים, שאנו מתמודדים איתם גם היום.

באשר לפרויקטים האחרים – אכן לכל פרויקט יש את הקשיים שלו. פרויקטי תשתית לא נבנים ב"בום וגמרנו". יש קשיים, מתגלים קשיים לאורך תקופת העבודות וצריך להתמודד איתם. אנחנו עושים כמיטב יכולתנו ונמשיך לקדם את הפרויקטים. בסך הכול יש לנו רשימה מפוארת למדי של פרויקטים לא פשוטים שמבוצעים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני שמח על העדכון לגבי הרכבת הקלה בירושלים, באמת שמח. זאת בשורה טובה. כמובן שהיא בעיכוב עצום, אבל זה עדיף מאשר שתגיד לי שהיא תפעל רק אחרי פסח. עדיף שהיא תתחיל לפעול בפורים. אנחנו מתקרבים לחגים. תן לתושבי ירושלים לחגוג. או שנערוך משתה פורים, או סעודת פורים, או שנקרא את ההגדה של פסח, אבל נעשה משהו. זאת בשורה שאני שמח לשמוע. אני מבקש ממך לא להגיע לכאן בתחילת חודש מרס ולהגיד שחל עוד עיכוב.

אבי דור:

במה שתלוי בנו אנחנו עושים את המקסימום לעמוד בלוח הזמנים. אני מקווה שלא יהיו תקלות, אך אם יהיו תקלות, אתקשר ואגיד לך.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה לא עניין אישי שלי, האמן לי. אני אפילו לא ירושלמי. אני סובל מזה רק באיזה רדיוס מסוים כאשר אני נע בעיר הזאת, אבל 600,000 תושבי ירושלים מחכים לזה בקוצר-רוח. בסופו של דבר זה נוגע ל-600,000 ישראלים שחיים כאן ולכל מי שבא לכאן.

אתי בנדלר:

ובתוכם הירושלמים הגאים.

אבי דור:

באשר לתקנות על הנתיב המהיר והאופנועים, אני מציע שנחזור למשרדים שלנו, ובינתיים נתקדם.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה צודק במאה אחוז. זה באמת די רחוק עדיין. בוודאי לא נעסוק בכך היום.

אתי בנדלר:

אני מבקשת להעיר, לתוספת הראשונה נגיע כמובן בסוף התקנות, אבל כפי שאמרנו, היא מציינת בעצם את הנתיב הספציפי שעליו מדובר בכניסה לתל-אביב. כאן כתוב שזה עד למחלף קיבוץ גלויות, שאינני יודעת אם כולל את הקטע שבמחלוקת או לא.

יצחק זוכמן:

הוא כולל את הקטע שבמחלוקת.

לאה ורון:

צריך לאשר את הנוסח של הגדרת "אגרת בסיס" מתוך סעיף ההגדרות, ואז ניתן יהיה לאשר את סעיף ההגדרות כולו ולעבור לסעיפים הבאים.

אתי בנדלר:

סעיף ההגדרות כולו, למעט הגדרת "אגרת בסיס", אושר. צריך לאשר רק את הגדרת "אגרת בסיס".

היו"ר אופיר אקוניס:

בתקנה 1, ההגדרה "אגרת בסיס", כפי שהוקראה על-ידי עו"ד ראובני, נתקבלה.

חוה ראובני:

# **פרק ב': חיובים, הודעות על חיובים וגבייתם**

# סימן א': שימוש באמצעי זיהוי וחובת תשלום החיובים

# תקנה 2 – *תשלום חיובים*

# **"נסע רכב בנתיב מהיר ישלם החייב את החיובים לבעל זיכיון על פי החוק, תקנות אלה וההסכם, לפי הענין.**

**תקנה 3 –** ***סכומי האגרה***

(א) בעד נסיעה בנתיב מהיר ישלם חייב את אגרת הבסיס או אגרה גבוהה ממנה שקבע בעל הזיכיון לפי סוג הרכב או מספר הנוסעים בו, גודש התנועה, מרחק הנסיעה, היום או השעה של הנסיעה בנתיב המהיר, הכל כפי שנקבע בחוזה הזיכיון או כפי שאישרה הרשות הממונה.

(ב) בנתיב מהיר שבו האגרה שנקבעה בחוזה הזיכיון או שאישרה הרשות הממונה משתנה לפי גודש התנועה, ישנה בעל הזיכיון את האגרה לפי מהירות הנסיעה בו, מספר כלי הרכב שבו, משך ההמתנה ביציאה ממנו או בכניסה אליו, וזאת בפרקי זמן ובהפרשי סכומים, הכל כפי שנקבע בחוזה הזיכיון או שהרשות הממונה אישרה.

ג) בנתיב מהיר כאמור בתקנת משנה (ב), יוצב שלט בסמוך לכל כניסה, ובו יפורט סכום האגרה בעד הנסיעה בנתיב המהיר שהוא בתוקף באותה העת; בעל הרכב יחויב בעד נסיעה בנתיב המהיר בסכום שפורט בשלט בעת שחלף על פניו, אף אם סכום האגרה השתנה לאחר מכן.

(ד) בעל הזיכיון יפרסם בהודעה ברשומות ובאתר האינטרנט שלו את סכום אגרת הבסיס ואת הכללים שלפיהם תשתנה האגרה; נקבעה אגרה המשתנה על פי גודש התנועה, יפרסם גם את פרק הזמן המזערי שצריך שיחלוף עד לשינוי האגרה החלה והסכום שהיא תשתנה בו בכל מועד שינוי."

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מבקש שתסבירי בקצרה את התקנות, ואחר-כך נשמע הערות ממי שירצה להעיר.

חוה ראובני:

קודם כול, צריך להבין שמדובר על תקנות גנריות, שאמורות לחול על נתיבים מהירים שונים, ולכן הן כוללות כמה אפשרויות. הכלל הוא, שבנתיב מהיר אפשר שתהיה אגרת בסיס או אגרה משתנה, כלומר האגרה לא קבועה.

תקנת משנה (א) עוסקת בשינויים שונים אפשריים, מנגנונים שונים לשינויים באגרה, בשל עילות שונות. הזיכיונות לנתיבים מהירים שונים יכולים לקבוע הסדרים שונים בעילות שונות. יתכן שהאגרה משתנה לפי מספר הנוסעים, או לפי הגודש, או לפי מרחק הנסיעה. יש מודלים שונים שמפורטים בתקנת משנה (א).

תקנת משנה (ב) עוסקת באופן ספציפי בנתיב המהיר שבו אנו עוסקים, כאשר מדובר על אגרה דינמית לפי גודש תנועה. כאן קובעים את הפרמטרים שלפיהם יימדד הגודש הזה: מהירות הנסיעה, מספר כלי הרכב, משך ההמתנה בכניסה וביציאה, כאשר מדובר על מדרגות קבועות. יש אגרת בסיס, ויש מדרגות שמוגדרות מראש – כמה זמן צריך לחלוף לפני שבעל הזיכיון יגיד: אני רואה את המצב, צריך שינוי. בכל נקודת זמן שבה הוא משנה, נקבע בכמה תהיה המדרגה, למעלה או למטה, לפי המצב.

תקנת משנה (ג) באה בעקבות הערות שנשמעו בוועדה, גם בישיבה הקודמת וגם בכנסת הקודמת.

היו"ר אופיר אקוניס:

ועדיין לא כתוב כאן המרחק. דיברנו על מרחק של 1.25 קילומטרים, אם אינני טועה.

חוה ראובני:

בזיכיון הספציפי הזה, בחוזה כתוב מרחק מסוים. אולם כאן מדובר על תקנות גנריות. אם תהיה אגרה דינמית במקום אחר, למשל בכניסה לירושלים, אינני יודעת אם שם המרחק יהיה 1.25 קילומטרים. לכן אנחנו אומרים במפורש שהשלט יוצב בסמוך לכל כניסה, והאגרה הקובעת היא הסכום שנכתב על פני השלט.

היו"ר אופיר אקוניס:

ביקשנו להיות ספציפיים יותר.

חוה ראובני:

האגרה הקובעת היא על-פי מה שמופיע בשלט, שזה נקודת ההחלטה שבה האדם יודע, וגם אם עבר זמן עד שהגיע לשם, כי יש למשל פקק תנועה בין השלט לכניסה לנתיב ובינתיים סכום האגרה השתנה, השינוי הזה לא יחול עליו כבר.

תקנת משנה (ד) עוסקת בפרסום ברבים של כל מרכיבי השקלול הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

בתקנה 2, אנו רוצים לעסוק בנתיב המהיר לתל-אביב. נכון? זה הדבר שעומד כרגע לנגד עינינו, ולא דברים אחרים. לכן, אולי כדאי להוסיף את המילים "המנוי בתוספת הראשונה".

אתי בנדלר:

בתקנה 2, אחרי המילים "נסע רכב בנתיב מהיר", יבוא "המנוי בתוספת הראשונה".

היו"ר אופיר אקוניס:

נוסיף את זה, כדי להיות ספציפיים מאוד באשר לנתיב המהיר בכניסה לתל-אביב ולא לקבוע את זה כדבר כללי יותר. זה ברור? המובן מאליו, מוטב שייאמר.

תקנה 2 נתקבלה.

בואו נסיים עם זה. אחר-כך אתה רוצה להביא את הנתיב המהיר לירושלים? אני בכלל לא מכיר את המסלול הזה.

אודי אדירי:

השאלה אם נכתוב את זה עכשיו לגבי כל אחד בנפרד.

אתי בנדלר:

לא צריך, כי כל החיובים אחר-כך הם לפי תקנה 2. בתקנה 2 נקבע: "ישלם החייב את החיובים לבעל זיכיון על-פי החוק, תקנות אלה וההסכם, לפי העניין". כלומר, אם נחיל את תקנה 2 רק על נתיב המנוי בתוספת הראשונה, וכרגע זה נתיב הכניסה לתל-אביב, הרי שכל החיובים לפי כל התקנות האחרות יחולו רק בהתאם לתקנה 2, אז לא צריך לומר את זה שוב בתקנות אחרות.

חוה ראובני:

למעשה כל נתיב מהיר נוסף שיבוא, צריך יהיה להוסיף אותו לתוספת הראשונה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז תבואו לכאן.

אבי דור:

אם בעתיד יהיה נתיב מהיר אחר, תידרש רק הכרזה ואז התקנות הללו יחולו?

אתי בנדלר:

לא הכרזה. יצטרכו לבוא לוועדה ולבקש אישורה לתיקון התקנות.

חוה ראובני:

במילא גם אין לנו הסדרים, כי למשל סכומי פיצוי והחזר הוצאות או אגרת בסיס וכולי יש לנו רק לגבי הנתיב הספציפי הזה. במילא זה דבר שיצטרך להיות נידון בוועדה.

היו"ר אופיר אקוניס:

בואו נברך על המוגמר הזה ואחר-כך נתחיל לברך על התחלות חדשות.

יערה למברגר:

להבנתי, יצטרכו לתקן את התוספת הראשונה ולא את גוף התקנות, כי גוף התקנות מדבר על התוספת הראשונה, וצריך רק להוסיף לתוספת.

אתי בנדלר:

נכון.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר. לכן התוספת שהציעה היועצת המשפטית, ואני קיבלתי וגם הצבעתי עליה. אז היא מקובלת על כולם. יפה מאוד.

לאה ורון:

בתקנה 3, רציתי לשאול, איך יידע מי שמגיע לשלט מה סכום האגרה שעליו לשלם, אם בתקנת משנה (ב) כתוב שהיא משתנה לפי גודש התנועה?

חוה ראובני:

כי בשלט יהיה כתוב במפורש הסכום. יופיע מספר: "ברגע זה גובה האגרה הוא 22 שקלים".

לאה ורון:

זה נכון לגבי כל הנסיעה בקטע הנתיב הזה, גם אם פתאום אותו קטע הפך לגדוש יותר?

חוה ראובני:

כן. זה כתוב במפורש בתקנת משנה (ג): "בעל הרכב יחויב בעד נסיעה בנתיב המהיר בסכום שפורט בשלט בעת שחלף על פניו, אף אם סכום האגרה השתנה לאחר מכן".

היו"ר אופיר אקוניס:

תקנה 3 נתקבלה.

חוה ראובני:

# סימן ב': חשבונות, מועדי תשלום ואמצעי גבייה

**תקנה 4 – *המצאת חשבונות***

"(א) בעל זיכיון ימציא חשבון לפי תקנה זו –

(1) לחייב שהוא מנוי – לגבי כל תקופת חיוב, בסמוך לאחר סיומה;

(2) לחייב שאינו מנוי – בסמוך לאחר יום החיוב."

כאן מדובר במועדים. חייב שהוא מנוי, בעיקרון זאת דרך המלך, וכך אמור להיות. על-פי החוק אין נסיעה בלי להיות מנוי או רשום. מי שאינו מנוי, מלכתחילה הוא מפר, ואז יש לו חובה של אגרה וגם פיצוי והחזר הוצאות על עצם הנסיעה.

אתי בנדלר:

לא תהיה אפשרות לשלם בכניסה לכביש האגרה?

חוה ראובני:

כן, תהיה אפשרות לשלם.

אתי בנדלר:

איך זה בא לידי ביטוי כאן?

חוה ראובני:

אדם כזה למעשה לא צריך לקבל חשבון, וגם אין לו חיוב. הוא לא חייב, כי הוא משלם בכניסה.

אתי בנדלר:

כתוב כאן: "בעל זיכיון ימציא חשבון".

חוה ראובני:

"ימציא חשבון לחייב". אם אדם שילם את האגרה, אז הוא לא חייב כלום ולא צריך להמציא לו חשבון, אלא אם כן הוא יעשה במהלך הנסיעה איזה מעשה שהוא הפרה, שיוצר חיוב.

"(ב) היו למנוי אחד כמה אמצעי זיהוי, ימציא לו בעל הזיכיון חשבון נפרד לגבי כל אמצעי זיהוי, זולת אם אישרה הרשות הממונה אחרת."

"אמצעי זיהוי" מוגדר בחוק: "אמצעי המיועד לשמש לזיהוי המנוי לצורך חיובו בתשלום אגרה וחיובים אחרים לפי הוראות חוק זה, שאושר על-ידי הרשות הממונה לפי הוראות סעיף 2ד(ג)(2) לחוק".

לאה ורון:

למה הרשות הממונה צריכה לאשר את זה?

חוה ראובני:

נקודת המוצא היא שלכל רכב יש אמצעי זיהוי משלו, ולכן כל רכב מקבל חשבון נפרד. ייתכן מקרה שבעל צי רכב רוצה לקבל חשבון מרוכז, ובאישור הרשות הממונה זה אפשרי, אבל מלכתחילה, אם לא נקבע אחרת, המצאת החשבונות היא בנפרד לכל אמצעי זיהוי.

לאה ורון:

אולי "לבקש המנוי".

אתי בנדלר:

נכון. "זולת אם אישרה הרשות הממונה אחרת, ובהתאם לבקשת מנוי".

חוה ראובני:

"(ג) בחשבון יפורטו כל אלה:

(1) שם החייב, מספר זהותו, מענו, מספר הרישוי של הרכב או מספרו של אמצעי הזיהוי, לפי הענין;

(2) תקופה או תקופות החיוב בחשבון;

(3) תאריך עריכת החשבון;

(4) פירוט הנסיעות, מועדיהן והאגרה הנדרשת בשל כל נסיעה;

(5) הנתיב המהיר שבוצעה בו כל אחת מהנסיעות;

(6) פירוט האירועים שנדרש בשלהם פיצוי והחזר הוצאות, מועדיהם והסכום הנדרש בשל כל אחד מהם;

(7) פירוט הפרשים, ככל שקיימים;

(8) סכום החיוב הכולל לתשלום;

(9) מועד התשלום, לפי תקנה 8;

(10) התראה כי לחיוב שלא ישולם במועדו ייווספו פיצוי והחזר הוצאות."

לאה ורון:

מה זה "החזר הוצאות"?

אתי בנדלר:

זה הרבה דברים. זה מפורט בתקנה 12, שנגיע אליה בהמשך. "החזר הוצאות" זה הכול בהתאם למה שמופיע אחר-כך בתוספת, ואז הוועדה תצטרך לדון על הסכומים ועל העילות, על מה גובים.

חוה ראובני:

כאן מדובר על הפרטים שצריכים להופיע בחשבון.

לאה ורון:

עשינו דרך ארוכה מאז כביש חוצה ישראל.

חוה ראובני:

אנחנו רוצים כאן את כל הפירוט. אנחנו דורשים בהחלט פרטים, שאדם יוכל לבדוק את החשבון ולדעת בגין מה הוא נדרש לשלם.

"(ד) בנוסף על האמור בתקנת משנה (ג), תפורט בחשבון שימציא בעל הזיכיון למנוי המשלם באמצעות פיקדון, גם יתרת הזכות בפיקדון נכון ליום החיוב, ובמידת הצורך – הודעה על כך שהסכום שנותר בפיקדון פחת מן הסכום המזערי שנקבע בהסכם, או כי החיוב נוכה בדרך אחרת שנקבעה בהסכם, לפי הענין."

החוק מאפשר למנוי לבחור את שיטת התשלום, על-ידי שהוא מפקיד בידי בעל הזיכיון סכום מראש וכל הזמן יורידו ממנו. מחייבים את בעל הזיכיון להודיע כל הזמן מה יתרת הזכות שם.

"(ה) השמיט בעל הזיכיון מחשבון חיוב שנוצר במהלך תקופת החיוב שהחשבון מתייחס אליה, רשאי הוא לכלול את החיוב האמור בחשבון מאוחר יותר שישלח לחייב, ובלבד שלא יחוייב החייב בתשלום הפרשים בגין התקופה שבין יום החיוב המקורי לגבי אותו חיוב ובין מועד התשלום של החשבון שבו נכלל."

נסיעה שנגבית בחשבון מאוחר יותר, ההפרשים בשל הזמן שחלף הם על חשבון בעל הזיכיון.

היו"ר אופיר אקוניס:

למישהו יש הערות?

יערה למברגר:

רק על טעות דפוס בתקנה 4(א)(2). כתוב "שאינוי" וצריך להיות "שאינו". יש שם יו"ד מיותרת.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון.

תקנה 4 נתקבלה.

חוה ראובני:

**תקנה 5 – *דרך המצאת חשבון***

(א) חשבון יומצא לחייב –

(1) אם הוא כולל חיובים בשל נסיעות בלבד – בדואר רגיל או בדרך אחרת שנקבעה בהסכם;

(2) אם הוא כולל חיוב בשל פיצוי והחזר הוצאות – בדואר רשום.

(ב) חשבון שנשלח בדואר לפי מען כאמור בתקנה 6 ושולמו בעדו דמי הדואר, רואים כאילו הגיע לתעודתו בתום ארבעה עשר ימים ממשלוחו, זולת אם הוכיח החייב שלא קיבל את ההודעה מסיבות שאינן תלויות בו.

(ג) חשבון יכול שיומצא גם בדרך שלא כאמור בתקנת משנה (א), ויראו אותו כחשבון שהומצא כדין אם הוכיח בעל הזיכיון את המצאתו, וכאילו הגיע לתעודתו בתום שבעה ימים ממשלוחו, אלא אם כן הוכיח בעל הזיכיון את מועד ההמצאה."

הכלל הוא דואר רגיל או דרך הסכמית. יכול אדם לסכם עם בעל הזיכיון לקבל את החשבונות בדרך אחרת, וזה לגבי חיובים רגילים. פיצוי והחזר הוצאות – לעולם בדואר רשום. אנו קובעים כאן חזקת מסירה אם הכתובת נכונה, אלא אם כן החייב מוכיח שלא קיבל, ונותנים לזכיין זכות להוכיח את המשלוח ואת ההמצאה, אם יש לו אפשרות להוכיח את זה בדרכים אחרות, אם הוא עשה שימוש בשליחים, או יש לו ידיעה ספציפית, או אפילו אם האדם התקשר וסיפר "קיבלתי ויש לי מה להגיד על זה". אם הוא יכול להוכיח את הדברים הללו, אנחנו מכירים בזה כהמצאה.

היו"ר אופיר אקוניס:

הערות? אין הערות. תקנה 5 נתקבלה.

חוה ראובני:

**תקנה 6 – *המעון להמצאת חשבון***

"המען להמצאת חשבון לחייב הוא אחד מאלה, לפי הענין:

(1) למנוי – המען שמסר בהסכם;

(2) לחייב שאיננו מנוי – מענו הרשום לפי חוק עדכון כתובת, התשס"ה-2005 (להלן – חוק עדכון כתובת) במועד יצירת החיוב האחרון מבין החיובים הכלולים בחשבון."

אם יש מען הסכמי, הוא גובר, ואם אין מען הסכמי, אז יש את חוק עדכון כתובת.

אתי בנדלר:

אבל עדיין ייתכן שמי שיש לו הסכם הודיע לבעל הזיכיון עצמו הודעה, שיש לשנות את הכתובת שהוא מסר לו בהסכם כי הוא שינה את מענו. זה לא מוכר על-פי הנוסח שמופיע כאן. זה צריך להיות: "למנוי – המען שמסר בהסכם, או שהמנוי הודיע עליו לבעל הזיכיון לאחר חתימת ההסכם".

חוה ראובני:

נכון. אני מוסיפה: "או מען שמסר לבעל הזיכיון במועד מאוחר יותר".

אתי בנדלר:

או שהמנוי הודיע עליו לבעל הזיכיון".

אבי דור:

"הודיע" – ברור שזה הודיע על כך בכתב?

רמי סופר:

על-פי הוראות ההסכם.

חוה ראובני:

אם כך, הנוסח יהיה כדלקמן: "המען שמסר בהסכם או מען שהודיע עליו לבעל הזיכיון לאחר חתימת ההסכם בדרך שנקבעה בו".

היו"ר אופיר אקוניס:

תקנה 6, בתיקון שהוקרא, נתקבלה.

חוה ראובני:

**תקנה 7 – *פיקדון***

"(א) נקבע בהסכם כי תשלום חיובים יהיה באמצעות פיקדון, יפקיד המנוי את הפיקדון ובעל הזיכיון ינכה ממנו כל חיוב המגיע לו מהמנוי.

(ב) לא היה הסכום המופקד מספיק לכיסוי חיוב, יגבה בעל זיכיון מהמנוי את החיוב או את יתרת החיוב, לפי הענין, בדרך שנקבעה לכך בהסכם.

(ג) מנוי שהפקיד פיקדון זכאי בכל עת לקבל פרטים על הסכומים שנוכו מהפיקדון, מועדי הניכוי והחיובים שבשלהם בוצע, וכן על הסכומים שנותרו בו."

אתי בנדלר:

נא להוסיף: "לרבות בכתב, אם ביקש זאת".

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר גמור. אני מבין שאין הערות. תקנה 7, עם התיקון שהוכנס בה, נתקבלה.

אני מודה לכם מאוד. נקבע לנו דיון המשך בהקדם האפשרי. תודה.

**הישיבה ננעלה בשעה 16:00**