**הכנסת השבע עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב ראשון**

**פרוטוקול מס' 39**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שני, י"ד בתמוז התשס"ו (10 ביולי 2006), שעה 10:00**

**ס ד ר ה י ו ם:** הפעלת כביש חוצה ישראל (כביש 6)

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

משה כחלון – היו"ר

אבישי ברוורמן

אבשלום וילן

ג'מאל זחאלקה

יצחק זיו

ישראל חסון

יואל חסון

יעקב כהן

חנא סוויד

רונית תירוש

**מוזמנים**:

יהודה כהן – מנכ"ל חברת כביש חוצה ישראל

עו"ד טליה ירושלמי – יועצת משפטית חברת כביש חוצה ישראל

שלמה זומר – מנהל אגף כלכלה וכספים כביש חוצה ישראל

אהוד סביון – מנכ"ל חברת דרך ארץ הייוויז

יהודה רבינוביץ – סמנכ"ל כספים חברת דרך ארץ

עו"ד יהודה רווה – חברת דרך ארץ

צ'רלי סולומון – סמנכ"ל בכיר לתכנון וכלכלה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

מריה כהן אתגר – ממונה הנדסת תנועה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

אפרים שליין – ראש אגף תכנון המשרד להגנת הסביבה

קרן טרנר – רפרנטית תחבורה משרד האוצר

מאיה לסר – לשכה משפטית משרד האוצר

רפ"ק יוני גיז – ראש מדור הנדסה ותשתיות באגף התנועה המשרד לבטחון פנים

סגן ניצב חזי שוורצמן – אגף התנועה משטרת ישראל

אהוד ענבר – נציג השלטון המקומי לתכנון ובנייה

מיטל בשירי – פניות ציבור, המועצה הישראלית לצרכנות

רונן רגב – תחקירת ראשי של אמון הציבור

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמה**: מעיין מכלוף – חבר המתרגמים בע"מ

**ערכה:** שלי עשהאל – חבר המתרגמים בע"מ

**הפעלת כביש חוצה ישראל (כביש 6)**

היו"ר משה כחלון:

אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה.

על סדר היום הפעלת כביש חוצה ישראל, שאנחנו נוהגים לקרוא כביש 6, כאשר מטרת הדיון היא לדון בכל הנושא של הפעלת הכביש, לפי בקשתו של חבר הכנסת ג'מאל זחאלקה, שהתמקד בבקשה שלו בנושא הקנסות ותהליך הגבייה.

אנחנו ננצל את ההזדמנות הזאת, כשיושבים פה המנהלים הבכירים של החברות, ונרחיק קצת יותר גם לנושא בטיחות ולנושא הערעורים על הקנסות, והמצב של החברה. בכל זאת, המדינה בצורה זו או אחרת שותפה, אמנם היא שותפה רק להפסדים, בשלב הזה אני מתכוון, וזה בסדר, אין לאף אחד טענות, אני חושב שהכביש הזה הוא מפעל חשוב, היו גם שהשוו אותו למוביל הארצי, אני לא יודע אם זו השוואה יותר מידי גדולה, אבל אני באופן אישי רואה במפעל הזה כאחד המפעלים החשובים, שהקמתם אתם והמדינה יחד בשנים האחרונות. אבל מה לעשות, בכל דבר יש את הבעיות שלו, ואנחנו פה כדי לדון, לשמוע, ולנסות לפתור.

אנחנו רואים פה, לפי המחקר של הכנסת, וזו הזדמנות שוב להודות לך יונתן על העבודה הגדולה שאתה עושה מידי יום, יש לכם חמש מאות ושישה עשר אלף מנויים, מתפקדים יפה, מרוויחים יפה, אמנם לא מספיק, המדינה נאלצה להעביר לכם ששים ושניים מליון שקלים להשלים את ההסכם בשנת 2004-2005, בסך הכל זה עובד די טוב.

אבל יש מספר בעיות, שהייתי מבקש את ההתייחסות שלכם וגם את הפתרונות שלכם. זה כמובן הנושא שחבר הכנסת זחאלקה יעלה, ועוד כמה דברים, כמו למשל המסגרות האלה של הערעורים על הקנסות, אם תוכלו לפרוס בפנינו את הקריטריונים, מי מקבל ומי לא, יש קריטריונים, יש כללים.

דבר נוסף שהייתי מבקש לדעת, האם הסמכות שהחוק העניק לכם, אני בכוונה מדגיש החוק, כי זו לא החלטה שלכם, זה החוק, והחוק זה אנחנו והחוק זה כל מדינת ישראל, לגבות אחוזים כל כך גבוהים על הקנסות, האם זה לא פוגע לכם במוטיבציה? בסך הכל המספרים יראו, שאחרי הקנס החמישי אתם כבר גובים על כל דו"ח שלא שולם 314.5 שקלים. אז אולי כדאי לא לגבות, להשאיר חמישה דו"חות, לאנשים אולי שלא קיבלו דואר, אולי שהיתה איזו בעיה בתקשורת אתם, ואז המספרים והמאזנים אצלכם עולים בצורה מחמיאה.

עוד דבר שמעורר תמיהה, ואני שוב לא מעלה שום חשד, אתם פה כדי לתת תשובות, אדם שמקבל, למשל אני מקבל חשבון מים הביתה, חשבון מים אומרים לי תשמע מר כחלון, אתה חייב עכשיו שמונים שקלים אבל יש לך חוב קודם, מאה ששים, מחודשים פברואר מרץ. אצלכם אין את זה, אצלכם יש רק את החוב האחרון ובלי החובות הקודמים. אני חושב שאדם שמקבל את הדו"ח וכבר הולך לשלם היה חשוב שהוא ידע גם מה הוא חייב, ואולי באותה הזדמנות לחסל את הכל. אני חושב שזה לטובת כל הצדדים.

החוק בכל זאת העניק לכם סמכויות אפשר לומר של מדינה, שהיום אנחנו עובדים על החוק, הרשות לבטיחות בדרכים, שחבר הכנסת ארדן מנסה להעניק להם חלק ממה שאתם קיבלתם, ומשרד התחבורה מתנגד. לצורך העניין הזה זה רשות תימרור שלכם, כי לכם יש את זה, והמדינה מתנגדת להוציא את זה מתחת לידיים שלה אפילו עבור חברה שנקראת הרשות לבטיחות בדרכים. ולכם יש את הפריבילגיות, יש לכם את הכלים, ושוב, אני חושב שזה נכון. אדם נסע, צריך לשלם. מה שאנחנו רק לא רוצים שיקרה שאדם שלא קיבל את המכתב או לא הגיע אליו הפנייה או כל מיני בעיות מהסוג הזה, אובייקטיביות, שלא ייענש. ואני חושב שפה אנחנו צריכים למצוא את הדרך.

לגבי הבטיחות, בכביש 6. משנת 2003 ועד 2006, היו בסך הכל 94 תאונות עם נפגעים ו- 17 מתוכן קטלניות ונהרגו שם 22 בני אדם. אני נתקל בנושאים בעייתיים מידי יום, והעליתי אותן בפגישה שלי עם מר סמיון. לצורך העניין, הכנסת לקוחה של כביש 6, ואני חייב לומר ביושר, גם כאשר שילמתי באופן פרטי הייתי לקוח של כביש 6. הבעיות בבטיחות הבולטות שם, הן באמת השוליים, שאין איפה לעצור, שוליים צרים, והתאורה. אני חושב שהעניין שאין תאורה בכביש 6, ויש שם איזורים גם לא כל כך סימפטיים לנסיעה, אבל בכל זאת אני חושב שהכביש הזה צריך להיות מואר, וחברת דרך ארץ יכולה לעשות את זה בלי בעיה בכלל.

בכל זאת יש להם את כל הגיבוי של המדינה בכל התחומים, וגם ההשקעה הזאת לדעתי היא תצדיק את עצמה גם במספר הלקוחות שיסעו יותר בלילה וגם ירידה בתאונות הדרכים. ההעדר תאורה הזה הוא לדעתי מפגע מאוד בעייתי בנושאים של בטיחות בדרכים, והייתי מבקש את ההתייחסות שלכם לכך.

אני לא ארחיב יותר, נגעתי בנקודות שאני אבקש את ההתייחסות שלכם, שתכינו את עצמכם לעניין הזה, אני חושב שהנקודות האלה נוגעות לרוב הציבור, כשאנחנו מדברים על חמש מאות ושש עשרה אלף מנויים, זה מספר אדיר, ואני מניח שזה ילך ויגדל, אני אעצור כאן ואתן לחבר הכנסת זחאלקה מגיש ההצעה לומר את דבריו.

ג'מאל זחאלקה:

אני מאוד מודה לך. בוקר טוב לכולם. אני יזמתי את הדיון הזה בעקבות סדרת כתבות בעיתון קול-אל-ערב, והקרדיט מגיע לעיתונאי מוחמד חסאן וטאט, שעשה עבודה מעמיקה בנושא הזה. אני חושב כבוד היושב ראש חשוב שגם יהיו דיונים בכנסת בעקבות כתבות בעיתונות הערבית ולא רק בעיתונות העברית. זה בצד.

לגופו של עניין, המטרה של הישיבה היא לעזור לאזרחים. ואני לא מכיר חבר כנסת אחד שלא מגיעות אליו עשרות תלונות של אנשים שנפלו קורבן לקנסות מופרזים ביותר. אני חושב שמתפקידנו להכניס קצת רציונל ומידתיות לעניין. נקודת המוצא היא שהכנסת היא הריבון בארץ.

אין גוף אקס-טריטוריאלי בארץ, וחברת "דרך ארץ" היא לא מדינה בתוך מדינה אלא היא כפופה לחוקי מדינת ישראל, גם הממשלה שעשתה הסכם איתה כפופה להחלטות הכנסת. הכנסת היא הריבון, ותקוותי שמהישיבה הזאת יצא טוב, שנגיע להבנות שאני חושב שהן אפשריות. ולא נאלץ בכנסת, אני, חבר הכנסת כחלון וחברי כנסת אחרים לעשות דברים בכפייה בכנסת, בצורה של חקיקה.

הקנסות שגובה חברת דרך ארץ הם מופרזים. אין להם אח ורע בארץ. בשום חברה, בשום מוסד. היו דברים בעבר של קנסות חניה של עיריות והם בוטלו. זה נכפה על העיריות לבטל את שיטת הגבייה של כפל קנס והדברים האלה. קנסות יכולים להגיע בחודש לאלפי שקלים. ומי לא מכיר את הסיפור של אזרח שבא, אני הייתי חייב חמש מאות שש מאות שקל והחוב שלי טפח לאלפי שקלים, לשלושת אלפים, לארבעת אלפים שקל, ולפעמים אפילו יותר. הרבה אזרחים עירניים פנו לערכאות וקיבלו החזר הכנסות שהם שילמו.

אני מכיר למשל את האזרח ראני נאסר מטירה, שיש לו משאית, תפסו אותו בכביש חוצה ישראל, ואילצו אותו לשלם שבעת אלפים שקל. הוא שילם את הכסף, פנה לבית המשפט והכסף הוחזר במלואו, כי פשוט הדואר לא הגיע אליו. יש הרבה שמות כאלה. האזרח גם מטירה, מרואן עיראקי, היתה לו הוראת קבע, היה מנוי, הבנק ביטל את הוראת הקבע בלי ידיעתו, ולאחר חודש אלף שקל קפצו לששת אלפים שקל. הגיש ערר, הורידו את זה לשלושת אלפים שקל. אז אם בקלות כזאת מורידים, ומי לא מגיש ערר, ומי לא הולך לבית המשפט, סימן שיש כאן בעיה. חלק גדול מאוד מהתביעות לבית משפט בית המשפט פוסק לטובת האזרח. סימן שיש כאן בעיה.

עכשיו לקנסות לא קוראים "קנסות" חבר הכנסת כחלון, קוראים לזה "פיצוי והחזר הוצאות". מה הפיצוי ומה החזר ההוצאות? אני חושב מזכותה של ועדת הכלכלה של הכנסת לפחות, אם לא כל הכנסת, לדעת מה זה. והאם חברת דרך ארץ גובה מעל למטרה שבהסכם בינה לבין הממשלה. כלומר אני אומר את הדברים האלה לא כשאלה אלא כקביעת עובדה שחברת דרך ארץ בשנה הזו כבר הגיעה לרוויה, והיא צריכה מהיום והלאה לא לגבות אף קנס מאף אזרח.

היו"ר משה כחלון:

מה זאת אומרת הגיעה לרוויה?

ג'מאל זחאלקה:

הרי יש סכום מסויים, תיכף יסבירו לך, שהוא פיצוי והחזר הוצאות. החזר הוצאות על אכיפה, זה עולה להם שלוש עשרה יום שלושה מליון שקל בשנה בערך. הוצאות של טיפוח שולי הכביש זה עולה להם כמה מיליונים. במקסימום זה יכול להגיע לעשרים מליון. הם עכשיו כבר גבו בקנסות את הסכום הזה. הם לא יכולים על פי החוק לגבות יותר כסף, אבל הם ממשיכים לגבות. אז יש משהו פה שאומר דבר פשוט מאוד. היום בישיבה הזאת יכולה להכריז חברת דרך ארץ אנחנו מורידים את כל הקנסות לחצי. בלי שההסכם ייפגע כהוא זה. כלומר, לחברה אסור להרוויח מקנסות. זה ההסכם.

היו"ר משה כחלון:

אז עוד פעם נעניש את מי ששילם?

ג'מאל זחאלקה:

לא, אני אומר שצריכים להחזיר למי ששילם את הכסף. ההסכם הוא לא חד צדדי. אני אומר אפילו במסגרת ההסכם הגרוע שעשו עם חברת חוצה ישראל, אפילו במסגרתו צריך ואפשר וחייבים להוריד את הקנסות לחצי, ואז להחזיר למי שחזר והקנסות עד סוף השנה יהיו חצי מהסכום שהחברה קבעה לעצמה.

חברת דרך ארץ קיבלה פטור מכל סוגי התביעות האפשריות מהממשלה. עיריות לא יכולות לתבוע אותה ואפילו היום בעלי קרקעות לא יכולים לתבוע אותה, אף אחד לא יכול לתבוע אותה. יש לה פטור כללי. יש מצב שאנחנו רואים, והאזרחים מרגישים, למרות שהם נהנים מהנסיעה בכביש מצד שני הם מרגישים, יש הרגשה כללית בציבור שחברת דרך ארץ זה מדינה בתוך מדינה. הם החברה היחידה שפטורה מארנונה למשל.

יש עניינים שאתה העלית, אני מסכים אתך, עניין הבטיחות בכביש. אני הזדעזעתי לפני שבועיים שלושה שאזרח שנאלץ מסיבה כלשהי לחנות בשולי הכביש שהוא נדרס, מת. ואני העליתי את זה בפני שר התחבורה, והוא הבטיח לבדוק את העניין הזה. השוליים צרים מידי, אין מפרצי חנייה, כלומר הבטיחות בכביש היא לא בסטנדרטים של כביש כזה. כביש שיש בו עומס תנועה, הוא כביש מהיר, הוא כביש מודרני, כביש כזה היינו מצפים לרמת בטיחות הרבה יותר גבוהה ממה שיש היום. ואני חושב שחברת דרך ארץ מחוייבת לעשות את הדבר הזה.

הדבר העיקרי, לסיכום, אני חושב שהעניין הזה של הקנסות הוא תחת הסעיף, הם לא קוראים לזה קנסות, הם לא מודים שהם גובים קנסות. הם אומרים אנחנו לוקחים פיצוי והחזר הוצאות. הפיצוי וההחזר הוצאות הם מחשבים אותו, ואני חושב שזה צריך לעבור פיקוח פרלמנטרי חבר הכנסת כחלון. אם בישיבה הזאת אנחנו לא נקבל את הנתונים, צריך לכנס את הוועדה שוב, למען השקיפות המלאה של העניין כי העניין הזה לא שקוף. אף אחד לא יודע בדיוק מה זה פיצוי והחזר הוצאות, איך הוא מחושב ומה עושה החברה בשביל שלא תיקח יותר מאשר הסעיף.

אם אני מבין נכון, פיצוי והחזר הוצאות זה פיצוי והחזר הוצאות ולא דברים אחרים. זה מזכיר לי את הסיפור של אותו אזרח שפנה אליי ואמר לי הכל אני מבין, הראה לי את תלוש המשכורת שלו, אמר לי הכל אני מבין חוץ מזה, מלווה מרצון, שלוקחים את זה בכוח ממני, ואומרים פיצוי והחזר הוצאות שהופך לקנס.

אני לא יודע לאן הכסף הנוסף הולך, ולמה החברה לא מורידה עכשיו, כבר לפני שאנחנו דנים בזה, בצורת הקנסות, כבר עכשיו צריך להוריד את הקנסות בחצי, ואנחנו ננהל דיון כאן בוועדה איך לטפל בעניין הקנסות שחברת דרך ארץ תהיה כשאר החברות בארץ ולא גוף אקס-טריטוריאלי עם פריבילגיות וזכויות יתר שאין לאף גוף במדינה. תודה.

רונית תירוש:

אני רוצה לנצל את ההזדמנות שהדיון היום על כביש חוצה ישראל. יש שלושה דברים שמפריעים לי מאוד ואני פשוט רוצה להשמיע אותם בתקווה שהם יתוקנו.

האחד הוא באמת בנושא של הדו"חות שנשלחים לבתים, אין פירוט לגבי מה הבעיה שם, באיזה מקטע של הכביש היתה הבעיה וכו'. אנשים רוצים להיזכר בגין מה הם מחוייבים לשלם.

הדבר השני הוא, זה לא קורה הרבה כי הכביש הוא באמת כביש מאוד נוח ולא עמוס, אבל יש מצבים בעיקר בחגים למשל שהכביש מאוד עמוס, ואני יודעת על הרבה מאוד תסכול של אנשים שהשתמשו בכביש הזה בחגים בהנחה שהוא אותו כביש פנוי שמשרת אותנו מידי יום ולא כך היה הדבר. כלומר, הם טרחו להגיע לכביש, ואז בעצם הם שילמו בכביש שהשרות למעשה, הזרימה היתה בעייתית אפילו יותר או לפחות כמו כבישים אחרים שעליהם לא משלמים. אז בשביל מה ירדנו לכביש שאנחנו הולכים לשלם עליו ולא קיבלנו את הפניות שלו, שהיא בעצם אחד המאפיינים היותר חיוביים שיש בו.

הדבר השלישי, ורמזתי עליו, זה הנושא של המרחק. אני היום לומדת כבר, אבל אני מניחה אזרחים נוספים, לומדת לאמוד את המרחק בין המקום שאני נמצאת בו לבין הירידה לכביש. אני זוכרת פעם שנורא מיהרתי, אבל זה אנקדוטה שבעצם משקפת את הבעיה. כתוב חץ לכביש 6, לא כתוב כמה קילומטרים אתה צריך לנסוע עד שאתה באמת מגיע לכביש הנכסף הזה, ובעצם אתה מוצא את עצמך לפעמים מבזבז, אני בזבזתי כמעט חצי שעה נסיעה מהרגע שראיתי שילוט לכביש 6.

אולי אני מגזימה, אבל אני חושבת שאני לא מגזימה, עד שהגעתי לכביש קיללתי את הרגע, אני מודה. עדיף היה לי להמשיך במסלול שבו הייתי ולא לסטות לכביש המצופה הזה ופשוט הוא האריך לי דווקא בעת שמאוד מיהרתי ורציתי לנצל את הזמינות של הכביש. הוא לא היה זמין בכלל. אז מה שאני מצפה שיהיה רשום בכל שלט שממילא כבר שמתם עם חץ לכביש 6, שימו את הקילומטר שיש עוד בפניי כדי לגמוע עד שאני מגיעה אליו.

רונן רגב:

אני רוצה לאסוף קצת מהדברים שעלו כאן ולתת טיפה רקע. הבעיות הן לא בעיות חדשות. גם חלק גדול מהבעיות, למשל דברי חברת הכנסת תירוש על הנושא של הפירוט, שזה נושא כל כך בסיסי, תארו לעצמכם שנלך לסופרמרקט ונקנה עשרים מוצרים וכל מה שנקבל זה את המחיר בשורה התחתונה עבור כולם. כל התכלית של החשבון או של סרט הקופה הוא שאני כצרכן אוכל לבקר את הצריכה ואת החיוב. ובכביש 6 פשוט לא ניתן לעשות את זה. או יותר נכון ניתן לעשות את זה אבל רק אם אתה פונה בעצמך, מבקש ומשלם על זה כסף נוסף. זאת בעיה אחת.

בעיה נוספת שמאוד מתחברת גם לנושא הקנסות, הכביש מחלק את הלקוחות למנויים שקשורים איתו בהסכם, ולהם הוא מוכן לשלוח למען שבו הם נוקבים בהסכם. מי שהוא לקוח מזדמן לא יכול לקבל מהחברה חשבון לכתובת שלו. הם מוכנים לשלוח אף ורק לכתובת של בעל הרכב במשרד הרישוי. אם מדובר למשל באדם שגר כרגע בשכירות, אם מדובר באדם שלמשל טס לחו"ל ומשאיל למישהו את הרכב. אם מדובר, באחת התלונות שהגיעה למועצה מישהו נפטר ואחד מיורשיו משתמש ברכב מספר חודשים, פנה אל החברה, אמר תראו, אני רוצה לקבל את החשבון לכתובת אחרת, אין דבר כזה.

כשמחברים את זה לנושא הקנסות יש פה בעיה אמיתית. זאת אומרת החיבור של שני הדברים יוצר אבסורד עוד יותר גדול. הבעיות האלה בעיות שלא פוסקות, ועד שלא תהיה הסדרה באמצעות התקנות כנראה שהן גם לא יפסקו. מפני שלחברה, שהיא בסופו של דבר מונופול, היחידה שמספקת את השירות הזה בארץ, אין לה אפילו איום כמו בחברת תחבורה ציבורית שאולי מישהו אחר יזכה במכרז בפרק הבא, אין להם את התמריץ לעשות שינויים. אנחנו גם רואים את זה בתשובות שקיבלנו באמון הציבור לפניות שלנו. הם מסתתרים מאחורי לשון של תקנה, התקנה הזאת אומרת שמותר לנו לשלוח את הפרטים האלה והאלה וזהו, מבחינתם בזה נגמר העניין.

אנחנו פנינו, אמון הציבור פנה בנושא הזה לשר התחבורה, העברנו אליו בפירוט את מלוא המידע, אנחנו נעביר גם לוועדת הכלכלה כדי שתהיה לכם את התמונה. התחושה היא שללא הסדרה, תיקונים משמעותיים בתקנות, לא יפתרו הבעיות האלה.

היו"ר משה כחלון:

אני רוצה רק לחדד את זה. אדם שמבקש לשלוח לכתובת אחרת, מודיע לכם שהוא רוצה לכתובת אחרת, אתם לא מאפשרים את זה?

יהודה רבינוביץ:

על פי החוק והתקנות אנחנו מנועים מלשלוח לכתובת אחרת, למעט הכתובת שרשומה במשרד הרישוי. אלא אם כן, וזה מה שאנחנו מציעים לכל אדם שפונה אלינו בבקשה מהסוג הזה, אנחנו מציעים לו להצטרף כמנוי כמובן במסלול שלא עולה אגורה אחת.

היו"ר משה כחלון:

תיכף תשמע את מילת הקסם צנעת הפרט.

יהודה רבינוביץ:

זה לא עניין של צנעת הפרט, מנוי יכול לתת איזו כתובת שהוא רוצה והוא מקבל את החשבונות לאותה כתובת שהוא מבקש, החל מאותו יום, ללא תשלום. מחיר הנסיעה יורד לאותו מנוי, זה הכל.

רונן רגב:

זה לא נכון, יש גם אופציה להשתמש כחייב חד פעמי, על פי התקנות הכביש החליט על דעת עצמו לחייב את מי שרוצה להשתמש בדרך הזאת ולקבל את החשבון למען שלו להגיע פיזית למרכזים שלהם, להציג מסמכים של בעל הרכב, ואז מאפשרים לו גם לקבל למען שלו. הם לא מוסרים את המידע הזה לא בחשבונית, לא בתשובות לצרכנים וגם לא בתשובה לאמון הציבור. רק כשפנינו ושאלנו ספציפית על התקנה אז אמרו אה, כן, יש דבר כזה, אבל אין לנו לקוחות כאלה, משום מה.

יצחק זיו:

האם ניתן להירשם כמנוי דרך הטלפון? האם ניתן לשלם בתחנת הדלק על כביש 6 את החוב, והאם אני יכול לקבל את כל החובות לפי שם בעל הרכב?

יהודה רבינוביץ:

התשובה לכל שלושת השאלות, היא כן.

חנא סוויד:

אדוני היושב ראש, אני מברך על הדיון הזה, אני חושב שזה נושא מאוד חשוב וקשור להרבה אזרחים. אני רציתי להדגיש את החשיבות של פירוט חשבונות, דברים שנאמרו כאן, ונכון, בהחלט, לא לקבל את זה סתם בצורה אחת מבלי שתהיה אפשרות כלשהי לבדוק מתי, איך, מאיפה, לאיפה. זה חשוב מאוד, אני לא ארחיב על זה.

יש לי שאלה לאנשי החברה, זה בקשר לחיבור ומתקשר לעניין הנגישות לכביש 6. החיבור של ערים שממש יושבות ליד כביש 6, טייבה ובקעה אל גרביה. אלה שתי ערים בעצם שהדרך נסללה על ידן. בבקעה אל גרביה יש מחלף שמסמן שכאילו אתה יוצא לבקעה אל גרביה ואתה לפעמים יוצא מזה ואתה רואה שאתה לא הולך לבקעה אל גרביה אלא הולך למקומות אחרים. מטייבה להיכנס לכביש חוצה ישראל, כמובן כאשר הבתים זה במרחק מאה מטר מהכביש, או פחות בהרבה מקרים, להיכנס לטייבה או לרדת לטייבה מכביש חוצה ישראל זה לעשות סיבוב סביב העולם. חשוב לי לשמוע מה הכוונות של חברת דרך ארץ לשפר את הנגישות, במיוחד שעכשיו עושים עוד קטעים ומשקיעים בפיתוח הכביש, דבר שעושים ממש כרגע. אבל צריך לעשות את ההשלמות האלה כי הן חיוניות וחוסכות זמן, ולצורך הזה ניסע על כביש חוצה ישראל.

אני רוצה גם לשאול לגבי חוצה ישראל, בהיבט התכנוני הקונספטואלי, מראש חשבו על כביש חוצה ישראל כמכשיר לאיגום תשתיות, ובאמת חלק מהתשתיות כגון רשת החשמל עוברות בתחום הכביש. לאחרונה אנחנו שומעים על העברת קו גז באיזור שם, צמוד, ליד. רציתי לדעת האם נעשה באמת ניסיון לאגם את קו התשתית הזה בתוך תחום הכביש כך שזה ימזער את הפגיעה בעוד אדמות שנמצאות ליד הכביש הזה.

שאלה אחרונה, רציתי לדעת האם ההסכמים על פיצויים בקרקע תמורת קרקע, ביישובים כמו בקעה, כמו טייבה וטירה, האם ההסכמים האלה בוצעו. מגיעות אלי לפעמים תלונות מאזרחים שאומרים שזה עדיין לא הסתיים, או שיש מסים ודמים על כל העסקאות שבעצם אומרים לא כדאי לנו, למה לנו. אז אני מבקש לשמוע תשובות על השאלות האלה.

מיטל בשירי:

מגיעות אלינו עשרות תלונות של צרכנים שמראות על פגיעה רחבה בציבור הצרכנים בחסות החוק. התלונות של הצרכנים מתבטאות, כמו שהציגו פה כמה חברי כנסת, גם בקנסות גבוהים, הצרה היא שהקנסות הגבוהים שמגיעים לצרכנים הם מגיעים ביחד עם הדו"ח עצמו, זה מרבית התלונות של הצרכנים. לא מגיע דו"ח לצרכן, מגיע קנס ודו"ח. כאשר הצרכנים מתלוננים על כך נטען כי נשלחו לצרכן כל הדו"חות האלה.

בנוסף יש חוסר פירוט של המקטעים. בנוסף יש כל מיני גביות על פסקלים שלא עובדים, גובים לצרכנים באופן אוטומטי בטענה שכנראה הצרכן נסע כבר בדרך הזאת וכאשר הוא מלין על כך שהוא לא משתמש ברכב טוענים חששנו שהפסקל שלך לא עובד בכלל. אין משלוח דואר רשום לפני גביית קנסות בחברה הזאת. אין הוכחה לכך שנשלח לצרכן בעצם דבר דואר כלשהו. אבל את הקנסות עצמם כן שולחים לצרכן בדואר רשום.

המועצה לצרכנות כבר ב-2003 ישבה גם בוועדה הזאת ודרשה שהוועדה תשנה את החוק ותדון בעניין הזה פה, והחברה לא עשתה שום דבר כדי לשנות את אופן הגביות שלה ואת כל מה שהיא פועלת בניגוד לצרכנים. עולה פה חשש מובנה שהחברה הזאת פועלת בניגוד עניינים ממש מובנה. זו חברה כלכלית, חברה עם אינטרס כלכלי, ומצד שני היא פועלת בחסות החוק. כמו שאמר חבר הכנסת כחלון, היא יכולה לגבות את הסכום של ה- 349 אחרי כמה דו"חות, בלי שום בקרה, לא של משלוח דואר רשום, לא של הקראה לאזרח, לא שום דבר.

לכן המועצה לצרכנות דורשת שהחוק הזה ישונה. יש להם סמכויות אכיפה, יש להם זכויות גבייה, אפילו צרכנים התלוננו שעוצרים את כלי הרכב שלהם, מורידים אותם פשוט מהכביש בחסות החוק, בלי לוודא שקודם כל פעלו את כל הפעולות לפני כן. אין דואר רשום, אין התראות, אין שום דבר. זה לא יתכן.

היו"ר משה כחלון:

יש איזו מניעה בחוק, שהם יתקינו עמדות גבייה? אנחנו שומעים הרבה תלונות שאנשים לא מקבלים את הדואר. אין לי כתובת קבועה, הרכב לא שלי, יש איזה מניעה בהסכם ביניכם לבין הזכיין שיתקינו עמדות גבייה, כפי שדיבר על זה חבר הכנסת זיו, בתחנת דלק, בחוץ,

קרן טרנר:

הכל מוסדר בחוק ובחוזה הזיכיון ובהסכם. המשפטנים יגידו מה בדיוק מוסדר שם.

לאה ורון:

החוק, בסעיף 7.2 לחוק ניתנה לבעל הזיכיון הסמכות להצבה, להפעלה ולהחזקה של מתקנים ומכשירים לגביית האגרה. מה ששואל חבר הכנסת כחלון האם החוזה של החברה עם המדינה מונע מהחברה להציב עמדות גבייה במקומות מסויימים.

יהודה רבינוביץ:

מדובר על שלוש נקודות שבהן יכול כל לקוח להיכנס, לברר אם הוא חייב או לא חייב, ואם הוא חייב לשלם באותן נקודות. אני מבין שהשאלה של חבר הכנסת כחלון, לקוח מזדמן, אנחנו מכירים את זה מחו"ל, שיש מחסום ועד שאתה לא משלם המחסום לא מתרומם. זאת החלטה שנעשתה בזמנו על ידי המדינה שלא לאפשר את זה, מסיבות טובות שאני חושב שמנכ"ל כביש חוצה ישראל יכול להסביר אותן.

יהודה כהן:

ההחלטה העקרונית שהתקבלה בחברת כביש חוצה ישראל שהיא הרשות הממונה על הזכיין שהאגרה היא אגרה אוטומטית, שלא תחייב לעשות כניסות ונתיבים שגוזלים קרקע, מעכבים ומייקרים. ולכן הסתמכנו על טכנולוגיה שכבר היתה קיימת, לאפשר זרימה של רכב ושהתשלום יהיה אוטומטי. בעולם עכשיו עוברים לשיטה שלנו, מתחילים להוריד את העמדות הידניות.

היו"ר משה כחלון:

יש לכם איזו תשובה יצירתית, לעניין הזה שאנשים לא מקבלים את המכתבים? כי אנחנו יודעים, אני גם משתמש בדואר, אני שולח לאלפי אנשים, וממוצע של עשרה, שנים עשר אחוז חוזרים.

ישראל חסון:

תאמרו לי בבקשה, הסוגיה של מאגרי המידע שנמצאים אצלכם, בעצם יש לכם את מאגרי המידע כמעט על כל רכב שרשום בארץ, עם האנשים וכו'. איך שומרים על הדבר הזה? תחת איזה תקנה נמצא מאגר מידע כזה?

אהוד סביון:

חבר הכנסת חסון, אתה באמת פגעת בשאלה העיקרית. אנחנו חתומים ואמונים על מאגר מידע, לפי כל הכללים של נציבות שירות המדינה והתקשורת.

אנחנו מחוברים ישירות למאגר משרד הרישוי, כאשר האנשים העוסקים בזה, במרכז ההפעלה, עוברים את כל הביקורות ואת כל הבדיקות הפליליות ואחרות, מה שצריך, כמו שעובדים במקורות אחרים. הם גם אמונים על הנושא של הבטחון והחסינות, בנושא של מספרים, בנושא של קוד מסויים, לפי כל הנהלים. זה נמצא בביקורת של קב"ט משרד התחבורה, שהוא למעשה גם פועל יחד איתנו. המורשים לה זה רק חמישה אנשים מורשים, שהם נמצאים בעמדת מחשב נפרדת לגמרי.

ישראל חסון:

המדינה מעבירה לחברה פרטית מאגר מידע ממלכתי, שאפשר לעשות איתו, אתם בסדר גמור, אין לי טענות לכביש 6, אני צרכן טוב שלכם,

אהוד סביון:

אני מציע, שהיועצת המשפטית של חברת כביש חוצה ישראל תענה על השאלה הזאת, על סמך מה ובסמכות מה אנחנו עושים את זה.

טלי ירושלמי:

האפשרות לזכיין להתחבר למאגר המידע של משרד התחבורה, של רשות הרישוי, הוא מכוח התוספת החמישית לפקודת התעבורה. וניתנה לו שם אפשרות לעשות את זה, לצורך הפעלת הכביש. זה היה מחוייב כיוון שדרשנו ממנו לעבוד עם אגרה אלקטרונית בעצם, הוא היה חייב שתהיה לו נגישות. יש את חוק מאגרי מידע, שמנהלים מאגר מידע לפי החוק הזה, ולפי הממונה על מאגרי מידע. ושוב, כמו שמר סביון אמר, יש עם משרד התחבורה הסדר המסדיר את כללי הבטיחות. זה היה תיקון בפקודת התעבורה.

יואל חסון:

תראו, אני חייב לומר, גם מקריאת חומרים בעניין וגם כמו אני מעריך פה כולם משימוש בכביש הזה, קודם כל אני חייב לומר, ואני לא הייתי בכנסת הקודמת כדי לדעת את זה או מתי שזה חוקק, נראה שהמדינה היתה להוטה מאוד להוביל כאן כביש אגרה. כי אני חושב שמרחב הפעילות שניתן לכביש או לחברה הוא מרחב רחב וגדול, ואני אומר לכם, אני לא מכיר אף חברה פרטית שהממשלה נתנה לה אפשרויות גבייה כל כך דרקוניות, כל כך קשות.

היו"ר משה כחלון:

חבר הכנסת חסון, אני אתנדב להיות על התקן של חבר הכנסת הותיק. יש הסכם בין המדינה לבין חברת דרך ארץ, שאם הם לא מגיעים לסכום מסויים אז המדינה משלימה. זה אינטרס של המדינה, הם הופכים להיות הגובה של המדינה.

יואל חסון:

אני מכיר את זה, אבל עדיין אני אומר תראו, יש כאן עניין, שוב, עם כל הכבוד ללהיטות ולרצון שיהיה כביש אגרה ולחשיבות של הכביש הזה, עדיין צריך לראות, יש פה שאלות באמת מהותיות, ואני גם אומר לכם את זה ברמה האישית ביותר, יש כאן שאלות מהותיות ביותר האם אנחנו יודעים בוודאות שהאדם קיבל את החשבונית הראשונה שלו. האם אתם מקיימים איזשהו הליך בקרה? איך אנחנו יודעים באמת, שאתם עומדים באינטרס של הלקוח או באינטרס שלכם, כי לפעמים נראה שיש לכם אינטרס שהגבייה לא תהיה מהירה ולא תהיה מיידית, כי אז ההכנסות יכולות להיות הרבה יותר גבוהות עבור החברה.

אני אומר, אני בהחלט חושב שבמידה ולא יתקבלו בדיון הזה תשובות לגבי איך אתם מוודאים את קבלת החשבונית הראשונה ואיך אתם מוודאים שלא תהיה כאן הצטברות של חובות, שיכול להיות, כמו שאמרתי, שהיא לטובתכם, במידה ולא אני חושב שגם אני וגם חברים אחרים נאלץ להוביל איזשהו תיקון בחוק בעניין הזה, כי אחרת אני אומר לכם, ואנחנו קוראים כאן גם מנתונים שהגישו לנו אבל גם מהחיים, כמה אנשים שאומרים בפירוש שהחשבונית הראשונה לא מגיעה, ואתם יודעים כמה אנשים הרכבים לא רשומים בדיוק על שמם, או שזה רכבים של עבודה, ועד שהחשבונית הראשונה מגיעה.

אני אומר לכם, אני הייתי בתפקידי הקודם יועץ ראש הממשלה, והרכב היה רכב ממשלתי, ולקח זמן עד שהחשבונית הגיעה למשרד הממשלתי ועד שבמשרד הממשלתי קישרו אותה לרכב הנכון, וזה כבר, רק מסיבות טכניות כאלה, ואתם יודעים מה, התהליך שהיה צריך להגיש, אני אומר לכם, ועדת הערר הזאת, זו ועדה שהדרך להגיש אליה, ועד שמקבלים תשובה ועד שמגיעים אליה, וגם דרך המוקדים שלכם זה לא כזה פשוט, ואומרים לך אגב נשלח לך בדואר את הטופס.

אני אומר למה לא בפקס, אומרים לי לא, אנחנו שולחים לך את זה בדואר, ועד שזה מגיע. שוב אני אומר, התהליך נראה מאוד בירוקרטי, מאוד קשה, לא מתאים לחברה פרטית. כל ההתנהלות מהרגע שאדם, בטעות או לא בטעות, לא משנה, לא שילם את החשבונית הראשונה, התהליך נראה תהליך מאוד קשה, מאוד לא נעים, לדעתי גם מאוד לא נכון.

אז אני באמת מבקש להשתכנע כאן מכם כיצד אתם מוודאים את קבלת החשבונית הראשונה, מוודאים שאדם שלא שילם אותה לא שילם באמת במזיד, מוודאים שזה לא היה נגיד מסיבות טכניות או מסיבות אחרות. כי אחרת אני אומר לכם, נאלץ לעשות כאן תיקון לחוק הזה ולצמצם את האפשרויות שלכם בעניין.

היו"ר משה כחלון:

חבר הכנסת חסון שאל על ארבע שאלות ששאלתי כבר בתחילת הדיון, הוא רק הגיע מאוחר, אבל זה גם בסדר. אני מבקש, לפני שאנחנו מתחילים לקבל תשובות, אני מבקש להתייחס לנושא הבטיחות. גם מנציג משרד התחבורה, מוזמן לכאן סמנכ"ל בכיר תכנון וכלכלה וממונה על הנדסת התנועה.

מריה כהן, הייתי מבקש את ההתייחסות שלך, שמעת בפתח הדיון את הדברים שלי על הנושא של הבטיחות. אני לא מבין גדול בבטיחות אבל אני נהג, ואני חושב שזו מילה שאנחנו אוהבים להשתמש בה, זה על גבול השערורייה, כשבנאדם נוסע עשרות קילומטרים ואין לו מפרץ חניה.

כולנו בני אדם ולפעמים יש צורך לעצור לרגע, שתיים שלוש דקות, להתרעננות, למרות התחנות דלק שיש שם, בכל זאת יש עשרות קילומטרים ללא שום אפשרות לעצור. השוליים שם מאוד צרים. מעקות בטיחות, אני לא חושב שזה גם מקום להאשים חס וחלילה מישהו. הייתי מבקש את ההתייחסות שלך גם לנושא של המעקות, גם לנושא של רוחב השוליים, גם לנושא של תאורת הכביש, איך אתם רואים את זה. והייתי מבקש אחר כך גם את המשטרה בעניין הזה. בבקשה.

מריה כהן-אתגר:

אני אתחיל בנושא של תאורה. לגבי תאורה קיימות הנחיות למאור בדרכים ויש תקן ישראלי למאור בדרכים, וההנחיות האלה, וגם התקן, הם לא מחייבים תאורה בקטעי הדרך לכל אורך כל הקילומטרים של הכביש. למעשה דווקא בדרך כלל התאורה נדרשת במקומות בעייתיים יותר כמו צמתים, כמו מעברי חציה, כמו תחנות אוטובוס, באיזורים שבאמת יש קונפליקט יותר ולא נסיעה רציפה לאורך קטע.

נכון שיש מקומות שבהם עדיין עושים גם לאורך קטעים, וגם אם זה לא מופיע בהנחיות ניתן לעשות את הדברים האלה, למשל אם יש בעיה בטיחותית. בשביל זה אפשר לבדוק את התאונות ותאונות לילה, והאם זה קרה בקטעים מוארים או לא מוארים. אין ספק, כל מי שנוהג יגיד שהרבה יותר נוח ונעים לנהוג בכביש מואר בלילה. אבל נכנסים פה גם היבטים כלכליים ואחרים. ולכן כשאנחנו לוקחים בטיחות מול כלכלה אז בטיחות תמיד לוקחת. ואם יש צורך בטיחותי בזה בדרך כלל כן מוסיפים תאורה. אבל צריך לבדוק כל מקום לגופו.

היו"ר משה כחלון:

יש לי שאלה אליך, את חושבת שתאורת לילה תחסוך תאונות, או שזה לא משנה, רק בצמתים או מעברי חציה. מעניין אותי הגישה המקצועית, מה הסבירות שתהיה תאונה בלילה על כביש מואר או כביש לא מואר. איפה הסבירות יותר גבוהה.

קרן טרנר:

מבחינה מקצועית אין הוכחות.

מריה כהן-אתגר:

אבל שוב, אם יש קטע בעייתי ניתן לבדוק ולעשות ניתוח של תאונות ולשפר את המצב. זה לא בהכרח נדרש. זה לא בהכרח ישפר את הבטיחות.

היו"ר משה כחלון:

נציגת האוצר, יש לכם מחקרים, בדקתם?

קרן טרנר:

בדקו בדיוק את העניין הזה, אילו מהתאונות מתרחשות בלילה.

חנא סוויד:

אני חושב שצריך לבדוק ביחד עם היעדר מפרצי חניה, זה לא רק הפרמטר הזה של תאורה אלא העדר פרמטרים אחרים, של בטיחות, כמו מפרצי חניה, כמו שוליים צרים. זו לא שאלה תיאורטית, אני מאוד מתפלא שאתם מתייחסים לעניין הזה כשאלה תיאורטית. כאילו התשובה כאן היא שיקולים בהצבת תאורה. זה לא צריך להיות תיאורטי. יש לנו מקרה, יש לנו נתונים ספציפיים שהצביעו עליהם כאן. צריך לשקול את זה מול זה. לא כתיאוריה אלא כעובדה.

היו"ר משה כחלון:

יש לכם גם נתונים, אם בעל חיים חוצה כביש האם אפשר לראות אותו בלילה או בתאורה, או שזה גם אותו דבר?

מריה כהן-אתגר:

התקן וההנחיות מתייחסות לעוצמת הארה מהפנס כך שניתן לזהות חפץ כלשהו או בנאדם, או חיה ממרחק מסויים במהירות מסויימת.

היו"ר משה כחלון:

אם לא הייתי מכיר את השוער אילן בוארון, איך שהוא נדרס בכביש החוף כשלא היתה תאורה אז לא הייתי מתייחס לזה אחרת.

יוני גיז:

קודם כל יש צוות משותף לנו ולמפעיל של כביש 6, של מהנדסי התנועה, של המשטרה, יחד עם הכביש. ואם אכן אנחנו המהנדסים מוצאים נקודות תורפה בכביש אז זה לא מוזנח ומטופל. והצעות שלנו נבדקות ונשקלות באותו צוות. זה לא נשאר מוזנח. זה ראשית לדברים.

היו"ר משה כחלון:

יש לך תאריכים של בדיקות?

יוני גיז:

לכל תאונה קטלנית בכביש וגם תאונה קשה ביום רביעי היתה תאונה על כביש 1 בקטע שהוא בטיפול של כביש 6, מי שמכיר את כביש 1 וכביש 6 יש קטע שהוא יחד, כביש 1 נוסע יחד עם כביש 6, מצד שמאל נוסע כביש 6, בצד ימין שני הנתיבים זה כביש 1.

ביום רביעי היתה תאונה קשה במחלף בן שמן, מונית סטטה, פגעה במעקה הבטיחות, למרות שכולם חשבו שזה קטע של מע"צ, מי שמכיר יודע, זו תאונה של כביש 6. הייתי במקום, גם המהנדסת של מחוז מרכז היתה במקום. אנחנו נבדוק לפרטי פרטים מה קרה באותה תאונה, זה יוצג בפורום המשותף שלנו, ואין לי ספק, מתוך זה שאני מכיר תאונה קטלנית עם רכב משא שהיתה לפני כשלושה חודשים בכביש, זה נגע לקטעי מעקה בטיחות, שלא היה מעקה בטיחות נמשך אלא הפסקה ברצף של מעקה הבטיחות, כמו ששם טופל גם זה יטופל.

כך שנכון שהכביש אושר, בתכניות השול השמאלי יותר צר ממה שיש בדרך כלל, אבל לנו אין תשובה האם הרוחב של השול השמאלי הוא יותר צר ממה שיש בדרך כלל בכבישים של מע"צ, האם זה אכן משפיע על הבטיחות או לא משפיע על הבטיחות. לנו אין על זה תשובה.

היו"ר משה כחלון:

אתם בדקתם את זה? רק כשיש תאונה, זאת אומרת אין בדיקות יזומות,

יוני גיז:

יש שול ימין, והוא ברוחב שבדרך כלל יש בכבישים, ויש שול שמאל. בקרב אנשי המקצוע יש מחשבה ששול שמאל הוא לא תמיד שול טוב שהוא רחב יותר מידי. מה שקורה כששול שמאל רחב יותר מידי זה מזמין חניה של כלי רכב על שול שמאל. ואז אם יש חניה של כלי רכב היו לא מעט תאונות של כלי רכב שפנו בשוליים ופגע בהם רכב. אז נהג שמראש ידע שהשול השמאלי שלו צר זה לא יזמין חניה שלו על שול שמאל. מאחר והתשובה היא לא חד משמעית לכאן ולכאן אז קשה עדיין לקבוע.

לגבי אכיפה בכביש, המשטרה אוכפת על הכביש, ומי שחושב שזה כביש פרטי ואנחנו לא אוכפים על הכביש אז אנחנו כן אוכפים על הכביש. רק שיהיה לכם קנה מידה, וזה נתון כללי, אין לי חלוקה ממש לתוך הדו"חות מהם סוגי הדו"חות, בכביש 6 בשנת 2005 נרשמו כאלף שמונה מאות דו"חות. בחצי הראשון של שנת 2006 נרשמו כבר כאלף חמש מאות דו"חות. מכל הסוגים. אין לי את הנתון מהי החלוקה בתוך הדו"חות אבל זה איזה שהוא קנה מידה. הכביש לא מוזנח.

עם הפתיחה של כביש 6 היו מספר תאונות של פיצוצים בצמיגים. בדקנו את הנושא הזה ומצאנו שבגלל שמותר לנסוע בכביש 6 מאה ועשרה קמ"ש, מי שיש לו צמיג, או שהוא בלאי או שיש לו צמיג שתוקן לא לפי הסטנדרט לתיקון, מי שלא יודע צמיג טיוב-לס יש צורת תיקון, לא רק "פאץ'" פנימי אלא צריך ממש עוד חלק שימנע את החלודה ברשת פלדה שבצמיג. וצמיגים שתוקנו לא לפי איך שצריך לבצע את התיקון, כאשר אתה נוסע יותר מהר אז הבלאי של הצמיג הוא יותר גבוה, ואז היו מספר לא קטן של תאונות דרכים עקב פיצוץ בצמיגים. אגף התנועה יצא במסע הסברה בנושא, ואכן יש שיפור בנושא הזה. הכמות של התאונות עקב פיצוץ בצמיגים ירדה בכביש מס' 6.

היו"ר משה כחלון:

איזו מהירות הכי גבוהה תפסתם בכביש 6?

יוני גיז:

לא יודע להגיד לך, ואני לא בטוח שהגבוהה ביותר שנמדדה היא על כביש 6.

צ'רלי סולומון:

אני לא מהנדס, וההתייחסות שלי לנושא של הבטיחות לא באה מהצד של מהנדס אלא באה מהראיה הכוללת של המשרד. ראשית כל אותם סטנדרטים שדיברו פה, הכביש נבנה על בסיס הנחיות מקצועיות, הכביש הוא בטיחותי. הקטע של תאורה כן או לא זה דבר לא ברמה תיאורטית, ברמה הפרקטית.

אנחנו דנים מול הזכיין באמצעות הרשות הממונה על האפשרות לבוא ולהרחיב קטעים שבהם יהיה תאורה. יש תאורה בקטע המרכזי, ואנחנו בודקים את האפשרות לבוא ולהגדיל את האורך של קטעי הדרך עם התאורה.

יחד עם זאת שאלת שאלה, אכן הדברים נבדקו, ויהודה כהן בטח יציג את הממצאים של הבדיקה, כאשר אין תשובה חד משמעית שאם אנחנו באים ושמים תאורה על הכביש הדבר הזה יפחית את כמות התאונות. כי לפי המספרים שיש בידינו אני חושב אתה תראה, הוועדה תראה שבסופו של דבר רוב התאונות שהיו על הכביש לאו דווקא היו בזמן לילה אלא בזמן יום. כאשר אנחנו כרגע בודקים, כשדיברו על בטיחות בלילה, לא דיברו על נפחי תנועה בלילה, דיברו על כך שאתה נוסע בתנאי חושך והאם זה יהיה יותר בטיחותי כשיש לך תאורה בכביש.

היו"ר משה כחלון:

סליחה, אתה אמרת נתון שהוא לא בסדר, אני מצטער, אתה בא ואומר התאונות בלילה, אתה צריך להגיד, אתה משווה את התאונות של הלילה לתאונות של היום, כשנפח התנועה ביום הוא פי עשר, אתה לא יכול להשוות. אז אם באמת אתה לוקח אחד חלקי עשר אז אני מקבל, אבל אתה לא יכול להשוות את מספר התאונות בלילה עם מספר התאונות ביום. אז על כל עשר תאונות ביום צריך להיות אחת בלילה אז זה שווה.

צ'רלי סולומון:

מה שאני כן צריך להשוות, האם להקים תאורה בכבישים שבהם אין תאורה בלילה, כמו למשל כביש החוף לכל אורכו, או לשים את המשאבים לטובת כביש חוצה ישראל. אתה מסכים אתי אם המדינה צריכה לעשות סדר עדיפויות מבחינת איפה להקים תאורה, יתכן מאוד שהיא תשים את התאורה בקטעי דרך איפה שאין אבל יש יותר תנועה בלילה.

יואל חסון:

תגיד לי, מדוע כשנתנו את החוק הזה לא הכניסו את עניין התאורה מראש כמטלה על החברה עצמה?

צ'רלי סולומון:

אני לא יכול לענות על העבר ויהודה בא לפה כדי לענות על העבר. מה שרציתי לבוא ולהגיד בעניין הזה, ברמה הפרקטית ולא ברמה התיאורטית, אנחנו דנים על מנת להאריך את הקטעים שבהם תהיה תאורה, על מנת להבטיח רצף של קטעים של תאורה. ומה מפריע לנו, מפריע לנו למשל שאתה בא ומסתכל על הנסיעה דרומה, מהאיזור של קריית גת לכיוון דרום, לכיוון באר שבע, יש תאורה על הכבישים של מע"צ. בקטע המרכזי של כביש חוצה ישראל יש תאורה, ולכן השיקול זה להבטיח שיהיו תנאים זהים לאורך רצף של נסיעה.

זה מה שמביא אותנו למצב כזה, שאנחנו דנים על מנת כן לתקצב בקטעים נוספים תאורה. זה פעם אחת. פעם שנייה בקשר לאותן שאלות בטיחותיות ששאלתם, על שוליים שמאליים וכו'. יהודה כהן בטח יתייחס לעניין הזה. אבל בסופו של יום, אתם שאלתם שאלה ואני מבקש שהתשובה תתייחס גם מה שמקובל במדינות אחרות בעולם. כאשר יש מדינות שבאמת מבחינת השול השמאלי, הוא לא כמו בארץ, השול השמאלי יותר רחב. אבל זה אני אתן לאנשי המקצוע להתייחס.

ג'מאל זחאלקה:

לא יכול להיות שנציגי הממשלה, משרד התחבורה, כל דבר מפנים לחוצה ישראל כאילו שהם עובדים בשביל חוצה ישראל.

צ'רלי סולומון:

חברת חוצה ישראל היא חברה ממשלתית, מבחינת הטיפול מול הזכיין כרשות הממונה מוגדרת בחוק.

היו"ר משה כחלון:

אתה השתמשת במושג דנים, ודנו, ונדון. מתי קיימתם דיון, שאתה יכול להגיד תשמע, לפני חצי שנה התקיים דיון בנושא כביש 6, בטיחות, שול צר, שול רחב, תאורה כן, תאורה לא. מתי יתקיים?

צ'רלי סולומון:

תאורה בערך לפני כשלושה שבועות, במסגרת תקציבים, שאנחנו מדברים על 2006-2007, הנושא של התאורה הוא אחד הנושאים שאנחנו דנים, ונצטרך לקבל החלטה במסגרת בניית תכנית העבודה של שנת 2007 צפונה.

היו"ר משה כחלון:

אנחנו בוועדה נוכל לקבל את סיכומי הדיונים האלה?

צ'רלי סולומון:

בבקשה, אין לי שום בעיה. הנושא של מאגר מידע, מישהו שאל בנושא מאגר מידע, מה שרציתי רק לציין בעניין הזה, על מנת להבטיח שהכביש הזה יכול לעבוד ככביש אגרה אוטומטי, הממשק מבחינת מאגר מידע זה למאגר של המדינה, של משרד התחבורה, אגף הרישוי, שהוא למעשה מאגר מידע שנותן מענה להנפקת רשיונות רכב, וזה המידע שהם מקבלים מטעם המדינה, עם כל מה שקשור להבטחת המידע, סגור בהסכם שבין המדינה לבין החברה.

בעניין וועדת הערר, אני מבקש גם כן פה, אנחנו שמים כסף על תפעול של מה שנקרא ועדת ערר על מנת לטפל ולהתמודד באמת עם הסוגיות שהועלו פה. ואולי באמת השאלה צריכה להיות מבחינת ועדת הערר האם ניתן לזרז את הטיפול בדברים אלו או אחרים וסוגיות שמגיעות לחברת כביש חוצה ישראל. אני חושב שהתייחסתי לרוב הנושאים שהועלו. תודה.

היו"ר משה כחלון:

תודה רבה. אני מבקש מנציגי חוצה ישראל להתייחס לשאלות שעלו כאן קצת יותר בהרחבה. יושבים פה גם יהודה כהן וגם אודי סביון, אז בבקשה.

יהודה כהן:

אני מציע שאני אתחיל. כדי לעשות אבחנה, אנחנו מדינה, אנחנו החברה הממשלתית שתכננה את הכביש, קבעה את הקריטריונים, את כל השאלות או הטענות על תאורה, מפרצי חניה, שוליים וכו' צריך לשאול אותנו, כי הם עשו בדיוק את מה שאמרנו להם לעשות, את כל הפרטים שהזכרתם ועוד הרבה אחרים שלא הזכרתם, במסגרת או בתחום הבטיחות. לא נשאר שום דבר למקריות בשנות התכנון של הכביש, שלא נבדק, לא נבחן, לא הושווה עם מה שקורה בחוץ לארץ, במדינות המתקדמות ביותר.

יתרה מזאת, בסיום התכנון, לאחר שכבר גמרנו את התכנון, לקחנו את החברה הצרפתית הגדולה ביותר בצרפת שמתמחה בכבישי אגרה ונתנו להם לעשות revue ולקבל הערות, את ההערות שלהם תיקנו ואת כל התכניות האלה קיבלנו אישור משרד התחבורה.

אני אעבור עכשיו על נושאי הבטיחות, אחד לאחד.

נושא תאורה, לא נמצא שום קשר בשום מקום בעולם בין תאורה לבטיחות. ואני אומר את זה בצורה מוסמכת.

ג'מאל זחאלקה:

אז למה עושים תאורה, למה מבזבזים כסף על תאורה?

יהודה כהן:

אני אשיב, רק תן לי הזדמנות. הראייה שבכל העולם אדוני חבר הכנסת זחאלקה אוטוסטרדות אינן מוארות. ומה שמואר באוטוסטרדות זה אזורי הצמתים והמחלפים. ראו אירופה, ראו ארצות הברית. כי לא נמצא קשר. יש תיאוריה שאני לא יודע אם לקבל אותה או לא, שהתאורה מפחיתה מהערנות ומהמוכנות של הנהג בלילה. אני לא יודע אם זה נכון.

כשהצרפתים בחנו את התאורה שלנו באזורי המחלפים, הם אמרו 'אתם כנראה מדינה עשירה מאוד, אתם עושים תאורה קילומטר לפני המחלף, המחלף מואר שאתה יכול להשחיל חרוזים במחלף מרוב תאורה שיש שם, וקילומטר אחרי המחלף. אצלנו במחלפים יש תאורה מצומצמת, שאנשים יראו את החיצים, ואת השלטים'.

בלגיה היתה המדינה היחידה באירופה שהאירה אוטוסטרדות, והיא ביטלה את זה לפני כמה שנים. תשאל למה כבישי מע"צ מוארים, אני הייתי מנכ"ל מע"צ, קיבלתי פעם טלפון מבייגה, אמר חזרתי מבלגיה, ראיתי שהכבישים מוארים, תאיר גם אתה את הכבישים. אמרתי שר האוצר אומר להאיר, אני מאיר.

עכשיו, זה החלק הרציני, אני רוצה שתדעו שאין קשר. תיסע אדוני באירופה או בארצות הברית ותגיד לי שראית אוטוסטרדות מוארות. אין, מה לעשות. איזה כבישים מוארים בארץ, ואני כמנהל מע"צ לשעבר אני בקיא, כבישים עירוניים, מעברי חצייה, כבישים עם הרבה צמתים, כניסות ויציאות, חייבים להאיר ומאירים אותם.

אוטוסטרדות לא מאירים, אבל אפשר להאיר בגלל סיבות אחרות. מאחר וזורקים אבנים על הכביש הזה אנחנו בקשר עם המפעיל ועם האוצר ותחבורה להאיר קטעים שבהם עומדים וזורקים אבנים על הכביש, להאיר גם את הקטעים האלה, ולשים מצלמות נוספות ולמנוע את זריקת האבנים. רק בגלל זה. פנינו לאוצר והתחבורה לבחון להאיר קטעים נוספים של הכביש. היום מואר ארבעים אחוז מהכביש. איך זה ארבעים אחוז, לפני מחלף, מחלף ואחרי מחלף. כשחיברנו את זה ראינו שכארבעים אחוז מהכביש.

שוליים שמאליים. מה לעשות, גם בכל אירופה השוליים השמאליים באידיאולוגיה הם צרים, כדי שאנשים לא יתפתו לעצור ולחנות. אני רוצה להזכיר לכם שפרמדיק אישה נהרגה, היא חנתה על השול השמאלי וחצתה את הכביש ונהרגה. באידיאולוגיה לא עושים שוליים שמאליים, שוליים שמאליים זה המקום הכי מסוכן כי הוא נמצא ליד הנתיב הכי מהיר.

מתי כן עושים שוליים שמאליים באוטוסטרדה? כשבכביש יש שלושה נתיבים או ארבעה נתיבים. כי קורה למישהו משהו, הוא לא יכול לחצות שלושה ארבעה נתיבים כדי להגיע לשוליים הימניים, ואז נותנים לו אפשרות לעמוד בשוליים השמאליים. סכנת נפשות לעמוד בנתיב השמאלי. לכן הנתיב השמאלי שלנו מטר ועשרים. הוא כפול מהשוליים שיש לצרפתים באוטוסטרדות שלהם.

מפרצי חנייה. כל מפרץ חניה זה מקור לסכנה. כי למה, אתה צריך נתיב האטה, להיכנס למפרץ, ונתיב האצה. כל מקום כזה הוא מקור לחיכוך והתנגשות. בכביש של תשעים קילומטר, עם שתי תחנות דלק מכל צד, שאפשר להיכנס ולהתרענן, לאכול ולשתות קפה, על פי כל קנה מידה בינלאומי, התשעים קילומטר, לעשות שתי תחנות דלק מכל צד זה מספיק.

קורה משהו וילד צריך פיפי, השוליים הימניים שלושה מטר. אפשר לעצור, לא מומלץ אם לא מוכרחים, כי גם שוליים ימניים מסוכנים. כי זה מפתה לרדת, להסתובב, לפתוח דלתות וכו'. ולכן הדברים האלה הם לא מקריים. זה לא שמישהו שכח או לא חשב על זה, אין פריט הנדסי בטיחותי שלא נבחן מכל הצדדים, היו על זה אין סוף דיונים, ובסוף כמובן מקבלים את האישורים מהמקור המוסמך, זה משרד התחבורה.

בנושא בטיחות - - -,

היו"ר משה כחלון:

אתה חותם על זה שבחו"ל בתשעים קילומטר אין מפרצי חניה?

יהודה כהן:

תחנת דלק זה מפרץ חניה.

היו"ר משה כחלון:

למעט תחנות - - -,

יהודה כהן:

לא, אני לא חותם, כי יש מקומות שעושים מפרץ חניה לא סטנדרטי, מאוד מסוכן, שאתה יכול לרדת ולעצור. הדבר הזה הוא מאוד מסוכן. אתה צריך נתיב האטה ארוך, מפרץ חניה, ועוד נתיב האצה. כל נקודה כזאת היא נקודת חיכוך מסוכנת, וכל המרבה בה לא משובח. מסוכן. לטעמנו, וקיבלנו אישור ממומחים מחוץ לארץ, שבתשעים קילומטר שתי תחנות דלק, עם כל ה- facilities שיש שם, זה מספיק. אני חושב שזה נכון, לא צריך יותר.

היו"ר משה כחלון:

תראה, לא חלקתי על שום דבר מהדברים שלך. הייתי מציע שתבדוק שוב את נושא מפרצי החניה. אני חושב שהנתונים שנתת פה, אתה ככה נסחפת עם חוץ לארץ, הייתי מציע שתבדוק את זה, כי זה בניגוד לכל היגיון. הייתי מוכן לקבל שאנשים נרדמים ביום ומתעוררים בחושך. בסדר, שכנעת אותי.

יהודה כהן:

אגב אני לא יודע אם זה נכון, את זה הצרפתים אומרים.

היו"ר משה כחלון:

אתה אמרת, שמעתי את זה ממך. אבל אני רוצה שתבדוק שוב את נושא מפרצי החניה, כי זה נראה לי משהו לא הגיוני.

יהודה כהן:

אבל בשלושה מטר אפשר לעצור אדוני היושב ראש. שלושה מטר רוחב בשוליים אפשר לעצור, אם ילד צריך משהו אפשר לעצור, זה שלושה מטר. אגב עשינו סקר - - -,

חנא סוויד:

לאור מה שאמרת אני חושב שמה שמייד צריך לעשות זה להפיץ איזה שהוא מידע לציבור איך להתנהג בכביש 6 כשיש מצב שאתה חייב להישאר שם.

יהודה כהן:

זה כל הכבישים ככה.

חנא סוויד:

אני רואה כאן עם השוליים הצרים, עם העדר מפרצי חניה, עם כל הסכנות שאתה מתאר כאן, אני חושב שזה מחייב, זה מפחיד אותי. להיתקע שם זה סכנת נפשות.

יהודה כהן:

אני טוען שכמה שפחות לעצור בשוליים עדיף. אבל אם הכרחי, בכל מקום, כל ששת אלפים קילומטר של מע"צ הם בשוליים כאלה. זה בכל העולם, זה לא המצאה שלנו. אנחנו לא חסכנו פה כלום. ולכן הטענה אדוני, חבר הכנסת זחאלקה שהכביש לא בטיחותי היא איננה נכונה. אין פריט שדילגנו עליו.

אגב, עשינו סקר בין הצרכנים של הכביש, והאם התאורה אצלם זה פרמטר. זה היה כמעט הדבר האחרון שהזכירו אותו. הזכירו שילוט, הזכירו קנסות, הזכירו הרבה מאוד דברים. תאורה כמעט לא הזכירו. כלומר בשבילי זו עוד אינדיקציה. למרות זאת אנחנו רוצים להאיר חלקים נוספים של הכביש.

ג'מאל זחאלקה:

הכי חשוב זה הקנסות.

יהודה כהן:

בנושא הקנסות כמה משפטי פתיחה ופרטי הפרטים להם, שיותר מומחים ממני בנושא. אני מבקש פה להזכיר לנוכחים שמדובר פה במודל של בניית תשתית שונה ממה שאנחנו מכירים. פה המדינה נתנה לזכיין את הזכות להביא מיליארדים ולהשקיע בכביש הזה. יתרה מזאת, היא גם הטילה עליו את האחריות לגבות אגרה. במדינות אחרות, יש מדינות שהאחריות לגביית אגרה היא על המדינה. זו עבירה פלילית. שוטר בא אליך וישר עוצר אותך או מאתיים דולר קנס. פה אנחנו הטלנו על הזכיין את האחריות לגביית האגרה.

לכן, כאן בכנסת הצגנו את הכלים שלדעתנו ראוי לתת להם כדי שיוכלו להגיע לאכיפה. תתארו לכם אדם נכנס לסופרמרקט, ממלא עגלה ויוצא. זה פחות או יותר בכביש. אין שוטרים, אין מחסומים, אף אחד לא בודק. ולכן הבאנו לכנסת, אם אתם מקבלים את העקרון שאחריות האכיפה לא תהיה על המדינה אלא על הזכיין, צריך לתת להם כלים.

אכן באמת הם הגיעו לאכיפה של תשעים ושבעה אחוז. אין תקדים לדבר כזה. בניגוד לחברת החשמל או המים או העירייה הם לא יכולים לנתק את הכביש, הם לא סוגרים את הכביש. לפני שנה וחצי, לא מעט ביוזמת החדר הזה, הורדנו את הפיצויים שאתם קוראים לזה קצת בציניות ובצדק, שזה קנסות בפועל, הורדנו לחצי, וחסמנו את הקנס המצטבר לשבעת אלפים שפעם יכל להגיע לעשרים אלף שקל.

אנחנו כרשות ממונה באופן קבוע בודקים את הנושא של הוצאות והכנסות האכיפה כדי לוודא שהם לא מרוויחים מהאכיפה. אנחנו עכשיו גמרנו עבודה, לקחנו גוף רציני מאוד, רואה חשבון, כדי לוודא שההכנסות שיש להם מאכיפה לא עולות על ההוצאות שלהם. שאם כן נלך לשר התחבורה ונמליץ להוריד עוד פעם את הקנסות.

ג'מאל זחאלקה:

אני שואל, מה המצב השנה?

יהודה כהן:

אם אתה רוצה תשובה שאני לא יכול לחתום עליה, ואל תבוא אלי, יש לנו נתונים שכנראה הוצאות האכיפה, הכנסות האכיפה שלהם עולות על ההוצאות. וכשנהיה בטוחים נוריד את הקנסות.

ג'מאל זחאלקה:

אני אומר לך שהם הגיעו לרוויה. עכשיו, לפני שנגמרה השנה.

יהודה כהן:

איך אתה יודע, לנו לקח ארבעה חודשים לבדוק את זה.

ג'מאל זחאלקה:

אני לא יכול לחשוף לך מאיפה יש לי את האינפורמציה. לפי האינפורמציה שיש לי, הם הגיעו לרוויה והם יכולים להוריד את הקנסות בחצי כבר עכשיו, ולהחזיר לאזרחים שגבו מהם. אני לא רוצה שבסוף השנה, ימשיכו לגבות עד סוף השנה, אם המקסימום של ההוצאות שלהם עשרים מליון, זה הדיון הרציני, פה קבור הכלב.

היו"ר משה כחלון:

יהודה כהן נתן לנו כותרת לדיון. אולי תהפכו להיות חברת גבייה, בשביל מה אתם צריכים להיות, אם אתם מרוויחים מהגבייה,

ג'מאל זחאלקה:

זה לא אנחנו, הם גובים. הם ההוצאות שלהם עשרים מליון שקל, בסוף השנה יגידו לנו שהם גבו שלושים מליון, מה ייעשה, יתנו החזר לאזרחים? אנחנו פה חברי כנסת כאן יודעים, איך אומרים, קרוא וכתוב ואחד פלוס אחד. אפשר לעשות אומדן נורמלי, על פי מה שהיה, על פי ניסיון השנים שעברו. הצטבר ניסיון, אז בואו נטפל בזה בצורה מסודרת. עד יולי, אני יודע שהם הגיעו כמעט לרוויה או לרוויה ממשית. עכשיו צפוי הכנסות עד סוף השנה, אפשר לחשב כמה הם יגבו עד סוף השנה.

אז אני מציע, כבר עכשיו, אני רוצה חבר הכנסת כחלון ובשביל זה אני כינסתי את הוועדה, להחזיר לאזרחים שנגבה מהם כסף ולהוריד קנס ואז בסוף השנה אנחנו יכולים להגיע לאיזון. לא יכול להיות שהשוליים שלהם ממאה אחוז, עשרה אחוז שוליים, חבר הכנסת ברוורמן יכול להביא כלכלנים שיעשו את החשבון הזה. זה לא חשבון מסובך, תאמין לי.

אבל למה ארבעה חודשים אחורה? לא יכול להיות שתקחו מעל לחוק. החוק הוא גרוע, אין גרוע מהחוק הזה. אין גרוע מההסדר הזה. אני חושב שאם לא ייעשה הדבר הזה אנחנו בכנסת כאן, ואני אומר לך בשם הרבה חברי כנסת, אנחנו לא ניתן שיסבנו את האזרחים ויסבנו את הכנסת בעניין הזה. לא ניתן פשוט.

אהוד סביון:

אני רואה שהעסק פה אולי קצת חוזר לפסים, העובדות הן אחרות. חד משמעית העובדות הן אחרות. בשנת 2005 אנחנו בשישה מליון שקל יותר הוצאות מאשר הכנסות.

היו"ר משה כחלון:

זאת אומרת, אם חייבים לכם עשרים אתם הצלחתם לגבות ארבע עשרה? אני חייב להבין, כשאתה אומר יותר הוצאות מאשר הכנסות, חייבים לכם ארבע עשרה מליון, בקנסות או באנשים שלא שילמו, עשרים סליחה, אתם גביתם ארבע עשרה. זה עבורי שישה מליון הוצאות מהכנסות.

אהוד סביון:

הנושא הזה בבדיקה, הוא יהיה בבדיקה מאוד יסודית.

היו"ר משה כחלון:

אודי, זה נושא חמור, ואני מבקש את ההתייחסות שלך, ואני אתייחס לזה בחומרה רבה משום שאני בטוח שגם בתקנון של החברה שלך מופיע שאתה חברה שהמטרות שלה באמת להוביל אנשים מהקצה האחד של הארץ לשני ולא להיות חברת גבייה. ולכן אם אתם גובים שקל יותר זה חמור. ופה הייתי מבקש את ההתייחסות שלך ממש בצורה הכי ברורה שאתה יכול.

אהוד סביון:

אני אמרתי, ההוצאות הן יותר גדולות מההכנסות בשישה מליון שקל. נכון, אנחנו משקיעים הרבה מאוד בכל נושא האכיפה, בגלל שיש פה מודל חדש, התחילו אותו לפני כשש או שבע שנים, מודל בעייתי בחברה הישראלית, שהיתה פה בעיה ידועה מראש שיש פה כביש אגרה, ואנחנו השקענו בכביש הזה שישה מיליארד שקל, וכדי להחזיר את הכסף המודל צריך להצליח.

היתה פה תרבות שלא שילמו במדינה, אם זה החניות שהזכירו פה, אם זה מסים למועצות אזוריות ומועצות בכלל, ויש כאן באמת מודל שהצליח. לראיה, המודל הזה שנתנו לנו סנקציות גדולות מאוד, אם זה בנושא של הוצאות והחזר הוצאות גדולות מאוד, אם זה בנושא של אכיפה, בנושא של החרמת רכבים, רואים שהמודל הצליח וזה תשעים ושבעה אחוז, והאזרחים הרגילים וכולנו פה לא מרגישים פריירים שאנחנו כן משלמים ואחרים לא משלמים.

לראיה, המשטרה ומשרד התחבורה אימצו את הנושא הזה והנושא של קנסות תעבורה, שזה בדמנו, בטיחות בדרכים, אימצו את הנושא הזה של החרמת רכבים, והיום בקנסות האלה משתמשים באותו מודל שאנחנו פיתחנו בעזרת החוק, בעזרת משרד התחבורה. שיטת הקנסות הזאת היא קיימת בכל המקומות בעולם.

היו"ר משה כחלון:

מתי אתם מתחילים את הסנקציות?

אהוד סביון:

אנחנו מתחילים לפי מה שהחוק אומר.

יהודה כהן:

חודש לאחר שנשלחת החשבונית הראשונה נשלחת החשבונית שמכילה את הסנקציה כפי שאתה קורא לה, על פי תקנות חוק,

היו"ר משה כחלון:

החשבונית השנייה של הסנקציה, האם היא נשלחת בדואר רשום?

יהודה כהן:

בדואר רשום.

יהודה רבינוביץ:

עד כאן זה מה שקובע החוק. מעבר לזה, אנחנו נוהגים לגבי כל מי שבפעם הראשונה - - -,

ג'מאל זחאלקה:

בואו נעמיד את הדברים על דיוקם. אם חוזר לכם דואר רשום, לא אותר, אתם ממשיכים בסנקציה?

יהודה רבינוביץ:

אגב גם לזה יש התייחסות ספציפית בתקנות. בתקנות כתוב במפורש שמאי קבלת דואר, מניעה מללכת לדואר ולקבל את הדואר הרשום יראו אותה כאילו שהגיע הדואר הרשום. אבל אני אומר מעבר, ושאלת חבר הכנסת חסון מה אומר החוק, וכך אנחנו נוהגים. אחרי החשבונית הראשונה שלא שולמה החשבונית הבאה תישלח ותכיל את אותה סנקציה.

אבל למרות שזה לא כתוב בחוק, סך הכל מדובר בלקוחות של הכביש, אנחנו לא מתייחסים לאנשים כחייבים, אנחנו מתייחסים לאנשים כלקוחות, וכצד שירותי אנחנו נוהגים, באופן גורף, לכל מי שלא שילם בפעם הראשונה את אותה סנקציה, אנחנו שולחים לו עוד פעם מכתב, ואם תוך שלושים יום הוא משלם את החוב המקורי, בגלל שזה פעם ראשונה אצלו אז אנחנו מבטלים לו באופן אוטומטי את הסנקציה. זה מה שאנחנו עושים מעבר לדרישה של החוק.

ג'מאל זחאלקה:

אחת לכמה זמן אתם שולחים את החשבונית?

יהודה רבינוביץ:

כל חודש, אנחנו שולחים העתק.

ג'מאל זחאלקה:

מה הסיבה שאתם לא כותבים לאותו אדם "לידיעתך, יש לך חובות קודמים"?

יהודה רבינוביץ:

אנחנו כותבים לו, ולא רק שכותבים לו אנחנו גם מצרפים לאותה חשבונית שמכילה את הסנקציה, אנחנו מצרפים העתק של החשבונית המקורית. על מנת שיוכל ללכת, אנחנו מצרפים באותה מעטפה,

היו"ר משה כחלון:

מצרפים זה מצרפים וכותבים זה כותבים. בארנונה אצלי בבית, מים, לא שילמתי פברואר מרץ, אני אקבל חשבון אפריל מאי, כתוב לי מר כחלון אתה חייב על פברואר-מרץ מאתיים שלושים שקלים. תדע שהסכום הכולל הוא איקס. אם אני חייב עבור שתי נסיעות שלא שילמתי ועוד ארבע נסיעות מחודשים קודמים, אתם לא כותבים,

יהודה רבינוביץ:

אתה תקבל במעטפה העתק של החשבונית שלא שולמה ונציין על גביה שזה העתק של החשבונית שלא שולמה על מנת שיאפשר לך ויהיה לך קל לשלם אותה, או בטלפון או בבנק או בדואר או איפה שאתה בוחר.

היו"ר משה כחלון:

ואתם שולחים כל חודש אתה אומר?

יהודה רבינוביץ:

אנחנו שולחים בכל פעם שיש סנקציה.

היו"ר משה כחלון:

תגיד לי, כביש 6, זה אתם? כי כנראה יש פה עוד כביש 6 שאנחנו לא יודעים עליו. יש פה חשבונית, מאוקטובר 2005 עד יוני 2006. יש פה חשבון מרוכז.

יהודה רבינוביץ:

זה חשבון של אדם, שבתקופה הזאת לא נסע אלא רק את הנסיעות האלה.

היו"ר משה כחלון:

אחד בנובמבר, אחד בדצמבר, לא שווה לכם לשלוח לו לפי האחד שהוא עשה?

יהודה רבינוביץ:

לא שלא שווה, מה שאנחנו שולחים, ברגע שהתקופה היא ארוכה מחודש סימן שהוא לא נסע מעבר לזה בתקופה הקודמת. אנחנו צריכים לזכור - - -,

לאה ורון:

אז מתי הוא כן נסע?

יהודה רבינוביץ:

בחודש האחרון.

ג'מאל זחאלקה:

אני שוב חוזר לנקודה שלי. הבעיה המרכזית של גובה ההכנסות היא שההכנסות הן יותר גדולות מההוצאות. זה במסגרת ההסכם. אני עכשיו חושב שצריך לשנות את ההסכם, כי הכנסת היא הריבון וחוצה ישראל הוא לא מדינה בתוך מדינה. זה אתם חייבים להפנים.

אהוד סביון:

מספר המערערים, מספר אלה שפונים לוועדות ערר, זה מספר קטן לעומת שלוש מאות אלף חשבוניות שאנחנו שולחים בחודש. בשנת 2004 היו ארבעת אלפים עררים בסך הכל בארבע ועדות ערר, בשנת 2005 זה כבר ירד לשלושת אלפים, והיום אנחנו בקצב של אלפיים. זאת אומרת מדברים על צרכנים, שבאמת רוב צועק אבל זה מעט מאוד.

יש פה כמה שאלות שעלו, אולי בדקה האחרונה שנשארה אני אענה. ראשית לגבי חבר הכנסת שעזב, לגבי בקעה, עומד להיפתח חיבור לבקעה-אל-גרביה. יש בשורה ל"קול-אל-עראב".

כביש באמת בטיחותי. אני אומר את זה בכל האחריות, ונבנה בסטנדרטים הכי גבוהים של בטיחות, כמות הרוגים, ועדיף שלא יהיו בכלל הרוגים, אבל כמות הרוגים זה חמישה הרוגים לשנה, למיליארד קילומטר, המספר בין הנמוכים בעולם, וזה בדוק.

לגבי הנושא הזה של פטור מארנונה, זה לא עניין שזה רק אנחנו וזה לא מונופול או משהו כזה. פטור מארנונה, כל מי שבאמת רחוב או מסילת ברזל פטורים מארנונה,

ג'מאל זחאלקה:

בחוק ההסדרים כתוב שהפטורים מארנונה הם כביש, מה שאמרת, ובסוף יש את המשפט כביש לרבות כביש אגרה. אני הגשתי הצעת חוק, למעט כביש אגרה. ואני חושב שחברה שמרוויחה מיליונים, חברה גדולה, אנחנו אזרחים, ביטלו את הפטורים לכל כך הרבה אזרחים עניים, יש טעם לפגם בזה שנותנים פטור לחברה כמו חוצה ישראל. זה פגע בהכנסות פוטנציאליות של עיריות עניות.

אהוד סביון:

זה מודל שיתוף פעולה בין מגזר פרטי לציבורי, השקענו שישה מיליארד שקל בכביש. הרווח הזה בנוי ומוכן להחזיר את החוב הגדול, לימים יותר רעים.

היו"ר משה כחלון:

אודי, אנחנו בעד רווח, אני לפחות בעד רווח ובעד ניהול חדשני ומודרני ולהרים את המשק, אני חס וחלילה לא נגד. רק שאלה שמציקה פה, ואתה לא משיב עליה. אם יסתבר לכם שיש לכם יותר הכנסות מהקנסות מאשר ההוצאות, איך תתייחסו לזה. אני מניח שהמקורות של חבר הכנסת זחאלקה הם מקורות טובים.

ג'מאל זחאלקה:

הוא אמר לך את האמת, יש להם הכנסות יותר מהוצאות. זה אומר שהם חייבים עכשיו להוריד את זה. החוק מחייב אותם, החוק הגרוע הזה.

יהודה כהן:

כתוב בחוק בדיוק מה המועדים ששר התחבורה ובאיזה תנאים שר התחבורה יכול להפחית. שר התחבורה מוסמך ויכול להפחית, לא חברת דרך ארץ.

ג'מאל זחאלקה:

אל תיכנס לעניין הטכני. האם מותר לכם לגבות מעל החזר הוצאות? מה תעשו עם הכסף?

יהודה כהן:

התשובה היא דרך ארץ גובה תעריפים שנקבעו על ידי הרשות הממונה על פי החוק. שר התחבורה, קודם כל דרך ארץ מדווחת לרשות הממונה, ויש בדיקה, וזה לא יומיים וזה לא ספקולציה, אפשר להוריד חמישים אחוז או שמונים אחוז או תשעים וחמישה אחוז. יש בדיקה, בסוף הבדיקה הרשות הממונה, הכל לפי החוק, אתה אומר שלא לפי החוק, בדיוק לפי החוק.

הרשות הממונה תעביר לשר התחבורה, אם היא תמצא לנכון, את ההמלצה שלה, להפחית או להוסיף. יכול להיות שיגיעו למסקנה שצריך להוסיף, אם ההוצאות עולות על ההכנסות. שר התחבורה מוסמך לקבוע את השיעור של אותם, זה לא קנסות, וזה לא סתם נקרא פיצוי והחזר הוצאות. ברגע ששר התחבורה יגיע למסקנה שהסכומים שניגבו עולים על הסכומים שהוצאו הוא יפחית, אם הוא ימצא לנכון לעשות את זה. זה הכל.

עכשיו אני רוצה להגיד עוד משהו. הרי החוק הזה חוקק על ידי הכנסת, זה לא חוק שאנחנו המצאנו אותו. היה מכרז בינלאומי, החליטו להטיל על חברות פרטיות, בינלאומיות, אחריות לגביית כספים, וכדי, כמו שאמר מנכ"ל חוצה ישראל, כדי שהם בכלל ישתתפו במכרז קבעו כללים, קשים, הכללים הם קשים, שמי שלא משלם, קרא בדברי הכנסת ותראה, הרעיון הוא שמי שלא משלם נושא בהוצאות האכיפה, ולכן הסכומים הגבוהים האלה. אפשר היה בקלות להעלות את האגרה.

היו"ר משה כחלון:

שני דברים מציקים לנו בעניין הזה. פעם אחת, כפי שאמרתי וחזרתי על זה עשר פעמים, הפער בין מה שמגיע לך על פי חוק ומה שאתה גובה על פי דין.

יהודה כהן:

זה מוסדר בחוק.

היו"ר משה כחלון:

הדבר השני שחבר הכנסת זחאלקה העלה וכולנו פה, מה קורה עם האזרח? אתה אומר, מי שצריך לשלם ולא משלם, אתה יודע מה, גם חבר הכנסת זחאלקה, וגם אני איתך. מי שעבריין, צריך להיענש. אבל אנחנו מדברים על ציבור גדול, ואנחנו משתמשים בדואר, ואנחנו שולחים דואר לאזרחים, ואנחנו רואים כמה דואר חוזר אלינו, עבר כתובת, לא משך. איך אתם מתייחסים לאנשים האלה. אלה הבעיות הכי מהותיות.

יהודה כהן:

יש לי תשובה קצרה לעניין הזה. בית המשפט המחוזי בתל אביב כשבאה לפניו בדיוק הסוגייה הזאת, זה לא דבר חדש, והטענות על הסכומים וכו', לא מהיום. בית המשפט המחוזי נתן את הדוגמא של הסופרמרקט ואמר למערערים, לאלה שטענו שהם לא קיבלו את החשבונית, הוא אמר אם אתה נוסע, או נכנס לסופרמרקט, והקופאי לא נמצא במקומו, אתה יוצא עם עגלה מלאה מצרכים והולך הביתה. אתה לא חושב שאתה צריך לשלם בשביל זה? התשובה היתה שם שהאיש לא קרא את השלט, היה שלט גדול שהנסיעה בכביש כרוכה בתשלום. אותו איש דרך אגב נסע על הכביש הזה ששים ושתיים נסיעות, ולא שילם אף פעם אחת. אבל הוא אמר שהוא לא ראה את השלט.

בפועל יש שני דברים. לפי החוק במדינת ישראל, כל אזרח צריך לרשום את הבעלות של הרכב על שמו. דבר שני, כל אזרח על פי החוק צריך לדווח על שינוי כתובת למשרד הרישוי, ואם הוא לא מדווח למשרד הרישוי הוא עובר עבירה פלילית. זה שלא מעמידים אותו לדין זה בסדר, אבל יש גם עניין בטחוני בסיפור הזה. כששוטר רואה נניח מכונית חונה חשודה הוא מתקשר ממסוף שלו למשרד הרישוי, הוא רוצה לדעת מי הבעלים והוא רוצה לדעת איפה הוא גר. זאת הסיבה שבחוק יש חובה לשנות כתובת, אבל האנשים מתעלמים מזה.

אם באמת כל אחד היה משנה את הכתובת כשהוא היה עובר לכתובת חדשה אז המסמכים היו מגיעים אליו. יותר מזה, היום בעקבות ההרתעה ובעקבות הסכומים הגדולים, שלפי דעתי הם השיגו תוצאה חיובית, אנשים שנוסעים על הכביש ולא מקבלים את החשבון מצלצלים לחברת דרך ארץ ושואלים למה החשבון לא הגיע ומה עם החשבון. זה לא היה קודם וזה לא קורה בדו"חות חניה של העיריות.

ג'מאל זחאלקה:

צריך להתרכז בנקודה המהותית של הכנסות מול הוצאות ובפיקוח פרלמנטרי, אנחנו צריכים למצוא דרך איך לפקח על העניין הזה.

יהודה רווה:

יש פיקוח, הפיקוח הוא על ידי הרשות הממונה.

היו"ר משה כחלון:

עו"ד רווה, באמת פירטת לנו את החוק בהרחבה והרחבת את ידיעותינו בעניין הזה. תשובות לא קיבלנו, מה עושה אותו אזרח המסכן שלא קיבל את זה, ועוצרים אותו או לוקחים לו את האוטו. כי אם הסנקציות שלכם היו אפילו כפל קנס, אז אתה יודע מה, זה המחיר. אבל הוא נסע לפיקניק עם המשפחה או יש לו איזה אורח מחו"ל, אתה עוצר אותו בצומת נחשונים, אומר לו אדוני, רד מהאוטו.

אנחנו מדברים פה על כוח שאני לא מתווכח עם זה, אני חושב שמה שהמדינה העניקה לכם, אתם יודעים מה, בצדק. אני באופן אישי, חבר הכנסת זחאלקה לא מסכים איתי, אני חושב שבצדק, אני חושב שמי שנוסע צריך לשלם. אבל הנושא הזה של האנשים שלא מקבלים את זה, אני חושב שלצד זה שקיבלתם כאלה סמכויות אתם צריכים לגלות או לאפשר לציבור, לפחות בקנסות הראשונים, בדו"ח הראשון או בדו"ח השני הרבה יותר גמישות,

יהודה רווה:

מאפשרים את זה בפועל.

אהוד סביון:

אנחנו קשובים גם לדיונים של הוועדה וגם בנושא הזה, אז מפרץ עקיפה אחד כנראה שעד סוף השנה, בצורה מאוד מסודרת, עם נתיב האטה ונתיב כניסה, שלא יהיה סיכון בטיחותי, זה כבר אושר על ידי המהנדסים, אז אנחנו עד סוף השנה נקים מפרץ עקיפה נוסף, כפיילוט, ואז אולי נוסיף עוד בדרך, בין שתי תחנות הדלק.

היו"ר משה כחלון:

אז יהיו לנו שני מפרצים.

ג'מאל זחאלקה:

רק שאלה אחת, האמת היא אנחנו רוצים, אתה תמצא את הדרך, דרך ארץ כמובן, אנחנו רוצים לקבל תמונה עדכנית לעניין הכנסות מול הוצאות, כי על פי זה אנחנו יכולים לדבר, לנסות להשפיע בשביל להוריד את הקנסות. זה כל העניין בשלב זה. אחר כך אנחנו נעשה דיון, אני חושב שצריך לפתוח את התיק. לא יכול להיות מצב שבו החברה הזאת תתנהג כמדינה בתוך מדינה, סמכויות אכיפה שהן מעבר לכל פרופורציה, וקנסות מעבר לכל פרופורציה.

צריך להכניס את העניין הזה למידתיות, שתהיה גבייה, אבל אני חושב שגם לאור הניסיון שנצבר, זה כבר הרבה שנים, לאור זה שהרבה אזרחים עשו מנויים, לאור זה שאנשים משלמים יותר היום, אז צריך, איך אומרים ,להרגיע את חברת דרך ארץ ולהכניס אותה למידתיות. אני אומר שלא צריך לתת פרס, אני אומר אפילו קנסות לא יכול להיות בלי גבול או שזה יהיה פרוץ לגמרי. חוץ מזה, גם בהסדר עצמו אסור להם, אני חוזר שוב, חשוב שכולם ידעו, אסור לחברה הזאת לגבות מעבר להוצאות שלה לעניין הזה. אסור לה.

היו"ר משה כחלון:

תודה רבה, אנחנו צריכים לסיים.

אני אסכם. וועדת הכלכלה תובעת מחברת דרך ארץ לשנות את נהלי גביית הקנסות על הפיגורים. אני חושב שצריכים לבחון את זה מחדש, למרות שהכל במסגרת החוק, בסמכויות שיש לכם, אני חושב שצריכים לבחון את זה מחדש. כפי שאמרתם, גם אם היו לכם יעדים אתם די קרובים ליעדים האלה, ואני חושב שגם אם תבחנו מחדש ולא תשיתו קנסות כאלה כבדים או הוצאות תפעול או איך שקוראים לזה זה לא יפגע בכם, להיפך.

הדבר הבא שאני ממש תובע מכם, שלא ייווצר מצב שאתם גובים קנסות יותר מההוצאות שלכם, זו לא מטרת החברה. כפי שאמרתי, או לפחות רמזתי, אני אוהד של המפעל הזה שקוראים לו כביש 6 ואני בעד מפעלים לאומיים ואני חושב שזה חשוב. אבל לא יכול להיות שמדינת ישראל תעניק לכם רישיון למשהו מסויים ואתם תעשו עסק ממשהו אחר. אז שני הדברים האלה הם מאוד חשובים, ואני מבקש גם מיהודה כהן המנכ"ל להעביר לנו נתוני גבייה, להעביר לוועדה נתוני גבייה מול ההוצאות.

אני מודה לכולם, הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 11:45