**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שלישי**

**פרוטוקול מס' 329**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום רביעי, ה' בחשוון, התשע"א (13/10/2010) בשעה 10:00**

**סדר היום:**

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

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

רוברט אילטוב

זאב אלקין

יצחק וקנין

מנחם אליעזר מוזס

אברהם מיכאלי

חמד עמאר

**מוזמנים**:

חה"כ אברהם מיכאלי

חה"כ ציון פיניאן

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

עו"ד שרית זוכוביצקי-אור – סגנית היועצת המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

יובל פולוצקי – משרד האוצר

שאול מרידור – סגן הממונה על התקציבים, משרד האוצר

עו"ד ירון גולן – לשכה משפטית, משרד האוצר

אריאל אבלין – רכז תחבורה באגף התקציבים, משרד האוצר

רפ"ק רוני לוינגר – ראש חולית תעבורה, המשרד לביטחון פנים

סרן יונתן לוינשטיין – סגן יועמ"ש אגף טכנולוגיה ולוגיסטיקה, משרד הביטחון

סא"ל יצחק עובד – ראש תחום חוזים והתקשרויות, משרד הביטחון

ניצן יוצר – ראש מנהלת נתיבים מהירים, חברת נתיבי איילון

אהרון אלמוג – יועץ פרויקטים, שפיר הנדסה אזרחית וימית בע"מ

יהושוע שדה – מנכ"ל ארגון חברות ההסעה

חיים מרציאנו – סמנכ"ל ארגון חברות ההסעה

פריד אברהם – יו"ר ארגון בעלי המוניות

יהודה בר-אור – יו"ר איגוד נהגי המוניות הארצי

עזרא אשכנזי – סגן יו"ר איגוד נהגי המוניות

עו"ד עמית ברגמן – צוות רשויות, מועדון האופנועים הישראלי

נסים בנימין – יו"ר מטה המאבק ויו"ר איגוד העוסקים ברכב הדו-גלגלי

**ייעוץ משפטי:** אתי בנדלר; ניר ימין

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: אתי אפלבוים

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

היו"ר אופיר אקוניס:

בוקר טוב. אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. על-סדר היום: תקנות נתיבים מהירים (אופן החיוב בתשלום אגרה ואכיפת תשלומים), התשס"ט-2009. בפעם האחרונה נפגשנו פה ב-27.7 ולדעתי זה כבר היה בפגרת הקיץ. נבלמנו או נעצרנו בעקבות חילוקי דעות שהתגלו בסעיף 18, שכותרתו "פטור מתשלום אגרה".

אנחנו מבקשים לפתוח את הסעיף הזה או בעצם לסגור אותו.

אני מודיע שנעניתי לבקשת הנהלת הקואליציה ונקיים את ההצבעות ב-10 דקות ל-11:00 ולא לפני. אם נמצה את הדיון לפני נעשה הפסקה ונחזור כדי לקיים את ההצבעה.

החוק הזה נגרר הרבה זמן. מדהים שאם בתחילת הדיונים על העניין הזה ראיתי שלא קרה כלום בעניין של הנתיב המהיר אני יכול להגיד לכן שבסוף הדיונים אני רואה שכן קורה. פעם אחת שאלתי את נציג האוצר האם יש התקדמות בנתיב המהיר ובמו עיניי ראיתי שלא קורה שם כלום והוא ענה לי: בטח, בונים, סוללים. לא קרה כלום והיתה שם איזו עצירה.

בסופו של דבר אני רואה שכן היתה שם התקדמות.

חמד עמאר:

אמרו לי שבאוגוסט זה יתחיל לעבוד.

היו"ר אופיר אקוניס:

מר מרידור, מתי זה יתחיל לעבוד?

שאול מרידור:

באזור דצמבר. היתרון בתשתיות כאלה הוא שלא צריך להגיד כי רואים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל אז לא קרה.

מה הצעתם לגבי סעיף 18?

שאול מרידור:

להבנתי, המחלוקת התמקדה בעניין האופנועים. לאחר דיונים ארוכים בישיבה האחרונה נציג האוצר הציע שכל אופנוענים יקבלו 50% הנחה על התעריף שקיים בנתיב. להבנתי, למעט העניין הזה שאר הנושאים בסעיף סוכמו.

היו"ר אופיר אקוניס:

תחדד את המשוואה. המשוואה אומרת שאם הדבר לא יעבור פה, הוא יעבור בחוק ההסדרים. בחוק ההסדרים הבא לא יהיה פטור בכלל.

לאה ורון:

זאת היתה המגמה של האוצר.

היו"ר אופיר אקוניס:

זאת היתה ההצעה והיא גם נמסרה – אני רואה שנסים נכנס. כלומר, האלטרנטיבה היא אפס פטור או תשלום מלא בעוד חודש חודשיים או 50% היום.

שאול מרידור:

בכל מקרה נעשה את כל המאמץ ששתי האפשרויות יקרו לפני הפתיחה של הנתיב. בסופו של יום הנתיב הזה נועד לשרת את אחד הפקקים העמוסים במדינה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני צופה בו כי אני נוסע לכיוון השני.

שאול מרידור:

החיים שלך טובים. אני קובע ישיבות בתל-אביב ב-07:00 כדי לא להיתקע בפקקים.

היו"ר אופיר אקוניס:

עכשיו לגבי המוניות. הצעתי והתייעצתי עם היועצת המשפטית של הוועדה ועם הייעוץ המשפטי שלי ואנחנו נחיל את מה שמקובל בכביש 6 על הנתיב הזה, כלומר, בהסכמת הנוסע.

שאול מרידור:

לפי חוק פיקוח מוצרים ושירותים.

היו"ר אופיר אקוניס:

בדיוק. דיברנו על זה בסוף הישיבה הקודמת.

יהודה בר-אור:

צריך להחיל על זה מחיר מופחת, לפחות 50% כמו באופנועים.

היו"ר אופיר אקוניס:

את זה לא בדקנו אבל תכף נבדוק.

יהודה בר-אור:

למה שהנוסע ישלם יותר. אם יהיה לו יקר יותר, הוא לא יסע במונית.

היו"ר אופיר אקוניס:

מר מרידור, אתה יכול להסביר?

שאול מרידור:

נהג שנוסע ברכב פרטי ובמונית ספיישל ישלם בדיוק אותו מחיר בנתיב, ככל שהוא החליט לנסוע בו. ההחלטה אם לקחת את הנתיב למי שנוסע ברכב פרטי, מבחינת העלויות למשק, היא אותה החלטה, בין אם הוא נוסע במונית ובין אם הוא נוסע ברכב פרטי. אגב, בכביש 6 זה אותו דבר. אין שום החלטה על הנחה למוניות. אתה פשוט שואל את הנוסע ואם הנוסע רוצה – אני מניח שמי שנוסע בספיישל יעדיף לשלם את ה-11 שקלים האלה ולא להגיע לעולם שבו הוא עומד בפקק. אם הוא מחליט לעמוד בפקק, זאת זכותו.

אופיר אקוניס:

אם יש במונית 4 נוסעים הם לא משלמים. הכוונה לנהג ועוד 3 נוסעים. במצב כזה הוא לא משלם דבר. אם יש במונית יש רק נהג ונוסע, אז הנוסע משלם.

אתי בנדלר:

זה נתון לבחירתו של הנוסע. אם הוא ירצה, ייסע דרך שם וישלם ויכול להיות שהוא יגיד לנהג שלא לנסוע דרך כביש אגרה.

אברהם פריד:

אמנם אנחנו לא אוהבים את הרעיון, אנחנו מרגישים גם קיפוח. אגב, זה בסתירה לעידוד של משרד התחבורה לנסיעה בתחבורה ציבורית. אתם לא נותנים צ'אנס לאותם אזרחים לנסוע בתחבורה ציבורית. אז מה אתם עושים? אתם סותרים את עצמכם בשל אותה חמדנות ועומדים על-כך שגם הנהג ישלם. מה הסיפור פה? לכן, לדעתי, גם אם אתם מחליטים מה שאתם מחליטים וברור שאתם המחליטים ולא אנחנו, נקבל את זה. אני לא יודע באיזה רוח - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

ברוח טובה אני מקווה.

אברהם פריד:

אני לא יודע. אולי בגללך נקבל את זה ברוח טובה. בסך הכול אנחנו מרגישים מקופחים ומרגישים שנעשתה כאן איפה ואיפה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מר זוכמן, הגברת ראובני לא נמצאת פה אבל נדמה לי שיש בעיה בכל העניין של הסדרת הנושא הזה. אני מציע שתיפגשו עם החברים, לא בעניין הספציפי הזה, אבל בנוגע לכל המדיניות של משרד התחבורה.

אברהם פריד:

יש סתירה. הם נוסעים קנס לנוסע שנוסע בתחבורה ציבורית ומצד שני הם רוצים לעודד נסיעה בתחבורה ציבורית. הם סותרים את עצמם.

יצחק זוכמן:

נוסע אחד במונית זה לא בדיוק תחבורה ציבורית. ב-3 נוסעים יש פטור. נדמה לי שבשעות שפל זה גם 2 נוסעים.

אברהם פריד:

תטיבו עם העניין הזה, לטובת אותה הצהרה של השר לעודד נסיעה בתחבורה ציבורית.

יצחק זוכמן:

3 נוסעים בשעת עומד ושני נוסעים בשעת שפל, זאת תחבורה ציבורית. נוסע בודד במונית זאת לא תחבורה ציבורית. אני מדבר על נוסע בנוסף לנהג.

אני מקבל את הצעת היושב ראש ואנחנו ניפגש איתם.

היו"ר אופיר אקוניס:

תיפגשו בהקדם.

נסים, אתה רוצה לומר משהו?

נסים בנימין:

לא.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה מקבל את הצעת הממשלה?

נסים בנימין:

לא.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל גם אתה תקבל את הכרעת הרוב. כנראה שלא הבנת את האלטרנטיבה.

נסים בנימין:

הבנתי אותה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו נקיים הצבעה בשעה 10:50 ונראה מה יחליט. גם אני אקבל את עמדת הרוב.

אתי בנדלר:

אני רוצה לומר משהו פורמאלי. ב-8.3.2010 הוועדה סיימה את הדיונים שלה בתקנה 18, תוך החלטה להוסיף לפטורים את הנכים ורכב דו-גלגלי בתנאים שנקבעו באותה ישיבה. למרות זאת, בשתי ישיבות שנערכו לאחר מכן, הן ב-22 במרץ והן ב-27.7.2010, הגם שלא היתה הצבעה של הוועדה לדון מחדש בתקנה זאת, בפועל דנו בשתי הישיבות האמורות בפטורים וגם באפשרות לתת פטור למוניות בנסיעה מיוחדת. למעשה, גם עכשיו ממשיכים לדון בתקנה 18. לכן אני מבקשת, כדי להסדיר את זה בצורה פורמאלית, כדי שלא יהיו טענות תקנוניות, שהוועדה תחליט על דיון מחדש בתקנה 18 ובהתאם לכך תקבל החלטות.

אופיר אקוניס:

צריך להצביע על זה?

אתי בנדלר:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז אתה מקבל את הצעת היועצת המשפטית וגם אני מקבל.

חמד עמאר:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

אתי בנדלר:

אם כך, הוחלט לדון מחדש בתקנה 18. בעצם לא בכל תקנה 18 אלא באותן שתי פסקאות שהוחלט להוסיפן, האחת לגבי רכב נכה והשני לגבי רכב דו-גלגלי.

היו"ר אופיר אקוניס:

איך אנחנו מסדירים את ההסדר עם המוניות?

אתי בנדלר:

לעניין המוניות אין תוספת בתקנות הפטורים. יחד עם זאת, הוועדה רושמת בפניה שיש התחייבות של משרדי האוצר לתקן את צו הפיקוח על המחירים של משרדי האוצר והתחבורה, לפעול לתיקון צו הפיקוח על המחירים, כדי לאפשר את גביית תוספת האגרה למי שנוסע בנסיעה מיוחדת בכביש אגרה לפי בחירתו של הנוסע.

אני מבקשת גם שהצהרה זאת תכלול התחייבות שהצו הזה יתוקן לפני שכביש האגרה דנן ייפתח לתנועה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מצוין.

שאול מרידור:

אין לנו בעיה להתחייב לדבר הזה.

אהרון אלמוג:

אני מייצג את הזכיין, אני מנהל את הבקרה על האגרה בנתיב המהיר.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה יכול לתת תאריך?

אהרון אלמוג:

מדובר על סוף דצמבר, בערך חודשיים מעכשיו. זאת בדיוק הבעיה, דהיינו, ההשלכות של השינויים שאתם מבצעים עכשיו בשלב כל-כך מאוחר של הפרויקט, לשינויים האלה יש השלכות די קשות על ביצוע הפרויקט ועמידה בלוח הזמנים.

בנוסף, רציתי להסביר למה גורמים שינויי הפטורים שאתם מדברים עליהם, גם לגבי האופנועים וגם המוניות. האגרה היא אגרה דינאמית ואני מאמין שהכנסת רוצה שהמחיר יהיה הכי נמוך לצרכן. לי אין השפעה על הפטורים בנתיב המהיר. זאת אומרת, כשאני מעלה את המחיר, הפטורים לא מושפעים. אז אני צריך להעלות את המחיר לאלה שכן משלמים. זה יוצר מצב שמי שמשלם את הפטורים האלה זה הציבור שכן משלם את ההפרש במחיר והמדינה גם כן תשלם בפטורים וגם תשלם מחיר יותר גבוה. המדינה צריכה לדעת שלא לבוא אחר-כך בטענות לזכיין שהמחיר הוא יותר גבוה ממה שנמדד במודלים הכספיים לקראת הפרויקט הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

רשמנו את ההערה.

רוני לוינגר:

לגבי תקנה 18. בחוק נתיבים מהירים עצמו יש סעיף של פטורים. שם היה ניסיון להסדיר גם את נושא הפטורים. יש מכתב של השר לביטחון פנים לשר התחבורה ולשר האוצר, במטרה להסדיר את הנושא של נסיעה של רכבי משטרה ורכבי שב"ס. זה היה במסגרת דיון אחר. אני חושש שתהיה אי בהירות בין סעיף הפטורים בתקנות לסעיף הפטורים בחוק. אמנם לא מסדירים את זה עכשיו אבל היות ויש תקנה - - -

שאול מרידור:

זה לא קשור לתקנות האלה.

יצחק זוכמן:

הבוקר היה על זה דיון אצל המנכ"ל עם מפקד אגף התנועה. הובהר למשטרה שככל שהיא תרצה לעשות הסדרים עם החברה המפעילה לגבי רכבים של המשרד לביטחון פנים, היא תבצע.

אופיר אקוניס:

אנחנו מקבלים את עמדתו של מנכ"ל משרד התחבורה.

דובר הוועדה, אנחנו נרצה לפרסם לציבור את הדבר הזה ובעיקר מי פטור כדי שיהיה סדר. איך זה ייראה אחרי כל ההסדר שהגענו אליו, מי פטור?

שאול מרידור:

אוטובוס ציבורי שמסיע נוסעים, מונית שירות שנמצאת בקו שירות פעיל, רכב של הזכיין, רכב שבשעת השיא יש בו 3 נוסעים בנוסף לנהג.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה דבר חשוב כי זה מעודד "Car pool".

שאול מרידור:

זאת היתה אחת הכוונה בפטור.

בשעת השפל זה 2 נוסעים פלוס נהג. זה בסעיפים 18(4) ו-(5).

היו"ר אופיר אקוניס:

איך מגדירים את שעות השפל?

אתי בנדלר:

בעת שנוסעים בנתיב המהיר פחות מ-1,000 כלי רכב לשעה.

שאול מרידור:

יש שילוט שמסביר.

יהודה בר-אור:

יש מישהו שרוצה להרוויח כסף אז אף פעם זה לא יהיה פחות מ-1,000.

שאול מרידור:

מי אמר שלא יהיה?

יהודה בר-אור:

אני אומר.

שאול מרידור:

אני לא רוצה להתערב אבל אני מוכן לבוא איתך בשעה 15:30 ביום שלישי, ולראות אם יש 1,000 איש שמוכנים לשלם כשהנתיבים לידם פנויים. במודל הכלכלי, לפי הבנתי - - -

יהודה בר-אור:

אם הכביש פנוי למה אני צריך להיכנס לשם?

היו"ר אופיר אקוניס:

זה בדיוק מה שהוא אמר.

יהודה בר-אור:

גם אני לא רוצה להיכנס לשלם.

שאול מרידור:

אל תיכנס. אני לא רוצה לקחת ממך כסף אם לא תיכנס.

יהודה בר-אור:

אני צריך את ההנחה כשיש הרבה כלי רכב והלקוח רוצה להגיע במהירות ליעד שלו. אתה מונע ממני בחוק הזה להביא אותו מהר ליעד.

שאול מרידור:

אני ממש לא מסכים. אדם שמשלם 150 שקל עבור מונית ספיישל מירושלים לתל-אביב, ההחלטה על עוד כמה שקלים האלה היא החלטה של הנוסע.

היו"ר אופיר אקוניס:

בדיוק על הנקודה הזאת ביקשתי ממשרד התחבורה להיפגש בדחיפות עם נהגי המוניות.

יהודה בר-אור:

אם אני לוקח אותו לראשל"צ ואני רוצה לחזור משם?

שאול מרידור:

הנוסע יחליט.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה לא יכול לצאת לראשל"צ. היציאה היחידה היא בקיבוץ גלויות. לראשל"צ אתה לא יכול לצאת בנתיב המהיר. היציאה היחידה היא בקיבוץ גלויות. כלומר, הנתיב המהיר הוא נתיב כניסה מהיר לתל-אביב בלבד.

שאול מרידור:

קשה לי לראות עולם שבו אדם שמשלם 180 שקלים על נסיעה ספיישל ויש פקק, יהיה לו שיקול אחר. אבל אם הוא יעשה את זה, זאת זכותו המלאה. המטרה של הנתיב הזה היא בדיוק הדבר הזה, להביא לשיקול כלכלי בבחירה של נתיב שנוסע מהר אבל עולה כסף, אל מול נתיב שנוסע לאט ולא עולה כסף. זאת בדיוק המטרה של הנתיב.

יהודה בר-אור:

אם נהג המונית נוסע לבד, אין לי ויכוח איתך. אבל ברגע שאני מסיע נוסע והמונית מוגדרת בחוק כ"תחבורה ציבורית משלימה", אין מצב שאני לא אקח. למה אוטובוס שנוסע לבד יהיה בפטור? גם אוטובוס יכול להסיע נוסע אחד. אז מה, תגיד לו לשלם?

שאול מרידור:

ישנה עוד תקנה אחת, שרכב שזמן נסיעתו בכביש ארכה יותר מדקות שמפורטות בתוספת, גם הוא יהיה פטור וזה מהטעם שהכביש לא משיג את מטרתו מבחינת השרות.

אתי בנדלר:

על הזמן שבו מדובר הוועדה טרם דנה כי זה בתוספת השנייה וזה יהיה בסוף.

עכשיו בתוספת תהיה פסקה לגבי רכב נכים, אז תגדיר את זה. גברת זוכוביצקי, הפטור לגבי רכב נכים?

שרית זוכוביצקי-אור:

יש הגדרות בתקנות התעבורה לנכה. יש שתי אפשרויות: או שהנכה זקוק לרכב כאמצעי תנועה בגלל רגליו הנכות, או שדרגת נכותו מגיעה ל-60% לפחות.

אתי בנדלר:

גברת זוכוביצקי, אם אינני טועה, נאמר שהמשרד החליט לתת את הפטור לאותו רכב נכה שזכאי לנסוע בנתיב שמיועד לתחבורה ציבורית, בהתאם לסעיף 71(א)(1) לפקודה. אנחנו צריכים שאתם תמציאו לנו את ההגדרה המדויקת.

היו"ר אופיר אקוניס:

אולי בהודעה שתפרסם הכנסת יהיה משהו לגבי דרכי הפרסום. טיפלנו בזה באחת מהישיבות הקודמות.

אתי בנדלר:

צריך שהוועדה תדע בדיוק מה היא מאושרת. זה לא יהיה בסעיף הפטור אלא בסעיף אחר שידבר על תאריך.

שאול מרידור:

תדברי עם שרית כדי שתתאם איתך את הנוסח.

היו"ר אופיר אקוניס:

מר מרידור, אנחנו מודיעים לציבור היום ולא כאשר תתקינו את התקנות מבחינה משפטית.

שאול מרידור:

בסדר.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז 50% הנחה לרכב דו-גלגלי.

עוד משהו?

אתי בנדלר:

נדמה לי שבזה נגמר סעיף הפטורים, כשברכב דו-גלגלי יעוגן בתקנה אחרת ולא בתקנת הפטורים.

עמית ברגמן:

אני ממועדון האופנוענים. קיים הבדל אדיר, לתפישתי, בין לשלם שקל ובין לקבל משהו חינם. אם הוועדה רוצה לעודד שימוש בנתיב הזה לרכב דו-גלגלי – לאור הדיון הקודם הבאתי את האסמכתאות מארצות הברית המדברות על למה מעודדים את השימוש וזה לטובת בטיחות, אז הפטור צריך להיות מלא.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה מה שהצעת בזמנו. לפני שנכנסת הסברתי שהאלטרנטיבה שעומדת כיום היא או שלא יהיה פטור בכלל וכל התקנות האלה יבואו באבחת חרב בחוק ההסדרים, שזה דבר כשמחוקק אני לא אוהב אותו. חוק ההסדרים הוא דבר שלא מתאפשר בו דיון. בזכות ההערה שלך ובזכות הדיונים שקיימנו כאן כמעט חצי שנה או יותר, הגענו למסקנה יחד עם הייעוץ המשפטי, משרד האוצר ועם חברי הכנסת, להצעה של 50% הנחה. אגב, אם זה לא יהיה 50% זה לא יהיה בכלל כי האוצר ימשוך את התקנה. לכן אני חושב שזה הדבר הנכון ביותר.

עמית ברגמן:

כשנכנסתי לדיון הבנתי שלכאן הרוחות מנשבות. כדי שהדברים יהיו רשומים אני רוצה לומר שיהיה ברור שההנחה הזאת ניתנת מסיבות של בטיחות, דהיינו, עידוד הדו-גלגלי להשתמש בנתיב בטוח ולא עידוד הדו-גלגלי כשלעצמו.

דבר נוסף, מבחינת שיטות הגבייה. נתקלנו עכשיו בקטסטרופה במנהרות הכרמל שגרמה לאבחנה בין שיטות גבייה בין דו-גלגלי, שלא יוכלו לעשות מנוי, לבין כל רכב אחר. פנינו בעניין הזה למנהרות הכרמל ופנינו גם אליכם. אני מקווה שהדבר הזה יטופל. אני אבקש אחידות ושוויון בין האזרחים של המדינה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מנהלת הוועדה אומרת שמכתבך עדיין לא הגיע אלינו.

עמית ברגמן:

אני אשלח אותו שוב.

במנהרות הכרמל רכב דו-גלגלי לא יכול לעשות מנוי. הוא חייב לעצור ולשלם. פנינו אליהם. אני מאמין שהדבר הזה יסודר.

לאה ורון:

מה השיבו לך ממנהרות הכרמל?

עמית ברגמן:

שהם בודקים את זה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם אינני טועה ב-26.10 נפתחות מנהרות הכרמל. אני מקווה שעד אז תגיעו להבנה איתם. אני לא יכול להשיב לך על מנהרות הכרמל כי כרגע אנחנו עוסקים בעניין הזה. אני מאוד מקווה, בר ברגמן, שתתמכו בהצעת הממשלה ובהחלטתנו, אם תהיה כזאת, בעוד חצי שעה, לתת לכם הנחה של 50%, למרות שרציתם הנחה של 100%. אתה יודע שלפעמים בחיים הפוליטיים יש פשרות.

עמית ברגמן:

אנחנו כבר מספיק ותיקים פה בשביל לדעת את זה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מר מרידור, לגבי דרכי הפרסום. איך זה יתבצע, שלטים אלקטרוניים, שלטים מתחלפים? דיברנו על שילוט במרחק מסוים מהכניסה.

שאול מרידור:

סעיף 3ג מפרט כי קיימת חובה להציב שלט בסמוך לכל כניסה. מפורט סכום האגרה.

לאה ורון:

באיזה מרחק מהכניסה?

היו"ר אופיר אקוניס:

דיברנו שנקבע מרחק ספציפי.

ניצן יוצר:

המרחק לפני הוא 1,200 מ'.

היו"ר אופיר אקוניס:

הדובר, נא להודיע לציבור ש- 1,200 מטר לפני הכניסה לנתיב יהיה שילוט אלקטרוני מתחלף ומתעדכן גם לגבי המחיר.

ניצן יוצר:

הוא משלם את המחיר שהוא ראה בשלט.

היו"ר אופיר אקוניס:

מנהלת הוועדה אומרת לי שאנחנו צריכים להמשיך את סעיפים 19, 20, 21 ו-22. נא לקרוא, בבקשה.

אתי בנדלר:

פלוס התוספות.

אני רק רוצה לשאול בקשר לשילוט. האם בשילוט הזה יהיה גם ציון לגבי הפטורים של רכב עם 3 נוסעים או רכב עם 2 נוסעים?

ירון גולן:

חיובי.

ניצן יוצר:

לא באותו שלט אבל בשלט סמוך.

אתי בנדלר:

בשלט סמוך אבל באותו מרחק מראש?

ירון גולן:

כן.

שרית זוכוביצקי-אור:

# "פרק ו': שונות

# 19. חייב שמכר את רכבו

###### א. נתברר לבעל זיכיון כי רכב, שחיוב בשל נסיעות בו לא נפרע, אינו עוד בבעלות החייב, ישלח לחייב חשבון ורשאי הוא, בלי לגרוע מכל תרופה אחרת העומדת לו על פי דין, להודיע לאותו חייב שאם לא ישולם החיוב, הוא ייווסף לחשבון שישלח לגבי רכב אחר שבבעלותו שצוין בהודעה, ואם אותה שעה לא היה בבעלותו רכב אחר - לגבי רכב שיהיה בבעלותו.

###### ב. החייב רשאי, בתוך 30 ימים מיום שהומצאה הודעת בעל זיכיון כאמור בתקנת משנה (א), לפרוע את החיוב או לבקש בכתב מבעל זיכיון, כי החיוב שלא נפרע ייווסף לחשבון שיישלח בשל רכב אחר שבבעלותו או אמצעי זיהוי שלגביו התקשר החייב בהסכם, שאינו זה שצוין בהודעה, ובעל זיכיון יפעל כמבוקש.

###### ג. לא פרע החייב את החיוב ולא פעל כאמור בתקנת משנה (ב), ייווסף סכום החיוב לחשבון שישלח לגבי הרכב שצוין בהודעה לפי תקנת משנה (א); החיוב שייווסף לחשבון הנשלח לגבי רכב אחר כאמור, יהיה בסכומו הכולל ביום ההוספה."

היו"ר אופיר אקוניס:

תסבירי בקצרה את הסעיף.

מנהלת הוועדה, כיוון שאני כבר הודעתי שלא תהיינה הצבעות לפני 10:50, אנחנו נקריא את הכול ונצביע בהצבעה אחת על כל הסעיפים.

תסבירי בקצרה גם לפרוטוקול.

שרית זוכוביצקי-אור:

נציג האוצר יסביר.

ירון גולן:

מדובר על מצב שבו חייב מכר את הרכב שלו. התקנה באה להסדיר למי הולך החיוב. התקנה אומרת שהחיוב מושת על בעל החיוב ולא על הרכב ולכן אם החייב מכר את הרכב ויש לו כמה רכבים אז החיוב עובר לרכב אחר. אם אין לו באותו זמן רכב אחר, החיוב נשאר במערכת על שם החייב וברגע שנוצר לו רכב חדש על שמו, החיוב עובר לרכב החדש.

אתי בנדלר:

על מנת להבהיר, החייב הוא מי שהיה הבעלים של הרכב בעת ביצוע הנסיעה.

היו"ר אופיר אקוניס:

נצביע אחר-כך.

שרית זוכוביצקי-אור:

# "20. בעלים של רכב שיוך שמכר את רכבו

###### נתברר לבעל זיכיון כי רכב שיוך, אינו עוד בבעלות מי שרשום אצלו כבעלו וחיובים המיוחסים לו לא נפרעו, ישלח לו חשבון ורשאי הוא, בלי לגרוע מכל תרופה אחרת העומדת לו על פי דין, להודיע לבעל רכב השיוך כי הוראות סעיף 4ב לחוק יחולו על רכב אחר שבבעלותו שצוין בהודעה, ואם אותה שעה לא היה בבעלותו רכב אחר - לגבי רכב שיהיה בבעלותו, ותקנה 19 (ב) ו-(ג) תחול בשינויים המחוייבים. "

היו"ר אופיר אקוניס:

הסבר ואנחנו ממשיכים.

ירון גולן:

רכב שיוך מוגדר בחוק: "רכב שנקבע בהסכם כרכב שאליו יוקצו החיובים אשר בהם יחויב המנוי לצורך אכיפתם". מדובר על מקרה שבו יש לפרט או לחברה מספר רכבים והם רוצים שרק לרכב אחד יגיע החשבון. התקנה הזאת מסבירה מה קורה במקרה שחייב מכר את אחד הרכבים.

אתי בנדלר:

לא שמעתי את ההסברה לגבי תקנה 20.

ירון גולן:

תקנה 20 היא בעצם המקבילה לתקנה 19 והיא מתייחס לרכב שיוך. רכב שיוך זה רכב שמרכז בעצם את החיובים למספר רכבים אחרים. התקנה מסבירה מה קורה כאשר אחד הרכב נמכר, שאז החיוב הולך לרכב השיוך.

אתי בנדלר:

ואם הוא לא משלם, אז ניתן יהיה לעכב את רישיון הרכב של רכב השיוך.

שרית זוכוביצקי-אור:

# "21. ביטול ההסכם

# (א) ביטל בעל זיכיון את ההסכם, ישלח הודעה על כך למנוי בדואר רשום, לפי המען שמסר המנוי בהסכם או למענו האחרון הידוע לבעל הזיכיון, ותחול על ההודעה תקנה 5 (ב).

# (ב) ביטל המנוי את ההסכם, ישיב בעל הזיכיון למנוי את העירבון ואת יתרת הפיקדון בתוך 30 ימים ממועד קבלת הודעתו של המנוי על ביטול ההסכם, או ממועד השבת אמצעי הזיהוי, לפי המאוחר."

אתי בנדלר:

למה למענו האחרון של הידוע כבעל הזיכיון? ואם הוא עדכן את הכתובת שלו לפי חוק עדכון כתובות?

היו"ר אופיר אקוניס:

אפשר להוסיף.

שרית זוכוביצקי-אור:

זה מנוי שיש לו הסכם עם בעל הזיכיון. הוא אמור לעדכן את בעל הזיכיון על כל שינוי שחל בכתובת שלו.

אתי בנדלר:

בסדר. ישלח הודעה על כך למנוי לפי המען שמסר המנוי בהסכם או למענו האחרון הידוע לבעל הזיכיון, או למענו הרשום אם הוא עדכן לפי חוק עדכון כתובות. נדמה לי שהתוספת הזאת כבר נכנסה בכמה תקנות שהוועדה עברה עליהן.

שרית זוכוביצקי-אור:

אבל את מטילה על בעל הזיכיון חובות. יש לו הסכם עם המנוי.

ירון גולן:

צריך להבין שבאופן עקרוני אין אפשרות פה ליצור חיוב. כדי שהרכב יוכל לנסוע בנתיב הוא צריך שיהיה לו הסכם מראש עם בעל הזיכיון או שהוא ישלם במזומן בכניסה לנתיב. הוא לא יכול להיכנס לנתיב ולשלם בדיעבד.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם התוספת שהצעת נדרשת אז אפשר להוסיף. מה זאת התקנה הזאת לגבי עדכון כתובות?

אתי בנדלר:

יש חוק עדכון כתובות שמדברת על-כך שאדם יכול להודיע לאחת מהרשויות מהמדינה, למשל משרד הפנים, ואז הכתובת הזאת מחייבת גם את משרד הרישוי. זה מחייב את המוסד לביטוח לאומי, את רשות הרישוי, רשות המיסים ועיריות ומועצות מקומיות. זאת אומרת, שאדם לא צריך ללכת לכל אחת מהרשויות לעדכן את כתובתו שם אלא רק במשרד הפנים. זה חוק משנת 2005. תיקנו כבר את תקנה 6 באותו נוסח.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז נתקן גם כאן.

אתי בנדלר:

בקיצור, הנוסח יותאם לנוסח שבתקנה 6 במלואה כי גם ב-1 תיקנו. אתם תמציאו לנו נוסח מתוקן.

שרית זוכוביצקי-אור:

# "22. תחילה

תחילתן של תקנות אלה במועד הפעלתו של הנתיב המהיר בהתאם להוראות סעיף 2 לחוק."

היו"ר אופיר אקוניס:

תמשיכי לתוספות.

שרית זוכוביצקי-אור:

# "

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | נתיב מהיר | סכום אגרת הבסיס בשקלים חדשים |
| 1. | הנתיב השמאלי בכביש ארצי מספר 1, בקטע הדרך שממחלף נמל התעופה בן גוריון בנקודת ציון (נ.צ.) 654850-189800 עד למחלף קיבוץ גלויות בנ.צ. 661600-180100 (להלן – נתיב מהיר כביש 1 מערב) | 5 |

# **תוספת שניה**

# (תקנות 9 ו-18)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| טור א'נתיב מהיר | טור ב'משך הנסיעה בדקות | טור ג'משך הנסיעה בדקות |
| נתיב מהיר כביש 1 מערב | 11 | 45 |

אתי בנדלר:

אולי תבהירי מה המשמעות של זה כי אני חושבת שהוועדה צריכה להבין מה המשמעות של העניין.

ירון גולן:

התוספת הראשונה מגדירה מהו הנתיב המהיר.

אתי בנדלר:

אני מדברת על התוספת השניה.

ירון גולן:

טור ב' קובע בעצם את משך הנסיעה הרצוי בנתיב, 11 דקות. משך הנסיעה של טור ג', 45 דקות, זה מה שקובע את רמת השירות. זאת אומרת, אם הוא נוסע מעבר לזה, אנחנו אומרים שרמת השירות לא היתה מספיק טובה ואז הוא לא משלם עבור השירות.

חמד עמאר:

45 דקות? על כמה קילומטר מדובר? 11 קילומטר ב-45 דקות? גם אם מישהו יגרור אותו הוא יעבור ב-45 דקות.

ניצן יוצר:

אורך הנתיב הוא 13 קילומטר והסכם הזיכיון מחייב את הזכיין להעביר את התנועה בלא יותר מ-11 דקות כשגם זה מחולק לשני קטעים. הקטע הראשון בלא יותר מ-5 דקות והקטע השני לא יותר מ-6 דקות. כלומר, אם קטע אחד היה תקוע והקטע השני היה ריק, זה לא מסדר את העניין. צריך בכל קטע לחוד לעמוד ברף מסוים. אם הוא חורג מהרף הזה יש לרשות הממונה שיקול דעת המאפשרת להורות לזכיין שלא לחייב את המשתמשים עבור הנסיעה בנתיב. שיקול הדעת הזה צריך להיות מופעל בהתחשב בנסיבות. אם נניח התנועה הואטה מפני שבנתיבים החופשיים היתה תאונה ומטעמים של סקרנות כולם האטו, אז אין לו על זה שליטה. מה שנקבע בתקנון זה המנגנון האוטומטי. כלומר, אוטומטית, ללא קשר לשיקול דעת, מעבר ל-45 דקות לא ישלם.

מתחת לזה, בין 11 לבין 45 דקות, יש שיקול דעת וצריך להפעיל אותו לפי הנסיבות.

חמד עמאר:

אני חושב ש-45 דקות זה הרבה זמן. אני חושב שאם הרכב ייסע במהירות של 10 ק"מ בשעה הוא יעבור תוך 45 דקות. אני חושב שצריך להוריד את זה. אני מציע להוריד את זה ל-30 דקות. זה בסך הכול 13 קילומטר ו-30 דקות זה סביר.

אתי בנדלר:

זה כמעט פי 3 מהצפי למהירות הנסיעה שם.

ניצן יוצר:

זה בסדר. שוב, גם 30 דקות זה יותר מידי.

חמד עמאר:

אני מגיע לכנסת דרך כביש 6 ואני רואה כמה אני נתקע בכביש 6 ואני משלם.

אתי בנדלר:

זה טעון תיקון.

חמד עמאר:

אחד מחברי הכנסת הציע הצעת חוק בעניין.

ניצן יוצר:

בזיכיון של כביש 6 לא קיים מה שיש בזיכיון הזה. בכביש 6 הרשות הממונה לא יכולה למנוע מהזכיין את חיוב המשתמשים. פה אפשר להורות לו שלא לחייב.

חמד עמאר:

אני חושב ש-30 דקות זה סביר.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני חושב שההצעה של חבר הכנסת עמאר היא נבונה, טובה ומדתית.

לאה ורון:

ההצבעה של הוועדה תהיה על 30 דקות.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון מאוד. טוב שהסבת את תשומת לבנו. אני מודיע שנצביע על 30 דקות.

יהודה בר-אור:

סליחה, רציתי להעיר לגבי ה-5 שקלים. הקטע של הנתיב השמאלי מנמל תעופה לקיבוץ גלויות, הבנתי שסכום האגרה שייקבע הוא 5 שקלים?

ניצן יוצר:

לא, זאת אגרת הבסיס.

יהודה בר-אור:

מה קבעתם לגבי האגרה?

ירון גולן:

האגרה דינאמית, היא משתנה לפי העומס בנתיב.

יהודה בר-אור:

אנחנו צריכים לדווח לנוסעים כמה משלמים.

ירון גולן:

יהיה שלט בכניסה.

יהודה בר-אור:

הוא ירצה לדעת מראש.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה משתנה, יש לך אגרת גודש.

היו"ר אופיר אקוניס:

השאלה שלו נכונה. הוא צריך לומר לנוסע שאם הוא נכנס לנתיב העלות היא עליו. בכביש 6 יודעים כמה עולה כל קטע. תסביר לו, כדי שהוא יידע מה להסביר.

ניצן יוצר:

כשהם מתקרבים לשלט הוא צריך להגיע לנוסע מה המחיר ושיחליט.

יהודה בר-אור:

הוא ירד מהאוטו.

היו"ר אופיר אקוניס:

הוא לא ירד, הוא יחליט אם הוא נכנס או לא.

מר זוכמן, כשהמונית יוצאת משדה התעופה היא יכולה עדיין להשתלב בנתיב?

יצחק זוכמן:

לא.

היו"ר אופיר אקוניס:

ההשתלבות היא לפני. מי שבא מנתב"ג לא יכול להיכנס?

יצחק זוכמן:

כן, זה בכוונה. זה כביש לאנשים שנוסעים בנסיעה יום-יומית. אם אתה יוצא במחלף נתב"ג ומשתלב, בכל מקרה אתה לא יכול להיכנס.

יהודה בר-אור:

אם אני נוסע מירושלים אני צריך לדעת כמה הנוסע ישלם.

ירון גולן:

1.2 קילומטר מהכביש יהיה שלט שיגיד לך כמה עולה עכשיו האגרה בנתיב. בכניסה יהיה שלט ויגיד לך מה המחיר עכשיו.

אברהם פריד:

אני לא יכול לקבוע לעצמי לקחת במונה כמה שאני רוצה. בתוך המונה צריך להיות המחיר של הנסיעה. אם כך, אני אוסיף את זה לכל נוסע.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה המחיר המקסימאלי, מר מרידור?

אברהם פריד:

זה שוב מראה שהם רוצים לאחוז בשני הקצוות של המקל.

היו"ר אופיר אקוניס:

חבר הכנסת עמאר אמר דבר נבון, עושים משהו טוב אבל לא מושלם.

יהודה בר-אור:

אנחנו צריכים להגיד לנוסע כמה זה עולה ואז הוא יחליט אם הוא נכנס או לא נכנס.

היו"ר אופיר אקוניס:

יהודה צודק, מה המחיר המקסימאלי?

ניצן יוצר:

בדיונים קודמים אמרנו שזה 75 שקלים למעט נסיבות מיוחדות. אני רוצה להסביר את עניין הנסיבות המיוחדות. כל זמן שכיבולת הנתיב היא כפי שהיא, כלומר, נומינאלית, משהו בין 1,600 ל-2,000, 75 הוא לא בעיה.

הבעיה נוצרת כאשר, למשל, רכב תקוע על השוליים והכיבולת של הנתיב יורדת ל-400 כלי רכב בשעה. במקרה הזה, אם ניצור את התקרה של 75 שקלים, יכול להיווצר מצב שנתיב יהיה סתום ואף-אחד לא יוכל לעבור בו ובכלל זה תחבורה ציבורית.

צריך לאפשר לרשות הממונה, במקרה של נסיבות מיוחדות, כשקרה אירוע, לאפשר לחרוג מהתקרה הזאת אבל בשגרה אפשר לקבוע את התקרה הזאת.

אברהם פריד:

זה לא משכנע.

יהודה בר-אור:

זה לא משכנע, הנוסע צריך לדעת. אתה חושב שלנוסע במונית יש זמן, הוא רוצה לדעת כמה עולה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מר מרידור, מה תשובתך?

שאול מרידור:

לא הייתי בכל הדיונים הקודמים אבל קיבלתי את הרוח. אני אומר את זה בפשטות כי הדיון גלש למקום אחר.

אני רוצה שיהיה ברור. הנתיב הזה לא מיועד למוניות. הוא מיועד ליוממים, הוא מיועד לאנשים שבשכלול הזמן שלהם, יקבלו החלטה בו ברגע האם להיכנס או לא להיכנס. כל עניין האגרה הדינאמית היא כזה שאי-אפשר להודיע לנוסע מראש. אם כולם ידעו מראש, הנתיב הזה ייסתם מראש. הרעיון של אגרה דינאמית אומרת את הדבר הבא: אתה תדע שכדי לנסוע לתל-אביב ב-11 דקות זה מה שצריך לשלם. אתה יכול להחליט. אתה יכול להיתקע בכביש 1 או לשלם איקס בין 5 שקלים לבין כמה שזה לא יהיה ולנסוע מהר. הבחירה היא של האזרח.

זה לא כמו כביש 6 במובן הזה שהוא נתיב שהוא ממש זהה לכביש, הוא אותו דבר רק יותר מהיר. על הדבר הזה האזרח יחליט אם הוא רוצה לשלם או לא. אני לא יכול להגיד מראש מה יהיה כי זה בדיוק הרעיון של נתיב עם אגרה דינאמית.

יש לזכור, שהוא עומד 1200 לפני הכניסה. אם הוא נוסע כחוק, זה לפחות חצי דקה לפני. הוא יראה ואז יחליט.

היו"ר אופיר אקוניס:

ואז הוא רואה לפי השילוט האלקטרוני.

אתי בנדלר:

המחיר נקבע בעת הכניסה.

שאול מרידור:

הוא קבוע גם אם השתנה - - -

לאה ורון:

הוא גם מפורסם.

היו"ר אופיר אקוניס:

כן, זה מה שדרשנו בכל הדיון.

בבקשה להמשיך.

יהודה בר-אור:

אני חייב להעיר שזה פתח של משחקים ואחר-כך תגידו לנו למה נהגי מוניות עושים את המשחקים האלה. ברגע שאתה נותן לו להכניס את זה באותו רגע והמחיר לא קבוע, אתה מכניס את נהג המונית למצב - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

יהודה, הדבר הזה של אגרת הגודש בכניסה לתל-אביב זה השוני בין כביש 6. אגב, זה פיילוט ראשוני במדינת ישראל וכמובן נבחן את הדבר הזה.

אברהם פריד:

איך נהג הכסף יקבל את הכסף? איך הוא ירשום לו את זה במונה?

יהודה בר-אור:

הוא ירצה קבלה, מה נעשה?

אברהם פריד:

אדוני היושב ראש, אמרת משפט ואני נתפס בו. אמרת שנבחן את זה. מכיוון שההחלטה הזאת הולכת להיות גורפת ולא מוגבלת לזמן מסוים, אולי תגביל אותה לזמן מסוים. אחרי שנה נעשה בחינה ראשונה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אחרי שנה נבדוק את הביצוע. בסדר, מאה אחוז.

קיבלתי את הרעיון שלך, רעיון מצוין. הממשלה מסכימה, זה בסדר. קיבלתי את ההצעה של מר פריד ואנחנו נקיים את הישיבה.

אתי בנדלר:

אני גם מבקשת להעביר לוועדה עותק מהפרסום לגבי התיקון בצו הפיקוח על מחירים שיתיר להם לגבות את הסכום הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו נקרא את התקנות עד הסוף ונעבור להצבעה.

שרית זוכוביצקי-אור:

# **"תוספת שלישית**

# (תקנות 12 ו-13)

# סכומי הפיצוי והחזר ההוצאות יהיו כמפורט להלן:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| טור א'פיצוי והחזר הוצאות על פי תקנה - | טור ב'מהות העילה לפיצוי והחזר הוצאות | טור ג'סכום הפיצוי והחזר הוצאות בשקלים חדשים, בנתיב מהיר כביש 1 מערב |
| 11(א)(1) | נסיעה בניגוד לחוק או לתקנות לרבות בלא הסכם שימוש תקף למי שחייב בהסכם שימוש | 60 |
| 12(ג) (סכום מופחת) | נסיעה בניגוד לחוק או לתקנות לרבות בלא הסכם שימוש תקף למי שחייב בהסכם שימוש, פעם ראשונה | 20 |
| 11(א)(2) | אי פרעון חשבון במועד | 30 |
| 11(א)(3) | חייב בעל פקדון – חוסר כיסוי לחיוב בפיקדון | 30 |
| 11(א)(4) | מעשה למניעת זיהוי, חיוב, או אכיפת החוק ותקנות אלה | 1,000 |
| 11(א)(5) | שימוש באמצעי זיהוי בניגוד להוראות ההסכם | 30 |
| 11(א)(6) | כניסה או יציאה מהנתיב שלא במקום שנקבע לכך | 200 |
| 11(א)(7) | טיפול בעיכוב רכב | 75 |
| 11(א)(8) | גרירה ופינוי רכב | 150 |
| 11(א)(9) | יום אחסון רכב שפונה | 50 |

# 

# **תוספת רביעית**

# (תקנה 18)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | נתיב מהיר | כלי הרכב הפטורים מאגרה |
| 1. | נתיב מהיר כביש 1 מערב | כל כלי הרכב המנויים בתקנה 18". |

חמד עמאר:

לא הבנתי את סעיף 11א(6).

ניצן יוצר:

הנתיב מופרד באמצעות מעקה לכל אורכו אבל יש פתחי חירום. הכוונה אם מישהו נכנס דרך פתחי החירום.

חמד עמאר:

מקובל.

ירון גולן:

תקנה 11 קובעת מהם המקרים שבהם חייב יחויב בפיצוי להחזר הוצאות. התוספת קובעת מה הסכום לגביו הוא יחויב, לגבי כל תת סעיף.

היו"ר אופיר אקוניס:

למען הסדר הטוב, היועצת המשפטית תקריא את סעיף 18 שהיה במחלוקת והגענו להסכמות לגביו. הסעיף עוסק בנושא מי פטור.

אתי בנדלר:

חלק מתקנה 18 בעצם הוצבעה. אני מדברת רק על הפטורים הנוספים שבקשר אליהם היתה מחלוקת.

הוחלט להוסיף לתקנת הפטור: רכב שנוסע בו נכה שיש לו תו נכה או מי שמסיע אותו, הוא יהיה פטור לחלוטין. מדובר בתו נכה של כסא גלגלים.

היו"ר אופיר אקוניס:

בהתחלה זה לא היה בכלל ואנחנו הכנסנו את זה.

אתי בנדלר:

לגבי רכב דו-גלגלי, הוא לא יכנס לתקנת הפטורים אבל ייכנס לתקנה נוספת שתאמר שהוא ישלם 50% מהתעריף שמשלם כלי רכב אחר.

ראוי להזכיר שלגבי מוניות בנסיעה מיוחדת, יתוקן צו הפיקוח על מצרכים ושירותים באופן שיותר להם להוסיף למחיר הנסיעה המיוחדת את מחיר האגרה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה, אני מאוד מודה לך.

אנחנו מעמידים להצבעה ברצף את תקנות 18, 19, 20, 21 ו-22 והתוספות הראשונה, השנייה, השלישית והרביעית עם כל התיקונים.

לאה ורון:

חבר הכנסת ציון פיניאן מצביע במקום חבר הכנסת כרמל שאמה, חבר הכנסת זאב אלקין מצביע במקום חבר הכנסת דני דנון, חבר הכנסת אברהם מיכאלי מצביע במקום חבר הכנסת אמנון כהן.

היו"ר אופיר אקוניס:

מי בעד? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה רבה, בשעה טובה התקנות אושרו. נסיעה טובה ובטוחה.

**(הישיבה ננעלה בשעה 10:55)**