

פרוטוקול מס' 268  
מישיבת ועדת הכלכלה  
מיום שני, כ"ב באייר, התשנ"ח (18 במאי, 1998), שעה 09:30

הנוכחים:

חברי הוועדה:

אברהם יחזקאל - היו"ר  
צבי ויינברג  
איתן כבל  
אברהם פורד  
שלום שמחון

מזמנים:

עו"ד אח בן-ארי - המשרד לתשתיות לאומיות  
דוד גרשונוביץ - סגן החשב הכללי, משרד האוצר  
הילה אייל - משרד האוצר  
עו"ד אלי אביר - משרד התחבורה  
עו"ד עדה וייס - משרד התחבורה  
יפעת רווח - משרד המשפטים  
אורנה ביבר - דוברת המועצה לצרכנות  
אריאלה רבדל-נדקוב - מנכ"ל המועצה לצרכנות  
יוסי שא-נס - מנכ"ל הרשות להגנת הצרכן  
עו"ד נעה חקלאי

כביש חוצה ישראל:

משה לוי - יו"ר  
יהודה כהן - מנכ"ל  
ניצן יוצר  
אריה שבתאי  
גדעון תירוש  
שולמית מלכה  
עו"ד טליה ירושלמי  
עו"ד אילנה ויינברג  
עו"ד מוריאל מטלון

עו"ד אורנה דויטש - לשכת עורכי הדין  
עמיר גילהר

יועצת משפטית: אתי בנדלר

מנהלת הוועדה: לאה ורון  
קצרנית: לאה קיקיון

סדר היום: אישור הוועדה לתקופת חוזה הזיכיון, סכומי האגרה המרביים  
ואופן עדכונים לפי סעיף 3(ג) לחוק כביש אגרה (כביש ארצי לישראל)

אישור הוועדה לתקופת חוזה הזיכיון, סכומי האגרה המירביים  
ואופן עדכונם לפי סעיף 3(ג) לחוק כביש אגרה (כביש ארצי לישראל), התשנ"ח-1995

היו"ר אברהם יחזקאל:

בוקר טוב, אני פותח את ישיבת הוועדה בנושא תקופת חוזה הזיכיון, סכומי האגרה המירביים ואופן עדכונם לפי סעיף 3(ג) לחוק כביש אגרה - כביש ארצי לישראל. תתקיים הצבעה בעניין. לפני כן אני מבקש מעורך-הדין אחז בן ארי שיעדכן אותי מה קורה עם חוק הרכבות.

אחז בן-ארי:

אולי הוא יגיע בשנה הזו - - -

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני רוצה שתעביר לשר, שפנה אליך בשמי, שאם תוך חודש לא יקודם העניין, אז אתם תצטרכו לעשות שימוש בחוק ההסדרים הבא לצורך העניין. לא בגלל ביורוקרטיה, שאינה קשורה בכך ובמשרד שאתה מייצג, שעושה עבודה נהדרת, אלא בגלל התעקשויות שונות ומשונות - החוק מתעכב. לכן אני מודיע, שאני אשתמש בכוחי הדל כיושב-ראש וכחבר בוועדה לעכב את חוק הרכבות, ולגרום לכך שתזדקקו לחוק ההסדרים.

שר האוצר התחייב בפנינו להביא את החוק לאישור כבר בתחילת השנה הנוכחית. נושא הרכבות במדינה משווע לחוק ולפתרון. אם אני אמשיך לדבר עם משפטנים שונים שמנסים לשאול שאלות משפטיות נכונות, ואין תשובות - נשלח אתכם לחוק ההסדרים. אני פונה אליך להפעיל את מלוא השפעתך כדי שהחוק הזה יונח בחודש הקרוב. בכוונתי להקים ועדת משנה שתלווה את החוק הזה עד תומו. הוועדה הזו תעבוד בצורה אינטנסיבית, תלווה את החוק ותעביר אותו.

בזמנו היתה פניה שלנו, וסוכם שעד לשנת המודל הבאה של המכוניות ייקבע תעריף הסולר החדש. יש ועדה שיושבת על המדוכה. הנושא שייך למשרד האוצר. אני מבקש לומר שאנו מחכים לתשובה מציפורה גל-ים. הוקמה ועדה שאמורה לקבוע את מחירי הדלקים והסולר. הבעיה היא שחלק גדול מן הציבור רוכש היום מכוניות שמונעות בסולר, מתנב הנחה שמחירו לא ישתנה. מתברר, שמחירו אמור לעלות. אני חושב שיש כאן אלמנט של הונאת הציבור. אני מבקש לפנות באמצעותך לציפורה גל-ים בבקשה לדעת מתי הנועצה תסיים את עבודתה, כדי שהציבור יקבל תמונת מצב נכונה.

נושא כביש האגרה נדון בישיבה קודמת, נדון בין חברי כנסת בצורה מאד מפורטת, וכל מה שגותר לנו היום הוא לאשר ולהמשיך לדון בסוגיית החוק שקשור לכביש.

אתי בנדלר:

אזכיר את הנקודות שהועלו בישיבה הקודמת, ושביחס אליהם נדרשה תשובה של חברת כביש חוצה ישראל. הסתבר מתוך המסמך שהובא על ידי החברה עצמה, שבעלי כלי רכב שעוברים בכביש יוכלו לשלם באמצעות קורא אלקטרוני, או קורא אופטי - אינני יודעת מה המונח המדויק - אם הם מצוידים במחשב במכוניתם. כדי לקבל את המשיב צריך להפקיד פיקדון בערך של עד 100 שקלים בערכים של היום. אם בעלי הרכב לא מצטיידים מראש במכשיר הזה, תישלח הודעה לביתם ובה זדישה לתשלום האגרה.

בשל משלוח ההודעה לבעל הרכב - מי שרשום כבעל הרכב ברשיון הרכב, יהיה על מקבל ההודעה לשלם גם החר הוצאות החברה בשל המשלוח והטיפול באותה הודעה. בספרות המשפטית ובהלכות הידועות, החר ההוצאות האלה אינן בגדר אגרה בלשון המקובלת. בהתאם להוראות החוק הספציפי הזה מדובר באגרה - כך אני פירשתי זאת, משום שבסעיף 1 לחוק כביש אגרה, כביש חוצה ישראל התשנ"ה - 1995 "אגרה" מוגדרת כתשלום לפי חוק זה עבור נסיעת רכב בכביש אגרה.

כיוון שכך, כיוון שמדובר בתשלום כי המשתמש ברכב יצטרך לשלם עבור הנסיעה ברכב אם איננו מצויד במשיב, ואין הוראה חוקית המחייבת להיות מצויד במשיב, הרי שבמשמעות החוק הזה מדובר באגרה. על כך שוחחתי בשתי פגישות עם עורכת הדין טליה ירושלמי, שהסכימה אתי בעניין שהחר ההוצאות האלה טעונות אישור ועדת הכלכלה במונח הצר של המילה "אגרה", משום שסכומי האגרה המרביים צריכים להיות מאושרים על ידי ועדת הכלכלה. היא לא הסכימה איתי שלזה היתה הכוונה. שתינו הסכמנו שהדבר הזה לא נצפה מראש, כי כאשר נחקק החוק לא עלה כל הנושא הזה של החר הוצאות בנסיבות האלה. הם מציעים מנגנון אחר לטיפול בעניין. אני מציעה שנשמע אותם.

טליה ירושלמי:

העניין הזה אכן עלה והוסבר מדוע אין זו יכולה להיות אגרה, אלא שהתשלום הוא בגדר "החר הוצאות". כמו שהוסבר במסמך שהוגש לוועדה, זה עומד להיות החר הוצאות בפועל, לפי עלות שהזכין יצטרך להוכיח.

אברהם פורת:

איפה יש הסמכה משפטית לגבות את זה? איפה זה כתוב?

טליה ירושלמי:

בסעיף שמדבר על החר הוצאות. החוק הקיים יש החר הוצאות, בסעיף 12, בהצעת התיקון של החוק שהגשנו - - -

אברהם פורת:

בהצעת התיקון אני מבין, אבל מה קורה עם החוק כרגע?

טליה ירושלמי:

בסעיף 12 (א) (3) מדובר לתבוע ממי שלא שילם אגרה כאמור בפסקה (1) את האגרה - - בתשלומה, החר הוצאות ופיצוי בשל נזק שנגרם. בתפיסה שלנו זה החר הוצאות.

כיוון שהחוק לא דיבר על מונחים של גבייה אלקטרונית, ומפה התיקון לחוק ש"מתבשל" כבר למעלה משנה, התשובה המדויקת יותר תהיה בתיקון לאותו סעיף.

אברהם פורת:

האם לא נכון יותר לקרוא לזה "אגרת גבייה"? כי החר הוצאות טעון הוכחה. מישהו יוכל לטעון שההוצאה בפועל היא פחות ממה שהוא נדרש להחזיר.

טליה ירושלמי:

קודם כל, בשביל לאשר את אותו סכום של החר הוצאות, שאמור להיקבע בתקנות, הזכייין יצטרך להוכיח את העלויות שלו בפועל.

אברהם פורז:

החר הוצאות הוא דבר אינדיבידואלי וספציפי. ההוצאות יכולות להשתנות. כאן, כמו בתביעת נזיקין, יש צורך להוכיח את גובה הנזק. לעומת זאת, אגרה היא דבר קצוב. אם תשתמשו במונח "החר הוצאות" אתם עלולים להיתקל בטענה שההוצאה היתה נמוכה יותר.

טליה ירושלמי:

פר אדם?

אברהם פורז:

כן.

טליה ירושלמי:

אני לא חושבת שזה נמדד פר אדם.

אברהם פורז:

החר הוצאות הוא לא דבר קצוב, זה בהתאם להוצאות שהיו. החברה צריכה לשלוח לכל אדם חשבון אחר.

משה לוי:

לא לכל אחד. יש הוצאה שהחברה תצטרך להוכיח שהיא מחיר העלות שלה. אנחנו רוצים לעמוד על זה מבחינה פרקטית. אני לא רוצים שיהיה בזה פתח לשנות את ההכנסות.

אברהם פורז:

אני הייתי קורא לזה "אגרת גבייה". היא לא טעונה הוכחה. לא צריך להוכיח איזה הוצאות היו כדי לגבות. ברגע שאומרים "החר הוצאות" מישהו יכול לטעון שזו לא הוצאה אמיתית, ואז תהיה בעיה.

טליה ירושלמי:

כתוב בסעיף שהשר הממונה - הוא שר התשתיות, בהסכמת שר האוצר ושר התחבורה, רשאי לקבוע הוראות לעניין שיעור הפיצוי והחר הוצאות שישולמו בכל אחד מן המקרים. ברגע שהדברים נקבעים בתקנות לא מדובר על סכום פר אדם. יהיה חישוב באופן כללי.

אברהם פורז:

השימוש במילה "הוצאות" היא פרטנית.

אתי בנדלר:

זה לא חייב להיות.

אברהם פורז:

אני הייתי קורא לזה "אגרת גבייה", ואז זה לא טעון בדיקה.

אח בן-ארי:

אנחנו התייחסנו לעניין הזה שהחזר ההוצאות הוא קבוע בסכום ולא טעון הוכחה.

אברהם פורז:

ברגע שמדובר בהוצאות קבועות זו לא הוצאה אלא - אגרת גבייה.

אתי בנדלר:

אני לא חושבת שחובה לקרוא לזה "אגרה" במקרה הזה. יש להם בעיה עם נושא האגרה כיוון שבמסמכי המכרז ובחזרה הזיכיון סוכם על דרך התחשבנות בין אוצר המדינה לבין בעל הזיכיון. כל ההתחשבנות מבוססת על האגרה. היה ברור שמדובר על האגרה במונח המצומצם שהם נתנו לו, ולא כולל את דמי הטיפול או החזר ההוצאות. ברגע שתיקרא לסכום הזה "אגרה" זה יכול להשפיע על כל מערכת ההתחשבנות.

אברהם פורז:

למה? אם מישהו יגיש מחר עתירה לבית המשפט ויגיד שהסכום שנקבע כאגרה הוא גבוה מידי, כי זה מותיר בידיהם רווח, תהיה לכם בעיה. במינוח הזה צריכה להיות קורלציה ישירה בין ההוצאה בפועל לבין החזר. החזר הוצאות הוא כנגד הוצאה.

משה לוי:

אנחנו רוצים שתהייה, על מנת לוודא שאנו באמת בודקים שאלה ההוצאות בפועל.

אברהם פורז:

ברור, גם את אגרת הגבייה אתה צריך לבדוק. לי נראה שהחזר הוצאה הוא דבר פרטני וטעון הוכחה, כנגד הוצאה, ואילו אגרת גבייה יכולה להיות קבועה. אתם פה בבעיה. אני הצבעתי עליה.

טליה ירושלמי:

אם נשתמש במילה "החזר הוצאות גבייה" זה ישפר את העניין לדעתך?

אתי בנדלר:

מאחר והצעת החוק תלויה ועומדת, אם תהיה לזה התייחסות אז אפשר לחזור למילים "דמי טיפול", אולי.

אברהם פורז:

"דמי טיפול" עדיף על "החזר הוצאות". אם אתם רוצים אפשר גם - "דמי גבייה".

אתי בנדלר:

על כל פנים כרגע לא משנה איך הוועדה תקרא לזה - - -

אברהם פורז:

אני פשוט רוצה למנוע את הטענה שמישהו יאמר שזו לא הוצאה אלא רווח, ואז יהיה צורך להוכיח את ההוצאות.

טליה ירושלמי:

"דמי גבייה" מקובל עלינו.

אתי בנדלר:

אני מבינה שאין מחלוקת במישור המעשי ש "דמי הגבייה" - למרות שזו לא הטרמינולוגיה שהחוק נוקט בה, טעונים אישור ועדת הכלכלה. לכן - תציגו שוב את הסכום ואת התנאים לתשלום אותם דמי גבייה, כדי שהוועדה תאשר. תחזרו בקיצור לגבי מה מתבקש עכשיו אישור של הוועדה.

טליה ירושלמי:

מתבקש אישור ועדת הכלכלה לתקופת הזיכיון ל- 30 שנה מהמועד הקובע כהגדרתו בחוזה הזיכיון, לסכומי האגרה המרביים ואופן עדכוןם כמפורט במסמכים שצרפנו. צרפנו את נספח 3 המלא לחוזה הזיכיון, וצרפנו, לנוחיות הוועדה, תקציר של הנספח. לגבי דמי הגבייה, אמנם זה לא בלשון החוק אך מבחינת רוח הדברים אנו מסכימים לסמכות הוועדה. לאשר את זה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

כלומר - זה יעוגן בחוק?

טליה ירושלמי:

אם אנחנו מכניסים את זה במסגרת החדר הוצאות - כך סוכם עם אתי בנדלר - זה ייקבע בתקנות. אם הוועדה מוצאת לנכון שהתקנות האלה יובאו בפניה לאישור, זה מקובל עלינו.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אנו נסכם כאן שכאשר תביאו את החוק בימים הקרובים, אתם תכניסו את המשפט הרלבנטי.

טליה ירושלמי:

כן, שדמי הגבייה יהיו טעונים אישור ועדת הכלכלה.

אתי בנדלר:

ששיעורי דמי הגבייה יאושרו - - -

אברהם פורז:

כמה זה עולה - - - ?

משה לוי:

היום נקבע כמה.

אברהם פורז:

ככל שאתם יותר מסודרים פה, כך יש פחות צרות בשלב הבא.

טליה ירושלמי:

אלה הדברים שהוועדה מתבקשת לאשר.

אתי בנדלר:

לגופו של עניין: תקופת הזיכיון, אמרת שהיא ל- 30 שנה.

ניצן יוצר:

הוועדה מתבקשת לאשר את האגרות או את הנוסחה ואופן עדכונה.

טליה ירושלמי:

סכומי אגרה מרביים ואופן עדכונם. אנחנו הבאנו כבר את האגרה דה-פקטו כאגרה מרבית.

ניצן יוצר:

לצורך התזכורת, נציג בשקף שלפניכם את התשלום בפועל לרכב. יש שלושה סוגי נסיעות: נסיעה קצרה - של עד שלושה קטעים, נסיעה ארוכה - מחמישה קטעים ואילך, ונסיעה בינונית - של חמישה קטעים. האגרה המרבית לנסיעה קצרה היא 5.28 ש"ח, לנסיעה ארוכה היא 8.80 ש"ח, ולנסיעה בינונית - 7 שקלים בערך. עד כאן לגבי אגרה לרכב פרטי.

אברהם פורז:

זה יתעדכן לפי המדד ביום הפעלת הכביש, או שזה אבסולוטי?

מוראל מטלון:

לא. יש מנגנוני עדכון. אני אומר משהו לגביהם.

אברהם פורז:

מתי הכביש ייפתח, בעוד שנתיים?

משה לוי:

הקטע הראשון ייפתח בעוד שלוש שנים.

אברהם פורז:

אלה ודאי לא סכומים אבסולוטיים, אלא אם אתם מניחים שהאינפלציה היא אפס.

אריאלה רבדל-נדקוב:

זה מוצמד לסל מטבעות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מציע שניצן יוצר יציג את הנוסחה שתעדכן את המחיר החל מיום אישור הוועדה. הסכומים שמוצגים כאן נכונים להיום, מה יהיה בשנת 2002?

ניצן יוצר:

האגרה תהיה כפי שהיא היום, בתוספת הפרשי המדד, או לחילופין - חלק מדד וחלק סל מטבעות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

הגבוה מהם?

ניצן יוצר:

לא, אלא כפי שהזכרתי יבקש במסגרת מגבלות ש - - -

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מניח שהזכרתי יבחר באופציה הגבוהה יותר.

ניצן יוצר:לא, כפי שהזכרתי יבקש מראש, כך שהשאלה אם זה הוצמד לסל הגבוה או הנמוך  
תתברר רק בזיכרון. הזכרתי צריך - - -היו"ר אברהם יחזקאל:

להמר?

ניצן יוצר:

לא. היצרן בונה סל הצמדה שתואם את מבנה העלויות שלו.

אתי בנדלר:

מתי הוא צריך להודיע על הגבייה?

ניצן יוצר:לפני היום הקובע. ברגע שהוא סוגר את המימון, מבנה ההוצאות שלו מתברר, ואז  
מבנה ההצמדות יהיה תואם למבנה העלויות.אתי בנדלר:

ואז הוא כבול למבנה ההצמדה הזו לכל אורך תקופת הזיכרון?

ניצן יוצר:כן. מנגנון ההצמדה הזה עובד עד תום תקופת הזיכרון. זו הצמדה, כלומר - רק טיפול  
בהפרשי רמות מחירים. זה לא עדכון ריאלי שלגביו אציג שקף נפרד.השקף שלפניכם מפרט את מנגנוני העדכון. יש להבחין בין עדכון לבין הצמדה.  
הצמדה באה לטפל רק בעניין האינפלציה. עדכון מטפל ברמה הריאלית של התעריף. יש  
שלושה שיקולים או תהליכים שיכולים להשפיע על גובה האגרה עם הנשים. הראשון הוא

צפוי מראש, והוא - התייקרות ריאלית של האגרה באחוז וחצי לשנה החל משנת 2002. ההגיון של העניין הוא שבסך הכל ההחזרים מן הכביש צריכים לכסות את עלותו. התלבטנו בשאלה האם יהיה נכון לבנות אגרה שתהיה זהה למשתמש בעוד 5 שנים ולמשתמש בעוד 30 שנה. הגענו למסקנה שזה לא יהיה נכון, כי הנטל הריאלי במונחים של זמן עבודה הולך ויורד. בשביל לקח במעט את האפקט הזה, האגרה תתייקר באחוז וחצי. אנחנו יודעים, במבט לאחור שההכנסה הפנויה גדלה באופן רב-שנתי ב-3 אחוז, כלומר, באופן ריאלי, עם השנים, למרות שהאגרה תגדל, הנטל על המשלם ילך ויקטן.

אברהם פורז:

אבל למה מפעיל הכביש צריך ליהנות מזה? העלויות שלו גדלות?

ניצן יוצר:

לא. העלויות שלו ידועות מראש.

זה באשר לצד ההוצאות. איך מסדרים את צד ההכנסות? אפשר לסדר את צד ההכנסות באופן שהמשתמשים, החל מהמשתמש הראשון ועד למשתמש האחרון בשנה האחרונה, ישלמו סכום דומה במונחי מדד. מאחר שההכנסה הפנויה של המשתמש האחרון תהיה כפולה מאשר של המשתמש הראשון - - -

אברהם פורז:

אז אתה אומר שיהיה סבסוד של המאוחר את המוקדם? כלומר - הדור הבא מסבסד את הדור שלנו, כי אנחנו ניסע בזול והדור הבא ישלם יותר?

ניצן יוצר:

אומר לך מדוע זה לא סבסוד, לדעתי: גם העלות פרוסה על פני שלושים שנה. זה היופי שמאחורי מנגנון המימון.

אברהם פורז:

כן, אבל ברגע שאתה עושה את זה פרוגרסיבי, אתה יוצר מצב שבו אני נוטע עד שנת 2002 בזול, ונכדי, לכשייוולד, ישלם בשנת 2020 מחיר יקר יותר, גם בעבור הנסיעה שלי.

ניצן יוצר:

הוא ישלם פחות במונחים של כמה הוא - - -

אברהם פורז:

עמוב את כוח הקנייה שלו, עמוב את זה - - -

ניצן יותר:

למה לעזוב את זה? ראה, יכולנו לקבוע - - -

אברהם פורז:

כי לא כל מוצר מתייקר לפי כוח הקנייה. אתה לא תמכור מוצר מסוים בעוד מספר שנים במחיר גבוה יותר כי האדם משתכר יותר.

ניצן יוצר:

נכון. אנחנו לא משפיעים על מחירי מוצרים, אלא על המוצר שלנו - האגרה.

אברהם פורז:

אבל מה שאתם אומרים הוא, שהדור הבא יסבסד את הדור הנוכחי.

ניצן יוצר:

המילה "סבסוד" לא מוצלחת כאן. ישלם יותר במנתיים צמודי מדד.

אברהם פורז:

בהנחה שזו אותה עוגה, אני שילמתי פחות והוא שילם יותר, אז הוא סבסד אותי.

ניצן יותר:

בסבסוד, העלות של האחד מתכסה על ידי העלות של האחר. אנחנו פרסנו לא רק את ההכנסה, אלא את סדר העלות, באופן שעיקר העלות נופלת על הדור הבא, על ידי זה שההלוואות מתוחות כל-כך חזק לתוך העתיד - - -

אברהם פורז:

אתה אומר - אנחנו נהנה, והדור הבא ישלם.

ניצן יוצר:

העניין הזה של סבסוד בין דורי הוא נקודה חשובה, אבל מאחר שאני לא רוצה לשלם עבור הנכד שלי, ואתה מוכן - תחסוך בשבילי. אל "תכריח" אותי באמצעות האגרה לשלם עבור הנכד שלי.

השורה השנייה עובדת למעלה ולמטה, כלומר, היא תשפיע פוטנציאלית לייקור האגרה או להחזלתה, אנחנו לא יודעים להגיד היום, מראש. יש מנגנון עדכון של האגרה מידי שלוש שנים. ישנו קו הכנסה שעליו התחרה הזכייין. מי שנבחר הוא זה שהציע את קו ההכנסה הנמוך ביותר. אם בפועל תושג הכנסה גבוהה מן הקו הזה, אז אחת לשלוש שנים האגרה תופחת. אם, לחילופין, יקרה דבר אחר, וההכנסה שתושג בפועל תהיה נמוכה מן

הקו הזה שאותו הציע הזוכה - האגרה תעלה. כך שמי שסופג את עיקר ההצלחה או הכישלון - - -

היו"ר אברהם יחזקאל:

האגרה תעלה מעבר ל - 1.5%?

ניצן יוצר:

כן.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מוכן להמר שהיא אף פעם לא תרד. בוא נניח הנחה - אתה אומר שזה או 1, או 2, או 3 - הגבוה מבין שלושת הסעיפים? אני שואל שאלה של בורות. זה או תוספת של 1.5% משנת 2002 - - -

ניצן יוצר:

זה בטוח.

היו"ר אברהם יחזקאל:

ובמידה ואחד הדברים, קרי: העודף או החוסר יהיה גבוה מ- 1.5% אז זה יכול להיות גם 5% לשנה.

ניצן יוצר:

כן. אני מהמר על ההפך - - -

היו"ר אברהם יחזקאל:

נעזב את עניין ההימורים, ברור שאתה מהמר על ההפך. אתה מייצג פה עניין. אני שואל אותך שאלה של פסימיסט.

ניצן יוצר:

אני מייצג עניין אך אני מציג תחזיות מקצועיות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

כפסימיסט לא מקצועי אני שואל שאלה - האם יש אפשרות שסעיף 2 יהיה סעיף יותר דומיננטי מסעיף 1?

ניצן יוצר:

כן.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אז זה לא 1.5, זה יכול להיות גם יותר. רק רציתי להבהיר את העניין.

אברהם פורז:

למעשה, באופן תיאורטי, לפחות, אם יש עדיין כבישים שאינם כבישי אגרה, והם חליפיים - אם האגרה גבוהה מידי הוא בסך הכל יכול להפסיד.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אבל יש עניין של התחייבות ממשלתית. הממשלה מתחייבת פר מספר כמותי כלשהו לשנה, כך שאין לו מוטיבציה לעניין הזה.

אברהם פורז:

אבל גם בנוסחה הזו הוא שותף. יש לו השתתפות עצמית. זאת אומרת - הוא צריך לשקלל את זה נכון.

היו"ר אברהם יחזקאל:

השאלה שאתה צריך לשאול - מה מידת המוטיבציה או התמריץ שיש לאותו אזרח פרטי לגרום לכך שייסעו אצלו יותר. מהבחינה הזו יש לו מספיק בטחונות כדי שלא תהיה לו מספיק מוטיבציה.

יהודה כהן:

אבל הזכייין לא אדיש לזה.

אברהם פורז:

האמת ניתנת להיאמר שלפי איך שהעניין נראה ברגע זה, מצב הכבישים החלופיים יהיה כל-כך רע, שהאלטרנטיבה הזו תהיה הרע במיעוטו גם אם היא תהיה יקרה.

ניצן יוצר:

ואז היא תהפוך להיות זולה, משום שהרבה אנשים ייסעו שם, ואז האגרה תרד.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אבל אז זה עניין של נסיעה בלית ברירה, לא של חלופה טבעית.

אברהם פורז:

רואים את זה בחו"ל בהרבה מאד מדינות. למשל באנגליה, כאשר אתה יורד מהכבישים המהירים, יש שם דרכים שמיועדות במקור לכרכרות, וכל מה שעשו זה לשים עליהן אספלט. הדשא צומח עד קצה האספלט.

יוסי שא-נס:

אבל למה 80 אחוז, למה לא 100 אחוז?

היו"ר אברהם יחזקאל:

אתה מקדים את המאוחר. אתה תמיד נמצא צעד אחד לפנינו.

ניצן יוצר:

בעוד שהשורה הראשונה תמיד עובדת למעלה, ולא ברור מראש לאן השורה השנייה עובדת - השורה שלישית עובדת תמיד להוזלת האגרה, אם נצליח בה. הזכייין התחייב להוזיל את המימון. אם הוא יצליח לעשות זאת, 80 אחוז מן החסכון ילך להוזלת האגרה.

בעיקרון הראנו לכם את שני הצדדים - גם את האגרה המרבית שאותה אנו צריכים להביא לכאן לאישור, או את מנגנון העדכון. הבאנו לכאן את שניהם.

יוסי שא-נס:

הוא מרוויח משלושת הסעיפים, כולם.

לאה ורון:

נסים דהן הבין שאין היום דיונים בוועדות. הוא מבקש טלפונית התייעצות סיעתית, שלא תהיינה הצבעות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מצטער. הוא הבין שאין דיוני ועדה היום בגלל השבעת הנשיא. אפשר לבקש דבר כזה?

אברהם פורז:

אי אפשר לבקש התייעצות סיעתית באמצעות שליח. המבקש התייעצות סיעתית חייב להתייצב בכבודו ובעצמו.

אתי בנדלר:

על פני הדברים, כאשר מישהו מבקש התייעצות זה כאשר הוא נתקל בבעיה, מתלבט לגביה, ואז הוא מבקש להתייעץ כדי לקבוע עמדה. כאשר לא נמצאים ולא שומעים את הדין אני לא מבינה לגבי מה ההתלבטות.

אברהם פורז:

לדעתי היא צודקת.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אבקש להשיג לי אותו בטלפון.

אני מבקש לשמוע בעניין את נציגת משרד המשפטים. מה ההתייחסות שלכם לגבי העובדה שמחייבים את המשתמשים בכביש להצטייד במשיב תמורת תשלום או לשלם דמי גבייה?

יפעת רווח:

כאשר אושר החוק לא היו לפנינו הסכומים. את העיקרון קיבלנו. האבחנה בין דמי טיפול והאגרה עצמה לגבי אותם אנשים שלא משלמים באופן מיידי - היתה חדשה שלנו. לא נכנסנו לשאלה בעניין גובה הסכום.

אתי בנדלר:

משרד המשפטים מקבל את העיקרון הזה? אין למשרד המשפטים שום הערות לגבי העיקרון?

יפעת רווח:

לגבי העיקרון של עצם השימוש במשיב - קיבלנו אותו.

אח בן-ארי:

ברור. זה לא היה עובר אלמלא כן.

אתי בנדלר:

הדברים לא היו כל-כך ברורים מהעצת החוק, אתה יודע את זה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

משרד המשפטים, אם כך - רואה את העניין בצורה חיובית.

אברהם פורז:

איך המילה האנגלית למשיב?

טליה ירושלמי:

.transponder

יוסי שא-נס:

לא דנו היום בעניין האופציה לתשלום ידני. אנחנו לא סתם מתעקשים. התכתבנו עם הרשות. אנחנו חושבים שחייבת להיות פה, כמו בארצות הברית הנאורה, אופציה של תשלום ידני. לא כל החכמה, הניסיון וצרכי הצרכן נמצאים בידי הרשות. לדעתי הוועדה צריכה לכפות את השימוש באופן תשלום ידני. אני לא רוצה לדכוש את המשיב מראש, או לדאוג לכרטיס מיוחד. נותנים לי אפשרות לשלם מאוחר יותר, על ידי כך שאני אצולם בזמן המעבר בכביש. זו פגיעה בפרטיות. יש כאלה שהעניין יפריע להם.

שנית, אפשר לעשות רבע מסלול בכניסות הגדולות, שיאפשר עצירה לרגע, תשלום - במכשיר אפילו. אין בארצות הברית כניסה ללא אופציה כזו.

אברהם פורז:

כי בעבר, הטכנולוגיות האלה לא היו ידועות. השאלה היא האם הנטל של שכירת משיב או משלוח הודעה הביתה הוא בלתי סביר.

יוסי שא-נס:

זה פוגע בפרט, בחיסיון, בחופש ובפרטיות. יש אנשים שלא ירצו שיצלמו אותם. יש אנשים שלא יספיקו או לא ירצו לדכוש מראש את המשיב.

אברהם פורז:

אבל המשיב הוא בהשאלה. כאשר מחזירים אותו מקבלים את הכסף בחזרה? אם כן - זה פיקדון.

אתי בנדלר:

זה קצת מעורפל. מי יחזיר את זה? גם לא ברור אם מדובר בהצמדה ריאלית, או שזה דבר שיישחק.

צריכים לזכור שהיתה כאן הצהרה של החברה שהיא תדאג לכך שהמשיב יהיה בדגם כזה שיוכל להיעשות בו שימוש למטרות נוספות. זו נקודה חשובה, לדעתי.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מאחל לעצמנו שבשנת 2002 לא יהיו אופציות ידניות באף תחום.

יוסי שא-נס:

בארצות הברית יש מלחמות אדירות על זה. הם לא ויתרו.

דבר נוסף הוא נושא דמי הטיפול. אני נכחתי בישיבות הראשונות. לא דובר על דמי טיפול נוספים. הולכים פה לטובת הים באופן ניכר ביותר.

אברהם פורז:

נניח שהיו מקבלים את הצעתך ועושים תחנות כאלה, שמאוישות 24 שעות - - -

יוסי שא-נס:

לא, לא מאוישות. אפשר להציב מדחן, הנוסע ישלם במזומן או בכרטיס אשראי וימשיך בנסיעתו. אין שום בעיה.

אברהם פורז:

ומה עם רחבות החנייה, מקומות העצירה - כל זה כרוך בעלויות. בוא נניח שזה לא נושא את עצמו, ורק קבוצה קטנה משתמשת באופציה הזו. הכניסה הזו לא תשמש את יתר המשתמשים.

יוסי שא-נס:

אבל הסבסוד הוא שולי, העלות היא שולית, משום ש - - -

אברהם פורז:

מדובר לפחות בכמה אלפי דונמים?

יוסי שא-נס:

אם משתמשים בזה מעטים אז צריך לעשות משהו קטן ו - - -

ניצן יוצר:

צריך לעשות בכל כניסה ויציאה עמדה, לאייש אותה - - -

יוסי שא-נס:

מדוע לאייש אותה?

ניצן יוצר:

כי אחרת אנשים יעברו שם ולא ישלמו.

יוסי שא-נס:

אפשר לפתור את העניין בצורה אלקטרונית. מפחידיים אותנו בעלויות. בדקנו, חקרנו ונברנו, ואנחנו חושבים שחייבת להיות גם אופציה כזו.

אברהם פורז:

הייתי עכשיו בכמה מדינות באירופה. סימון מחירים כמו אצלנו אין בשום מקום.

יוסי שא-נס:

שם המנטליות שונה לחלוטין. שם, אם יש חוק - מקיימים אותו, בדרך כלל. כאן לא מקיימים את החוק.

תשלום מינימום לשלושה קטעים - מדוע? כל הסיפורים על כך שזה נועד למנוע שימוש בכביש לקטעים קצרים הוא מופרך. אם אני גר בנקודה מסוימת ורוצה להשתמש בכביש רק בקטע מסוים - איך אפשר לחייב אותי לנסוע יותר? מדוע שלא אשלם רק על קטע אחד? התשלום על קטע הוא "בלוף". הוא עודכן ב-96, אבל לא קיים בעצם. המינימום הוא הרבה יותר. על הלוח לא ראיתי את זה.

אתי בנדלר:

היום הוצג סכום אגרה מינימלי של 5 שקלים.

לגבי המשאיות - הרי הם ישלמו "עד פי שלוש". למה לתעל את כל המשאיות לכביש החוף ולסתום את הערים? למה לא לאפשר, כפי שאמר יושב הראש בצדק רב - אנחנו בעד שייתנו גם למשאיות לנסוע באופן חופשי, ולא להפוך את הכביש לנטול משאיות.

דבר נוסף - גידול האגרה. הריאלי ב-1.5% בשנת 2002. דיברנו על זה. יש פה, קודם כל, בעיה מוסרית. יזמים פרטיים נכנסים לשוק במחיר נמוך, ואחר כך מעלים אותו, אחרי שאנשים כבר התרגלו. גם כאן ייקרה אותו הדבר. אני מקווה שהאינפלציה תהיה בגובה העדכון - 2 או 3 אחוזים. למה להוסיף אחוז וחצי נטו לטובתו של הזכיון הפרטי? למה צריך את זה? אנשים יתרגלו לנסוע וישלמו גם את ה-1.5% הנוספים. לא תהיה להם ברירה.

הכל הולך פה לטובת הזכיון. אם יש ירידות בתשומות בבנייה, וכן הלאה - למה אני צריך לתת ליזם מתנה של 20 אחוז. ראינו בסעיף לפני כן שאחת לשלוש שנים יהיה עדכון של 100 אחוז. אם יש עדכון כזה - למה צריך להוסיף גם את ה-1.5% וגם את ה-20% זה קצת עקום.

אריאלה רבזל-נדקוב:

אני יודעת שכל דבריי הם לפרוטוקול בלבד, ואף על פי כן - אשמיע אותם.

אברהם פורז:

האם את סבורה שאנו אנשים לא אובייקטיביים?

אריאלה רבדל-נדקוב:

לא, אני רואה שעמדתכם כבר מגובשת. לכן אני אומרת שאני לא סבורה שאצליח לשכנע אתכם בדבריי. אף על פי כן חשוב שהם יישמעו.

יש בעיה של מנהל תקין שעולה מכל תהליך האישור של הבקשה. אני רוצה לומר שיש פה התנהגות של חוסר מנהל תקין שפוגעת בציבור הצרכנים שישתמשו בכביש הזה, ואומר מדוע. אם במקרה חברי הוועדה היו סבורים שהבקשות של החברה אינן ראויות לאישור המשמעות היתה שהיה צריך לצאת למכרז חדש, כי הבקשות שהחברה ביקשה הן בקשות מהותיות למכרז. לכן, אי אישורן משמעותו מכרז חדש. כיוון שבמכרז חדש כרוכות עלויות, פגיעות וכדומה, אני מניחה שהסיכוי הוא קטן מאד. אי אפשר לאשר משהו בדיעבד אחרי שנעשה מכרז. היה צריך לעשות זאת מראש.

אברהם פורז:

אני כבר אומר שבזה את צודקת.

אריאלה רבדל-נדקוב:

בכל זאת אני רוצה להעיר מספר הערות לגבי עצם הבקשה. הערה ראשונה - שיטת התשלום בנויה משלושה עקרונות: 1. תשלום מזערי עבור שלושה קטעים, תשלום מרבי עבור חמישה קטעים. 2. רכב רגיל משלם תעריף מלא, אופנוע - חצי, משאית - פי שלוש. 3. דמי טיפול למשתמש מזדמן, כאשר המנוי פטור מהם. אני רואה את דמי הטיפול כחלק מן האגרה, אפילו שאתם מפרידים ביניהם. הדבר הזה יוצר מציאות מסוימת, שאומרת כך: אנו מעודדים מנויים, מעודדים רכבים בינוניים וקלים, ונסיעות לטווח ארוך. אנו דוחים משתמשים מזדמנים, משתמשים ברכבים כבדים ונסיעות קצרות.

בכל העניין הזה מטריד אותי עניין המשתמשים לנסיעות קצרות. אומר מדוע. אחת המטרות, למיטב זכרוני, היתה להוריד את העומס על הכבישים. עיקר העומס לא נמצא מנתניה צפונה, ומאשדוד דרומה, אלא - בין אשדוד לנתניה ובין אשדוד להרצליה. זה החלק הקצב של הכביש. לפיכך, אנשים שבאים לפחות משלושה קטעים לא יוכלו, ולא יהיה להם כדאי להשתמש בכביש הזה. הורדת העומס מהמקום הכי כבד בעומס של כבישים במדינת ישראל לא יושג באמצעות כביש חוצה ישראל.

אברהם פורז:

התשלום של 5 שקלים הוא דבר מרתיע.

אריאלה רבדל-נדקוב:

מדובר ב- 528 אחוז ממה שאני משלמת היום. אני רק מעלה בעיה.

אברהם פורז:

השאלה היא אם אפשר לפתור אותה על ידי זה שנודיד את המיר עבור קטעים קצרים. יש אלמנט של מינימום מחיר.

אריאלה רבדל-נדקוב:

סליחה, קבעתם קטע לחלק - תיגבה על פי מספר החלקים בהם אני משתמשת. למה אני צריכה לשלם עבור 5 קטעים אם השתמשתי בקטע אחד או שניים?

אברהם פורז:

באף אוטוטרדה בחו"ל לא גובים תשלום פר מחלף. אתה משלם סכום ללא קשר לחישוב מדויק של מספר הקילומטרים שנסעת.

אריאלה רבדל-נדקוב:

אם אני נוסעת מאשדוד למחלף הראשון של הכניסה לתל-אביב, זה קטע אחד, ועל זה אני צריכה לשלם לפי שלושה קטעים. אם תיסע בכבישים האלה - בהם יש את עיקר העומס. שם המחנק.

אברהם פורז:

בכביש מהיר בחו"ל יכולים להיות 50 מחלפים. לא מחלקים את התשלום לכל מחלף. לא משלמים פר מטר.

אריאלה רבדל-נדקוב:

לא אתה ולא אני ישבנו עם חכמי הכביש "חוצה ישראל", לא אמרנו להם איך לבנות את עלויות הכביש. הם קבעו - - -

אברהם פורז:

אני שואל את עצמי בדיעבד האם הם השתגעו או לא. אני אומר שלא.

אריאלה רבדל-נדקוב:

אם הם קבעו תשעה מקטעים הם היו צריכים לדרוש תשלום לפי תשעה מקטעים. אם הם חושבים שזה לא נכון - שיאמרו אמת. שיגידו שיש שלוש אפשרויות של שימוש בכביש - - -

היו"ר אברהם יחזקאל:

פה היא צודקת, כי כאשר הוצגו הדברים בתחילה הם הוצגו פר מיקטע, ואחר כך - מעבר למינימום. יש כאן בעיה עם צורת הצגת הדברים.

אריאלה רבדל-נדקוב:

יש כאן הטעייה. אם בוחנים את זה לפי הנתונים האמיתיים, אני לא בטוחה שזו היתה החברה שהיתה זוכה. אולי היתה זוכה חברה אחרת. זה שינוי בתנאי המכרז.

אברהם פורז:

אני חושב על דבר אחר. אני יודע שבחוק"ל, אם נכנסים לאוטוסטרדה, התשלום לא מחושב פר כל ירידה. יש כמה קטעים - - -

אריאלה רבדל-נדקוב:

הם היו יכולים לקבוע מראש שלושה מקטעי תשלום. הם היו יכולים לקבוע מראש שלוש דמות תשלום: מינימלי, בינוני ומרבי. הם יצרו הטעייה. הם אמרו שהתעריף לקטע הוא 1.76 ש"ח. אין תשלום כזה. יש תשלום מינימלי של 5.28 ש"ח. זה המחיר. אם נאמר לי שמחיר ליחידה הוא 1.76 ש"ח, אך אין אפשרות לקנות פחות מ-3, מייד יתערב משרד התמ"ס ויאמר שעל פי תוק הגנת הצרכן זו הטעייה צרכנית.

אברהם פורז:

אני מסכים אתך, אסור לו לפרסם את המחיר. הם צריכים לפרסם שמחיר מינימלי הוא ל-3 מקטעים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

תהליך הצגת העניין היה לא נכון. הדבר היה צריך להיות מוצג אחרת.

אריאלה רבדל-נדקוב:

יכול להיות שבאופן אחר של הצגת הדברים מישהו אחר היה זוכה במכרז.

היו"ר אברהם יחזקאל:

יכול להיות. מכיוון שאת דואגת לצרכן ולא לזכיון - - -

אריאלה רבדל-נדקוב:

סליחה, אם חברה אחת היתה אומרת שעל המקטע הראשון המחיר הוא 4.38 ש"ח הצרכנים היו מרוויחים מזה. לכן, כאשר אתה דואג לזכיון אתה דואג לצרכן.

היו"ר אברהם יחזקאל:

יכול להיות.

אברהם פורז:

אבל ההערות שלך ממש מעליבות, לדעתי. אולי בכל זאת תעירי לגבי נקודה שיסתבר שבאמת טעינו ונחזור בנו?

אריאלה רבדל-נדקוב:

אתה צודק, אני מצטערת.

אברהם פורז:

אם תעלי נקודה קריטית באמת, ויסתבר שכל העסק הוא מוטעה, לא נאשר להם. מה, אנו עובדים בחברת "חוצה ישראל"?

יוסי שא-נס:

הבעיה היא שצריך להעלות נושא קריטי, כי הכל גמור וחתום, בעצם.

היו"ר אברהם יחזקאל:

תיגש לבית המשפט ותערער בעניין. אני לא אפתח את הדברים מחדש. צריך להתייחס לעניין כאל דיון איך אפשר למזער נזקים לכאורה.

אריאלה רבדל-נדקוב:

הדבר הנוסף שאני רוצה להעיר עליו הוא שיטת המימון. בעיקרון הכביש היה כביש אגרה, כי לא רצינו שהמימון שלו יהיה מתקציב המדינה, כי 1. הוא לא יכול 2. כאשר הוא עושה את זה הוא לא עושה את זה באופן יעיל.

אני רוצה להסב את תשומת לבכם לכך שתקציב המדינה משתתף במימון האגרה - -

היו"ר אברהם יחזקאל:

מהשנה הראשונה.

אריאלה רבדל-נדקוב:

לא, הוא משתתף לאורך כל הדרך. אתה צודק. מהשנה הראשונה. ואיך? בעניין הזה שאם ההכנסה החזויה תהיה 100 ובפועל היא תהיה 80, המדינה תממן 80 אחוז מאותו הפרש של 20. כלומר, היא לא מממנת את כל ההפסד של החברה, אבל היא משלמת, ואת זה משלם כל משלם מסים ישראלי, גם אם אינו משתמש בכביש.

אברהם פורז:

אני גם משלם על כבישים בנגב, ולעולם לא אסע שם.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אבל זה ההבדל בין יזמות פרטית ליזמות ציבורית.

אברהם פורז:

אבל זה פרוייקט לאומי. הציבור זקוק לכביש. זה לא נולד מכך שהיזמים צריכים פרוייקט. לא זו נקודת המוצא.

היו"ר אברהם יחזקאל:

דעתי חופפת את דעתה. יש כאן שלב שבו מדברים על יזמות פרטית, ולמעשה לא מדובר ביזמות פרטית קלאסית. פרוייקט כביש 6 אינו יזמות פרטית קלאסית. באיזה מובן? במובן זה שהוא מתיר גיבוי ממשלתי תקציבי לעניין כביש 6 ולאזתה חברה יזמית. אומר אברהם פורז - מה לעשות? משלמים מסים גם עבור דברים שלא משתמשים בהם. לכן זה עניין של מוצר ציבורי שאינו פרטי. ההתיימרות לתת 100 אחוז ליזם פרטי היא גם ההתיימרות שהוא ייקח סיכון של 100 אחוז. פה היזם הפרטי אינו לוקח סיכון של 100 אחוז, ולכן אנחנו משלמים.

למה אני בכל זאת בעד הפרוייקט? 1. מכיוון שכבר נעשו ונחתמו דברים, ואני ריאליסט 2. כיוון שכאשר אני מעריך את מה שעשתה החברה הזו אני אומר שהביצועים שלה טובים. אני מעריך שכאשר יהיה כביש נוסף הביצועים יהיו עוד יותר טובים.

איתן כבל:

כל הסיפור הזה של יזמות פרטית נטו בכל העולם, כולל בגופים הכי מפורסמים בעולם, בסופו של דבר זה לא קיים. גם בארצות הברית, שהיא מדינה קפיטליסטית, החברות הגדולות כאשר הגיעו למצבים שהמדינה היתה צריכה לשים כסף מסיבות כאלה ואחרות - קיבלו את זה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אבל אריאלה רבדל-נדקוב אומרת שאם הממשלה משתתפת - אז צריך לתת לאישי ציבור לקבוע את ההתקשרות.

איתן כבל:

אני בעד שאנחנו נקפיד מאד בכל מה שנוגע לאזרח. אני אומר את זה גם לאנשי כביש 6. עדיף שהנושא יטופל עכשיו לפני שהכביש ייפתח ואנשים יתחילו לנסוע על הכביש, ואז - אמנם יהיה כביש, אבל יתחילו הצרות. עדיף להתעסק עכשיו עם האותיות הקטנות. זה לא עומד בסתירה. יש את החשיבה, ואני רואה שבעוד כמה שנים לא רק כביש חוצה ישראל יהיה כביש אגרה. לא תהיה ברירה.

אברהם פורז:

לפי חוק עידוד השקעות הון המדינה נותנת מענקים והלוואות להקמת בניינים. היא חושבת שזה חשוב לצמיחה - - -

אריאלה רבדל-נדקוב:

המדינה גם נותנת לחוצה ישראל ערבות מדינה והלוואות, רחוקת טווח מאד. מענקים והלוואות נמצאים בפיקוח מלא של הבית הזה. טוב או רע - זו כבר בעיה שלכם. הדבר הזה אינו נמצא בפיקוח הבית הזה, ואינו נמצא בפיקוח ציבורי, וזה ההבדל.

אברהם פורז:

למה?

טליה ירושלמי:

אגיד לך איך - זה הולך לוועדת הכספים של הכנסת.

אריאלה רבדל-נדקוב:

נקבעה פה שיטת עדכון. מהרגע שהיא נקבעה - היא אוטומטית. זאת שיטת העדכון. הם יביאו דו"חות לוועדת הכספים מידי שנה להראות שהם עמדו בשיטת העדכון?

אברהם פורז:

ודאי שכן. חייבים.

אריאלה רבדל-נדקוב:

אוקיי. דמי עדכון האגרה. האגרה מעודכנת בשני אופנים: בהצמדה לסל מטבעות, כאשר אני מבקשת לציין שזה לא סל המטבעות שאנחנו משלמים אותו. זהו סל מטבעות שהחברה עצמה קובעת, והוא אחר מסל המטבעות הישראלי. משכורותינו, הכנסותינו, המוצמדות לסל מטבעות מסוים, לא מוצמדות לאותו סל שאליו מוצמד התשלום לאגרה הספציפית הזו.

אברהם פורז:

השכר שלך לא מוצמד לסל מטבעות.

אריאלה רבדל-נדקוב:

שלי מוצמד למדד. יש השפעה לסל המטבעות על המדד. כאן מדובר בסל מטבעות אחר. למשל - אם באותה שנה, לדוגמה, היין יהיה מאד חזק, הדולר והמרק הגרמני יהיו מאד חלשים, הם יצמידו את זה ליין.

אברהם פורז:

לא, לא. את התמהיל הם צריכים לקבוע מראש.

אריאלה רבדל-נדקוב:

את התמהיל הם צריכים לקבוע, אך הם יכולים לשנות אותו עד היום הקובע, 2002 או מתי שזה לא יהיה, כל שנה.

מוראל מטלון:

לא. התאריך הקובע הוא שישה חודשים מחתימת החוזה.

אריאלה רבדל-נדקוב:

ואחרי זה, בעמוד 8 כתבתם שאתם יכולים לשנות אותו שוב, שנה לאחר מכן, ואחר כך - אחרי 15 שנה.

ניצן יוצר:

לא, זה לא כך.

אריאלה רבדל-נדקוב:

אז אולי מה שכתבתם פה אינו נכון.

ניצן יוצר:

אולי לא הבנת. אולי החמצת את ההזדמנות להבין מכיוון שהתחמקת - - -

הי"ר אברהם יחזקאל:

אני מבקש אותך לא לחלק ציוני הבנה לאנשים פה.

ניצן יוצר:

סיכמנו שאריאלה רבדל תבוא לקבל את החומר, והיא ביטלה את הפגישה. היא באה לכאן ואומרת דברים שאין להם שחר.

אריאלה רבדל-נדקוב:

מידי שנה מהיום הקובע הם יכולים לעלות את האגרה באתחול וחצי, בלי כל קשר להתפתחויות הכלכליות במדינת ישראל - אינפלציה, דפלציה או מדד - כל אלה לא משנים. הם יכולים להעלות ב- 1.5%. גם זה נראה לי בלתי סביר מבחינה צרכנית.

דבר אחרון - לגבי דמי הטיפול. למשתמש המזדמן בשלושת הרמות האגרה שהוא ישלם. תהיה גבוהה. התשלום שהוא ישלם עבור השימוש בכביש יהיה גבוה ב- 50% מהשיעור שישלם המשתמש האחר. אני חושבת שזה בלתי סביר ולא הגיוני.

אני רוצה לצרף את עמוד 6 להצעה שלהם, שבו סעיף 3 (א) ו- (ב) בו כתוב השינוי בסל המטבעות, כהוכחה לדבריי: "א. בעל הזיכיון יהיה רשאי לשנות את הרכב סל המטבעות ומשקלו של כל מטבע בסל המטבעות בכל עת עד למועד הקובע. ב. בשנה הראשונה לאחר ההשלמה ופעם אחת לאחר 15 שנים מהמועד הקובע יהיה רשאי בעל הזיכיון לשנות את המשקל, היחס וההרכב של סל המטבעות, כמובן בכפוף לאישור של הרשות הממונה וועדת הכספים של הכנסת..." . הוא יכול לאשר, הוא לא אמור לבקש - -

היו"ר אברהם יחזקאל:

אריאלה רבדל-נדקוב נתנה פירוש מרחיב לסעיפים. זה לא קשור להבנה או חוסר הבנה.

אנחנו נמצאים בסיטואציה כזו. ראוי, כביש 6 הוא עובדה מוגמרת. אין ספק של הדברים היו נבדקים מלכתחילה, יכול להיות שחלקם היו משתנים. תהליך קבלת ההחלטות, לא רק של חברת חוצה ישראל, אלא של כולם, עצם העובדה שהדברים נעשו בצורה סגורה וללא שיתוף ועדת הכלכלה של הכנסת היה שגוי. לדעתי תהיה בעיה צרכנית למי שישתמש בשנת 2002 בכביש. אני מקווה שעד אז אנו נתקדם טכנולוגית כדי שאי השימוש באופציה הידנית לא יהיה בעוכרינו.

מכיוון שאני ריאליסט, והבנתי שאין לנו הרבה ברירות, אלא לקדם את הנושא, המטרה של הישיבה היום היא לאשר את התקנות. אני רוצה רק להכפיף לחוק שני דברים או דבר אחד. אני מבקש שסוגיית דמי הגבייה או דמי הטיפול תאושר לשנתיים בלבד כהוראת שנה עד לתיקון החוק. אם תעבירו את הזה במסגרת החוק נאשר את העניין.

טליה ירושלמי:

טליחה, אמרנו שזה יובא לאישור בתקנות. זאת אומרת - זה יצטרך להיקבע בתקנות ואז - - -

אתי בנדלר:

הצעת החוק צריכה לכלול תיקון שיהיה צורך באישור ועדת הכלכלה של הכנסת.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מאשר את זה מהיום לשנתיים בלבד, כאשר אני מניח שבמהלך השנתיים האלה, וכבר בימים הקרובים, כאשר אתם תביאו את החוק, אתם תעגנו בחוק את סוגיית אישור ועדת הכלכלה. אני למעשה מאשר לכם את זה לשנתיים, עד שנת 2002, ובמהלך השנתיים האלה אני סומך על שיקול דעתכם ועל אחריותכם כדי שהעניין הזה יסתיע ויסתיים ויבוא לידי ביטוי בחקיקה. כלומר - נכון שאנחנו, חברי ועדת הכלכלה, נצטרך להמשיך וללוות את סוגיית דמי הטיפול. אם, בעוד שנתיים, כאשר תביאו את החוק אנו נהייה פה, נדאג ששאר הסעיפים ושאר התשלומים גם הם יעברו אישור של ועדת הכלכלה.

נקודה נוספת שאני מעלה כחומר למחשבה, עד לישיבה הבאה: 1. האם לא ראוי שלמרות שאתם מעוגנים בחוזה עם החברה, תביאו גם אפשרות שגם הסכומים בעתיד יאושרו, למרות שיש נוסחת עדכון אוטומטית - יבואו לאישור של ועדת הכלכלה, אפילו שזה יהיה בשנת 2002. כלומר, אני מבקש מכם לבדוק את האפשרות שלמרות הנוסחה הקיימת בתנאי ההתקשרות שלכם עם החברה, תביאו לאישור ועדת הכלכלה גם את הסכומים האחרים משנת 2002 והלאה, מאותו יום קובע. אני חושב שיש בזה בעיה, אני מודע לה, אבל עדיין הייתי רוצה לגרום לכך שוועדת הכלכלה בשנת 2002 תהייה מעורבת מכיוון שהכביש הזה הוא כביש ראשוני, הוא כביש שיש בו אלמנט מקדמי. תבדקו גם את האפשרות הזו.

אני לא מתנה את הדיון בחוק בהצעה הזו. אני רק מבקש שנשב על העניין הזה בינינו, כדי שנבדוק אם יש כאן מקום ליישום. ניגש לאישור של התקנות.

אתי בנדלר:

אלה לא תקנות. זו תקופת הזיכיון - 30 שנה, הוועדה מחליטה לאשר?

היו"ר אברהם יחזקאל:

מי בעד תקופת הזיכיון? מי נגד?

אתי בנדלר:

סכומי האגרה המרביים כפי שהוצגו על ידי נציג החברה. מדובר על סכומי אגרה מרביים, שזה מורכב מסכום וממספר קטעים, ומהאגרה שתיגבה מכלי רכב כבדים, כפי שהוגדרו בישיבה הקודמת. כמה טון זה היה? 4 טון.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אקרא את סכומי האגרה ואופן עדכונה:  
"האגרה - 1.33 ש"ח + מע"מ לקטע במונחי יוני 96" תוסיפו פה דברי הסבר שבכל מקרה - לא פחות מ 5.28 ש"ח, כפי שהעירה אריאלה רבדל-נדקוב.

"מבנה התעריף: א. התשלום יעשה עבור 5 קטעים לכל היותר (מתוך 9 קיימים). באופן כזה תינתן העדפה לתושבי הפריפריה ולנסיעות ארוכות. ב. הזכיון רשאי לחייב עבור עד 3 קטעים, גם עבור נסיעות קצרות יותר..."

טליה ירושלמי:

כן, זה בראש חוצות הוגש לוועדה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

כן, ובכל זאת. אם אני קורא את סעיף ב' הוא סעיף מתפלסף. צריך לומר את האמת - המינימום יהיה 5.28 ש"ח. צריך היה שתהיה בהירות מלאה בעניין.

אני ממשיך: "כלי רכב שונים: א. התעריף שלעיל יחול על רכב בעל 4 גלגלים שמשקלו עד 4 טון. ב. אופנועים ישלמו מחצית התעריף. ג. כלי רכב שמשקלם מעל 4 טון ישלמו עד פי שלשה".

בזמנו ביקשתי שתוצג סקירה מה קורה בעולם מהבחינה הזו, על מנת להרגיע את הצרכן הישראלי. אני מבקש לדעת - אם ניקח בחשבון את גביית דמי האגרה כולל דמי הטיפול, יחסית להכנסה הפנויה של הצרכן הישראלי - באיזה מקום אנו נמצאים יחסית לעולם?

ניצן יוצר:

אנו נמצאים במקום נמוך ביחס לכל הכבישים שניבנו ב- 20 שנה האחרונות. אנו נמצאים במקום גבוה ביחס לכבישים שניבנו בשנות ה-50, שגמרו כבר לשלם את כל החובות שלהם.

היו"ר אברהם יחזקאל:

זו תשובה טובה. זאת אומרת שאתה אומר שיחסית לצורך להחזיר השקעה אנו נכנסים במקום נמוך פלוס, ויחסית לכבישים שמיצו את תהליך ההשקעה שלהם אנו נמצאים במקום גבוה. האם יש לך יכולת להציג לנו את הנתון הזה?

יוסי שא-נס:

כולל דמי הטיפול ודמי הפיקדון?

היו"ר אברהם יחזקאל:

כן. לגבי דמי הפיקדון - בכוונה לא התייחסתי לעניין, כי פה אתה צודק. אני מניח שבעניין זה יתקיימו משאים ומתנים.

ניצן יוצר:

כן. המקור של הנתונים אשר בעקף שלפניכם הוא הארגון הבינלאומי של כבישי אגרה. הכבישים הזולים שדיברתי עליהם, שניבנו בשנות ה-50, הם כבישים שנמצאים בעיקר בארצות הברית. התעריף שם הוא בערך 4 סנט לקילומטר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

ומה התעריף בכבישים שמצריכים החר השקעה?

ניתן יוצר:

אלה המחירים. אתה רואה: כביש חוצה ישראל, נסיעה אופיינית - 5.4, נסיעה ארוכה - 3, ומתחת לזה אתה רואה כבישים אחרים: בטורונטו, בקליפורניה, בקולורדו. כל אלה הם חדשים.

עוד השוואה בינלאומית, שעונה באופן מסוים על שאלת דמי הטיפול - בכל המקומות בהם יש גבייה אלקטרונית אנשים משלמים פחות מאשר בגבייה היזנית. בכל מקום קיים ההפרש הזה, גם אם הוא קטן.

אריאלה רבזל-נדקוב:

אם ראית, היה כתוב בשקף discount. זאת אומרת - יש מחיר, והוא המחיר המלא. למנוי נותנים הנחה. זו השיטה הנכונה, אדוני יושב-הראש. זה מה שביקשתי בהמלצות שלי. זו השיטה לעשות את זה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

יש כאן עניין של הצגת הדברים. הרבה דברים היו נחשכים אם חלק מהדברים היה מוצג אחרת. למשל, אם היית קובע מקסימום שכולל את העניין הזה של המשתמש הלא-אלקטרוני, וההנחה היתה ניתנת בגין שימוש אלקטרוני.

אני ממשיך לקרוא: "עדכון - א. האגרה תגדל ריאלית ב- 1.5% החל משנת 2002. ב. אחת לשלוש שנים תעודכן האגרה בשיעור השווה לשיעור ההפרש שבין הפדיון החזוי לפדיון בפועל..". כלומר - יכול להיות שהאגרה תגדל ריאלית ביותר מ- 1.5%.

"ג. אם תושג הוזלה של המימון שתורגם 80% מההוזלה להפחתת האגרה." - זה סעיף אוטופי.

"ד. אם שינוי בדין, לאחר מועד השלמת הכביש, יחייב שינוי תכולה שיגרום להרעה מהותית במצב הכלכלי של בעל הזכיון..." מסכן הוא כבר בוכה - "תוכל הרשות לאשר פיצוי גם באמצעות העלאת האגרה". בסעיף הזה תהיה בוודאי התערבות של בתי משפט, ללא ספק.

"הצמדה - האגרה צמודה לסל מטבעות שהרכבו ייקבע מראש על ידי הזכיון ובלבד שהחלק היחסי של השקל בו לא יפחת משליש. משקל כל אחד מהמטבעות האחרים לא יעלה על שליש ומשקל הדולר האמריקאי לא יעלה על חצי". ואז אמרנו שיש שלשה עדכונים - אחד כעשירי, אחד בשנת 2002 ואחד כעבור 15 שנה.

ניצן יוצר:

יש לזכיון אפשרות לבקש את העדכונים הללו.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מניח שהוא ינצל את כל האפשרויות כדי להרוויח.

"חייבים נוספים - א. הזכיון רשאי לגבות פיקדון של עד 100 ש"ח עבור משיב". כל סוגיית המשיב היא בעייתית. אין לי תשובות, ולכן אני לא רוצה להתחכם. מצד שני מדובר בקדמה, ובהשתכללות הטכנולוגית.

"ב. משתמשים שלא יצטיידו במשיב יחויבו בתוספת "דמי טיפול"... "אריאלה רבדל הציגה את הבעייתיות - "בגובה שיאושר על ידי הרשות הממונה וישקף את עלות הטיפול".

אתי בנדלר:

החלטת הוועדה היא שגובה זה לא יאושר רק על ידי הרשות הממונה, אלא שהגובה המקסימלי של דמי הטיפול יאושר גם על ידי ועדת הכלכלה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

כן, זו הצעת הפשרה שהצעת, שלמעשה גם דמי הטיפול יהיו כפופים לאישור ועדת הכלכלה. מי בעד כל האמור לעיל? מי נגד?

במהלך הימים הקרובים תידון הצעת החוק הקשורה בכביש 6, בתיקונים להצעת החוק. יש בחוק הזה ובתיקונים לו התאמה למציאות כפי שהיא, וכפי שהיא נקבעת, כלומר - מי שחוקק את החוק לא היה מודע לכל השינויים, וכך טבעי שהדבר יהיה.

יש בחוק אלמנט בעייתי, לכאורה, שקשור בסוגיית היכולת של אותו יזם פרטי לעכב את הרשיון הרכב לנהג אם הוא לא ישלם את התשלומים. זו למעשה פעם ראשונה שחברה פרטית תוכל להתעסק בסוגיית הבעלות של האדם על רכבו. יש כאן אלמנט בעייתי, לכאורה. במהלך הימים הקרובים אקבע את עמדתי, וגם חברי הוועדה יקבעו את עמדתם בימים הקרובים, ואנו נסיים את הטיפול בחוק בתקופה הקרובה. תודה רבה לכולכם, הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 11:00