

145 #6 פ ר ו ט ר ק ו ל מ ס י
מישיבת ועדת הכלכלה, שהתקיימה ביום ה',
ל' כסלו תשל"ז (4.12.76), בטעה 10.00
בבית-החיל בתל-אביב

נ כ ה ר :

חברי הועדה:

פ. דרובלס - מ"מ המנ"ד
י. יודין
א. לבני

כוננים:

ת. צנחסוביץ - מטרת המספטים

ע. קסא - יועץ מספטי של משרד התחבורה

צ. חביב - מטלד התזירות
ד. זילק - מטלד התזירות

י. פלכטר - מזכ"ב הועדה

נ. לבני - כלכלן הועדה

ס. קוסל

רשמו:

תוק שירותי-תזירות תשל"ז-1977.

שדר תל-אביב:

ה' יו"ר ס. לונדלס:

אני פותח את הישיבה.
הגענו לפרק ג' סעיף 15, ביקורת.
לפרק זה מתעוררת שאלה אחת, האם בכלל. מט צורך בחוק התיירות במערכת
סיפוט פנימית, מה גם שהגדרתה "ועדת ביקורת". סאלתי, האם ועדת ביקורת
בתור שכונת יכולה לקבל סמכות מספוטית. מדוע זו ועדת ביקורת ולא
סיפוט פנימית או סמכות סיפוטית. והשאלה העיקרית: בסגיל מה זה בכלל
טובל בספוט יצור יס סיפוט פנימי, אבל זה סוגה מענה התיירות.

ת. פנתוכי:

האם לוועדת ביקורת יכולה להיות סמכות
סיפוטית? מה ש קובע הוא התנן שהכנס
לאחר סעיף, איזה סמכויות נדעקו ולא הסם. אפשר להת לת כל סמכות,
ואז מהוה לת סמכות לבצע את מה שביתן לת. אם יתנו לה סמכות סיפוטית,
תהיה לה סמכות סיפוטית. הטם נבחר כי יס בכך סמכות ביקורת על הפעולות.
זה לא בית-מספט. ספסיפיים לה סמכות להטיל קנסות בסכום סוגבל בסעיף 15,
ויס זכות פיער לבית המספט המתווי. אני רוצה להדגיס כי בראס הועדה
ייתה סופט קצוועי וסוי אצסי ציבור. האחד הוא איס ציבור סאינו עוסק
בתיירות, והסני נציג העוסקים בסיירות התיירות. זה בדוכה במידה רבה
לבית הדין לעבודה, שהוא בית מספט בעל סמכויות רחבות כאו, בעל סמכות
כלת-סוגבלת בסכום. אני סבורה סכוונת הדבר להקל ולזרז את הפרוצדורה,
גם לגלל העוסט על בתי המספט. יאלה ענינים קטנים. יעבירות גדולות
טובאות לבית המספט, כי הן אינן נגמרות בקנסות של עד 5000 לירות.
ונדאי נבקט להגדיל גם את הסכום הזה.

בקסתי להזמין לישיבה זו את עו"ד קטא
מסדר התחבורה בקטר לבעיה שהתעוררה בסעיף 9(ב), סם נאמר שאסר
רסאי, בהסכמת סר התחבורה, לקבוע סוגם ומספרם של כלי רכב סיסטסו
לסינו של סטרד לתיור...". נכסה לי שנסאלה השאלה, לסם מה דרוסה
וסכמת סר התחבורה.

ע. קטא:

מדובר בכלי רכב כמסמכותם הפקודת
התעבורה, יכול להיגאל-סעולה
וכלה באוסטובוס ובסוי-טריילר. בסמכות סר התחבורה, בהתאם לפקודת
התעבורה, לקבוע מה סוגו של כלי רכב ליספט לעיסוק בענין מסויים.
אם לא תיגו כסכמים את הסכמת סר התחבורה כאן, תינו נמצאים
בפני חוק סאחר סעלול לבטל את סמכות סר התחבורה על פי הדין.
סר התחבורה וסויות המסכרת הם סאטראיים על פי פקודת התעבורה,
לקבוע סוליים לסינוס בדרמים לכלי רכב ועוברי דרך. אחרנו רואים בכך
חלק בלת-נפרד בסמכויות סר התחבורה לקבוע בכל המוגעל-סכמים, סכמים,
סגבלת מסדר, סוגו, מספר הנוסעים סינסו בני זמן הלאה. אילו תינו
יכולים לעסות הפודה נבית-סכמים רכב סיסטס לתוונות ורכב אחר סיסטס
להסעה, אולי היתה הצדקה להרהור סתועלה-פאן. לא ביתן לעסות הפרדה
כזאת. כאסר ביתן רסיון לכונית, היא יכולה לססס הסעה בסכר על ארבעת
סוגי הסעה קיימים, והיא יכולה לססס להכעת תיירות. וזה דבר יום
ביומו. הנוסג של רכב לתיור וסיור סנוכר כרכב אסכולות, למעשה
אינו אלא סונית שהספה לרכב פנטי. הי שנהג ברכב זה יהוא נהג סונית.
אלא שהוא צריך לקיים תנאים נוספים שנדרסו על ידי ססרת התיירות
ובתיאום עם רסויות ססרו התחבורה. הוא הדין לענין אוטובוסים. אוטובוס
מססס כפדי ספסל גרול גם כאוטובוס רגיל וגם כאוטובוס לתיירות.
אם סר התיירות יחליט ולא יסאל את סר התחבורה, וכל אדם סיס לו
חסיס-חסיס כלי יסס קטנים יכול להסיע, נמצאנו טקסחים ענף עצום,
ענף ססתבתי על הגבלת וסמכות היום. אינני יודע מה יהיה סחר.

אין נפק סיס צורך בתיאום. התיאום
הנה נעסה. הוא אינו זר. סאז נקסת ססרו התיירות ועל הינם, כל הענין
של מספר כלי רכב וסוג כלי רכב געסה בתיאום בין רסויות השונות.
כל מה סגייס כאן הוא לאמץ כצב קיים, לבקט את הסכמת סר התחבורה, שהוא

עו"ד ע. קמא:

האחראי והסמכות על רישוי של רכב. אי-אפשר להשיל על מסרד התיירות, שאין לו כלים ואמצעים לרישוי, לומר שהוא קובע את הכוג והמספר. סי יבדוק? הדבר הטוב ביותר הוא לעסוק את התיאום המוצע.

היו"ר ט. דרובלכ:

יש להפריד בין רכב אסכולות ואוטובוסים. סר התחבורה צריך לתת לאוטובוס רישון להסיע נוסעים. מסרד הרישוי ידרוש תקן כזה או אחר. א כל מספר האוטובוסים הדרוש להסיע תיירים נסוגם - איננו הוטב סיס לכך קסר למסרד התחבורה. יתכן שהמצב קצת אחר לגבי רכב אסכולות, סכסעת מצוקה פולטים לתחום לא לתם. יתכן שצריך להגביל ולומר שהרישון הוא רק להסיע נוסעים במסגרת התיירות. אנחנו סרבליים יותר מידי את החוק.

ע. קמא:

התופעה קיימת לגבי רכב פרטי ולגבי רכב אסכולות. כסאין להם ימי עבודה בתיירות, יכנסו לתחום לא להם. אי-אפשר לסגור זאת הרטטית. תבעיה קיימת בעיקר לגבי אוטובוסים. לא אפשר לתיירות שלא יסע באוטובוס מפואר. אני חושב שכל האוטובוסים צריכים להיות דמויי אוטובוסים לתיירים. זו הנטייה שלנו. עד היום נעסה התיאום בין סר התיירות והתחבורה, וזה אינו מסובל. מה לי סירבול, כאשר הנסיון הוכיח את עצמו בענין זה?

היו"ר ט. דרובלכ:

אני חושב שהיום איננו יכולים לסכם את הסעיף.

ד. וילק:

רישוי רכב ובטיחותו הוא נושא של בוכחיות. יהיה זה מסגה פטאלי אם ננוסא יופרו שוטלית מסרד התחבורה. אם לא ייקבע מספר כלי הרכב, לא יוכל להתקיים גם הטיירות. במסרד התחבורה יש יידע עצום שהצטבר בו מסך הסבים ואני חושב שהוא הוא צריך לקבוע כמה אוטובוסים צריך, סה סוג האוטובוסים. יש לי ויכוח עם עו"ד קמא בקסר לנוסאים סוגיים. אבל אצלי יידע עצום בנוסא. אני דורש מינימום או אוטובוס להסעת תיירים בלכד. איננו יכול להפעיל אותו כל ימי הטנה. הוא יכול לסכנע אותי סמינינום זה סאנחנו רוצים להביא, יצטרך לתת גם טירות להסעת ילדים. הנוסא צריך להיות טרוכז. עד היום לא היה בינינו ויכוח פלחני או אי-הסכמה כלשהי. בהכרעה כיסוד אדמיניסטרטיבי יש הבנה וסיתוף פעולת. לא צריך היום לסנדך את הנוסא. איננו בוכחים לנוסא.

ה. שנתסוביץ:

הכוונה לתיאום בין המסרדים במקום מסרד התיירות יקים לו אגף עם סופחים לכלי רכב סיבדוק את הרכב, ובאותו זמן יוטכיים בוסחים של מסרד התחבורה, וכולם עובדי סדינה ומקבלים סטכונת סתקציב סדינה, אפשר לנצל אותם בוסחים במסרד התחבורה לבייקת הרכב לתיירות וליעודו. זה בא כדי להבטיח את התיאום.

י. יודין:

אני בגל זה סנוציא מידי מסרד התחבורה את האחריות לאמצעים על פיהם הוא מפיח תקינות סככית של רכב. אין לחלק את האחריות. כל מה שיש יין למסרד התחבורה בנוסא זה, ואני מציע להסאיר בידינו. מסרד התיירות יוכל לנהל אישור לפוג רכב סככיים. אמרתי דבר אחר. אמרתי סנוכח הנסיון סמצטבר, אותו רכב סככיים תיירים יכול להסיע גם לא תיירים. יתכן סאותו רכב כסאא סמצב תקינות בלתי-סככיים, וקרוו קררי אסון ספודים כרכב לתולכת תיירים. סחטכתי היחה, סרכב סנועד לתיירים יעבור בדיקות סנופות יודתי. אני מציע סנאסר בספורה, סרכב סעוסק כססעת תיירים, חייב לעבור בדיקות פריוודיות. ככל סנוגע לתקינותו סככית וכו'.

היו"ר ט. דרובלכ:

אולי אפשר במקום "בהסכמת סר התחבורה" לכתוב "בהתייעצות"? מה סנוגע לביטיחות,

ד. דרוכלט:

כמוכן סתזכר נסאר בידי מטרד התחבורה. אבל לעומת זאת מטרד התיירות יכול לומר שכדי למסוך תיירים הוא רוצה להכניס מערכות סטריאו לאוטובוסים. זה אינו נוגע להסכמת שר התחבורה.

ע. קטא:

זה אינו עונה על פטאלתו של חבר הכנסת יודין. זה לא סיף בכלל. ענינו של חבר-הכנסת יודין יכול להיפתר בלי החוק הזה. הוא יכול לדרוש מטר התחבורה בכל הצעה לסדר היום או שאילתא, להסכים מדוע לא ייבדק רכב להסעת תיירים שלוש או ארבע פעמים בשנה. דרישותיו הן, שהרכב יעמוד בתנאי הבטיחות במסך 368 ימים בשנה. בכון, בודקים אותו פעם בשנה. בכל החברות האלה סעו סקים בטירות תיירות, קבענו אדם שיהיה מבין עובדי החברה בתפקיד קצין בטיחות ומכונה על הרכב. הוא צריך לנהל כרשמת של אותו רכב. הרכב צריך להיות כל הזמן בסדר. אנחנו מקיימים ביקורת שוטפת. רכב שנוסע כל כך הרבה קילומטרים עלול לקרות לו דבר מה גם כשהוא יוצא תקין לחלושין לנטיעתו. הבעיה היא איזקה תקינה של הרכב. כאן הכיקורת אינה חד-סנתצו אלא קבועה. צריך להיות קטר מתמיד של אותו קצין בטיחות עם הנהגים.

אין סוגי כין "הסכמה" ו"התייעצות". המדובר באדגסת סככיות סטרים. גם התייעצות מחייבה. שר התיירות יכול לתת רסיונות כמה שהוא רוצה. כל מה שבאים לקבוע לו הוא סוגי כלי הרכב שלדעת מטרד התחבורה צריך להסכים לו. זה צריך להסאר בידי שר התחבורה.

פ. יודין:

אני מציע סייאמר: "הסר רסאי בהתייעצות עם שר התחבורה לקבוע סוגם, מספרם של כלי הרכב ודרכי תחזוקתם ותקינותם". אני לא עומד על "התייעצות".

ה. דרוכלט:

אני עומד על "התייעצות".

ת. זנחכנגיף:

נסאר זאת פתוח כדי לסמור זכות הסתייגות למפטלה. יש חוקים סאומרים "בהתייעצות" יש סאומרים "בהסכמה" ויש סאומרים "באיסור". אני מבנה סטר קטא רוצה להוועץ עם שר התחבורה, והמפטלה תחליט אם היא מסכימה להחליף את המלה "בהסכמה" ב"בהתייעצות".

ז. קטא:

לגבי התוספת של חבר הכנסת יודין, אני מבצע את הסכמת. אני חושב סאיננו צריכים לומר על ההסכמה.

ח. זנחכנגיף:

נסארה סאלת פתוחה בסעיף 18 (ד). סעיף זה אומר: "היה סירות תיירות חייב בריסוי הן על פי חוק זה והן על פי חוק ריסויעסקים... לא ינתן לו ריסוי על פי חוק זה אלא לאחר סגיתן לו הריסיון על פי החוק האמור". המדובר במקרה סאותו עסק חייב סגיל ריסיונות. בחוק ריסוי עסקים בוחצים אספקטים סונים לגמרי, תכנון, בניה, בטיחות, בריאות, בקבלת רסיון לפי חוק זה סוכיח להיות איזסנו סור מבחינת קבלת רסיונות. חוק ריסוי עסקים קובע בסעיף 8 בזיוק את ההוראה הסונה והיא: "עסק שעון ריסוי סנקבעה לו חובת ריסום בחיקוק אחר, רסאית רסות הריסוי סלא לתת לו את הריסיון לפי חוק זה, כל עוד לא הרסה העסק לפי החיקוק האחר, ורסאי שר הפצים לקבוע בצו סוגי עסקים סלא ינתן להם רסיון לפי חוק זה, כל עוד לא הרסו לפי החיקוק האחר". שר הפצים פירסם צו כזה, סבו רסימה של עסקים סקודם ינתן להם רסיון לפי חוקים אחרים, והם פיקוח על סצרכים וסירותים וחוקים סונים של מטרד החקלאות, לגבי בתי טשבחים ואחרים, ואחר כך ריסוי לפי חוק ריסוי עסקים. אין טעם, הוא אומר, לחייב את האיס לקבוע את הפתחים הסטאימים, את הצנורות, את המים וכך הלאה, כל עוד לא ברור אם אותה רסות סוכנה לתת לו רסיון לפתוח עסק ססוג זה.

ת. פנחסוביץ:

בהצעה זו אנו מבקשים שקודם ינתן לו רסיון לפי חוק ריסוי עסקים, ואחר כך הוא יבוא ויבקש את הרסיון לפי חוק זה. מטרה התיירות רוצה קודם לבחון האם יש לו מקום מתאים. אם יאין לו מקום מתאים, אין מקום לדון. לכן דרושה ההוראה.

הי"ר ב. דרובלס:

למה לא להיפגץ אדם מבקש רסיון למלון. כמון המלון יש צורך בטוסך ותניון, מספרה ותנויות וסירות תיירים. יגידו לו קודם להוציא את רסיון המוסך שהוא דבר לוראי?

ד. וילק:

אנחנו סבורים שרסיון של הרשות לפעילות עסק, הוא דבר הכרחי. איך לנו שום כלי שנוכל לבדוק את הדבר מבחינת בריאותית, סירותי בטבת וכן הלאה. אין לי אפשרות לבדוק את בעיות הבטיחות, ליבוי אט, נדרגות חירום ועוד; אין לי אפשרות לבדוק את נושא הג'א, את נושא חבית הרכב. מבחינת הפעילות של מינהל תקין, מטרה התיירות צריך להיות אחראי מבחינת הוצאות רסיון להפעלת המלון. איבנו יכולים להיות אחראים להורקת שפכים, למשל. הגורם המוניציפלי האחראי להוצאת הרסיון הוא הכרחי. אנחנו מאשרים את תקינות המלון מבחינת החורים, חדר האוכל וכן הלאה.

י. יודין:

יש הגיון לעתי. אני מצייין לשובה את הגישה הבלתי-יומרבית של מטרה התיירות שמעמיד את עצמו אחרון בתור.

הי"ר ב. דרובלס:

מה אסם אותו אצ"ת. למה לא יקבל את הסירות במרוכז?

ת. פנחסוביץ:

הוא פונה לרשות המקומית והיא מרבות את הדבר. למה צריך שני רסיונות? אני מבין שזו השאלה. טר המטפשים הקודם שיפל בנושא זה בעצמו. הסר לסעבר שפירא והיועץ המטפשי לסעבר מאיר שמר, בעזרחי הצנועה, שיפלו בנושא. ה כנתי את כל הרסיונות, באיזה מקרים יש צורך בכפל רסיונות. זו שאלה קשה מאד. סוחחת על כך עם היועץ המטפשי החדס. זה נושא סצריין להיגון בין הסהים הסוביים. כולט טוענים טאי-אפטר ליותר על הרסיונות הספציפיים שלהם. זה נוראי לא ייפתר באן. זה קיים בתחומים ובים אחרים. אם יסאלת הזאת תיפתר, היא תיפתר לגבי כלל העסקים. אז ייפתר גם המקרה הזה.

י. פלכבר:

במקום שכתוב "איה סירות תיירות חייב ברסיון..." במקום "לא יינתן" יהיה כתוב "אסאי סר התיירות, אס לא צורך בכך, להתנות מתן רסיון על פי חוק זה, במתן הרסיון על פי קחוק האזור".

ת. פנחסוביץ:

מי שכתב הוראה בנורה מאסר "רסאי".

י. יודין:

לדעתו חוק קובע שרוצורה נורמלי.ת.

הי"ר ה. דרובלס:

הייתי מביע מסאלה להקל על האורח. אני חושב שיש מקום לומר "לא ינתן לו רסיון על פי חוק זה", וכמו כן "רסאי".

ת. פנחסוביץ:

"רסאי" איבנו ברור. לשובת האורח סיגיה ברור מה הוא צריך.

הי"ר ב. דרובלס:

תגטרו בצורה שזה טוצע. אנחנו בפרק ג' "ביקורת", סעיף 13. למה צריך להיות פרק כזה בכלל וסיס בו רשות שיפושית?

ת. שנחסוביין:

הסם אינו מסנה. אפשר לקרוא לכך בסם
אחר. לא אוהבים את המלה "קנסות".
הועדה תבקר ותבדוק ותחליט אם יש עבירה. אם יש - היא תטיל קנס.
את הסם אני מוכנה להביא להתייעצות בזמנה. אנחנו סבורים שיהיה זה
לשובת העניין אם הדיונים יהיו מהירים. מדובר בענינים קטנים יותר.
את הדברים הגדולים לא יגיסו לוועדה זו. רוצים לסמור על הסם הטוב
ובדרך זו תינתן אפשרות לבדוק מהר ולברר ולפצות, אם מגיע, ולהטיל
קנסות על עבירות.

הי"ר מ. דרובלס:

האם תהיה זו ועדה קבועה בת סלוסה איט?

ת. שנחסוביין:

מתוך רסימה. הסופט קובע. יו"ר הועדה
יהיה סופט והוא יזמין את נציגי סני

הגופים.

הי"ר מ. דרובלס:

בפעם הקודמת היו הרפורים כלליים אם
בכלל יש מקום לפרק הזה כולו. אני מבין
סהרעור הזה ידק ואנחנו מתחילים לדון בפרק. איך קובע הסר את הנציגים,
פרט לסופט?

צ. חביב:

לפי ראות עיני הסר, לפי הכתוב פה.

א. לבני:

כאשר מטילים קנסות בחוק מועצת הפירות,
אנשים מטילים זאת על עצמם והם מסכים

את עצמם. פה הסר סמנה.

צ. חביב:

גם סם הסרים סמנים. גם כאן מוצע שנכתוב
סל ארגונים יציגים סל הסירות הזה.

א. לבני:

האם ועדת הביקורת הזאת מצפה את התיידי?

צ. חביב:

זה לא בסמכותה. זה כדי להניע את זותני
הסירותים שהם עצמם יטפלו בתלונות.

א. לבני:

כל אחד רסאי לערער בפני בית המטפס המחויי.
אם כך, במה זה מקל על בתי-המטפס?

י. יודין:

על כל מטפס אפשר לערער. יש הגיון בכך.
סתמיה אפשרות לדון ולפסוק באופן מהיר.

צ. חביב:

הזראה בדבר פיצוי יסנה במקום אחר.

א. לבני:

יט 18 מסרדי כמסלה, מועצות יצור רבות.
אינני יודע אם במדינה מתוקנת אפשר
סלכל אמו תהיה סמכות מבצעת וסמכות שיפוטית גם יחד. סר המטפסים
מטונה על כל סמכויות השיפוט במדינה.

צ. חביב:

בסעיף 20 מדובר על ברירת קנס במקום
שפיטה. גם זה בא להקל על בית המטפס.

הי"ר מ. דרובלס:

אתה חושב שבכלל אין צורך בסמכות
שיפוטית בחוק הזה?

א. לבני:

לא הייתי מערכב את הרסויות המבצעות
והשיפוטיות. זה מבטל הפרדת רסויות.

מה זה גותן לנו?

הסאלה אם להעסיק את בתי המטפס בתלונות
תייר, שבינתיים עזב את הארץ. את הועדה

היו"ר מ. דרובלס:

ניתן לכנס תוך ימים ספורים.

בענין זה קיימת הצעה מטעם בתי המלון.

י. שלכסר:

סטנדרד התיירות יש היום ועדה פיעצת לדירוג
בתי מלון, וזה הגורם לטענה שבפניו אנחנו

ד. וילק:

מביאים כל סטייה פנוהל בתי המלון. המגמה של החוק חסובה. קודם כל
סנוכל לסמוע את הנפגע. כמידה סטורידים את המלון בזרעה, יש לבעליו
זכות ערעור בפני ועדת ערר, קרי שופט בית המטפס המחוזי עם שני אנטי
ציבור הממונים על ידי השופט עצמו. עד היום הנעדה פועלת יפה, ואם יש
בעיות של ערעור, זה טובא לפני שופט מחוזי בכל עיר ועיר. המחשבה **הייתה**
שגמידה שנפגע תוסב חוק, נוכל לקיים את הכוררות תוך 48 שעות.

אדם שנפגע יכול להסאיר תצהיר בפני כל
רשות שתטפל בכך.

א. לבני:

הבעיה היא בעיה של עקרון: האם אנחנו זקוקים
בסירות התיירות למוסד לביקורת וסיפוט
מהיר או יכולים לוותר על כך. נדמה לי שאפשר לכבד את בקשר סר התיירות.

י. יודין:

אני מבין סטנדרד התיירות עומד על הכללת
הפרק הזה בחוק. בגלל ההסתתפות המועטה
של חברי הועדה, לא הייתי רוצה להכריע היום. נודיע לחברי הועדה, שביסיבה
הבאה יוכע האם להכליל את פרק ג' בחוק או לא.

היו"ר מ. דרובלס: