

פרוטוקול מס. 229

מישיבת ועדת הכלכלה

חל-אביב, יום ה', י"א בחשוון, חשל"ז - 4.11.76, שעה 10.00

נ כ ח ו

חברי הוועדה: היו"ר י. הורביץ
י. מודעי

	<u>מוזמנים:</u>
משרד המסחר והתעשייה	הה"כ ז. שובל (נ. לירם (מ. הרצברג
משרד התחבורה	(א. בר-אוריון (א. רוביץ
המועצה לצרכנות	גב' מ. חבורי -
הרשות לצרכנות	י. כספית -

מ"מ מזכיר הוועדה: ר. שולביץ

ר ש מ ה: א. דגני

סדר-היום: חוק המסחר ההוגן ברכב משומש, חשל"ז-1976, הצעת חוק פרטית של חבר-הכנסת ז. שובל.

חוק המסחר ההוגן ברכב משומש, תשל"ו-1976
(הצעת חוק פרטית של חבר-הכנסת ז. שובל)

נו"ר י. הרביץ: אני פותח את הישיבה.

על סדר-היום הצעת החוק הפרטית של חבר-הכנסת שובל - חוק המסחר ההוגן ברכב משומש, שהועברה לוועדת הכלכלה לדיון מוקדם. אבקש את חבר-הכנסת שובל לפתוח את הדיון.

ז. שובל: לא אחזור על כל הנאום שנשאתי בכנסת. אני מניח שהנוכחים קראו אותו. אומר דבר נוסף: לא אכניס את ראשי לשאלה מי צריך להיות ממונה על ביצוע החוק, האם משרד המסחר והתעשייה, או משרד התחבורה, או אולי משרד המשטרה. אינני יודע. יכול להיות שההגיון הפשוט אומר שזה צריך להיות משרד התחבורה דווקא, כי מדובר ברכב; אבל מאחר ומדובר במסחר יתכן שזה צריך להיות משרד המסחר והתעשייה, אם כי אפשר לטעון שעל המסחר בתרופות לא ממונה משרד המסחר והתעשייה אלא משרד הבריאות. זוהי שאלה שלא אני צריך להחליט עליה אלא הממשלה.

הנושא של מסחר ברכב משומש הוא נושא כאוב הנוגע לאזרחים רבים. בענף זה יש הרבה מאד תופעות של הונאה, או של הטעיה. אינני מדבר על אדם פרטי המוכר את מכוניתו, אם כי גם שם יכולות להיות תופעות כאלה, אלא יותר על הצורה הממוסדת של מסחר ברכב משומש. יש אפילו טענה כי קיים שיתוף-פעולה מסוים עם חברות הביטוח או גורמי מסחר אחרים, ובכלל זה חברות להשכרת רכב, שיש להם ענין למכור מכוניות הנמצאות ברשותם כתוצאה מתאונה. חברות ביטוח רוכשות לעתים מכוניות שנגרם להן נזק רב בעת התאונה ומוכרות אותן מחדש בצורה משופצת בלי לגלות את התמונה כולה על כלי הרכב.

אפשר לשאול את השאלה: מדוע להוציא את הנושא של רכב משומש מכלל בעיות המסחר ההוגן, שהרי הונאות יכולות להיות גם בענפים אחרים. התשובה היא כי מסחר ברכב משומש טומן בחובו מקרי הטעיה בפרופורציה יותר גדולה מאשר בענפים אחרים, מה גם שיש כאן גם הבעיה של המחיר. יכול להיות שיש הונאות בפריטים שמחירם איננו גבוה. כאן מדובר על סכומים גדולים. יש פה גם שיטות מתוחכמות של הטעיה. לכן זהו נושא כאוב יותר לחלק גדול מהציבור. עובדה היא שגם בארצות אחרות, ובעיקר בארצות-הברית של אמריקה, מצאו לנכון לטפל בנושא בנפרד מהליכות מסחר רגילות, ואפילו להביא זאת לדרגה של טיפול פדראלי לעומת טיפול ברמה של מדינות הקיים לגבי חוקים אחרים. לא בכל נושא צריך ללכת אחרי ארצות-הברית, אבל דומני כי בנושא של הליכות מסחר אפשר ללמוד מהם. הם מצאו לנכון לבודד את הנושא מחוקים אחרים ולטפל בו בצורה נפרדת, ואני חושב שבצדק. לא אביע דעתי על חוק הליכות המסחר, שהוא חוק חשוב וחיוני; אבל אין כאן ניגוד או סתירה.

במסגרת החוק ניסיתי למקד את הנושאים הספציפיים שבהם ניתן להונות את הקונה, ושלהם רצייתי למצוא את התשובה: מפעל הייצור וארץ הייצור של כלי הרכב; הדגם ושנת הייצור; לאיזה מטרות שימש כלי הרכב המשומש בעבר ומי היו הבעלים הקודמים של כלי הרכב המשומש. אין דומה רכב שהיה ברשות חברה להשכרת רכב שנהגו בו הרבה נהגים לרכב שהיה בידי בעלים פרטיים. שאלות נוספות: איזה תיקונים נערכו בעבר בכלי הרכב המשומש? על כך יש תלונות רבות. יש לכך תשובה חלקית במכוונים כמו דינמומטר. כנראה שהתשובה איננה מלאה. מה מידת האחריות של העוסק לתיקונים בכלי הרכב שיידרשו, אם יידרשו?

אנו רוצים להטיל על מוכר הרכב המשומש בצורה מסחרית את האחריות החוקית להציג באופן גלוי את כל הפרטים האלה לראוה. לכן מוצע להטיל עליו בתוקף החוק חובה להציג בצורה ברורה ובולטת, אם בצורה של שלט או בצורה של מדבקה על כלי הרכב, את כל הפרטים המנויים בחוק. והיה והציג המוכר את הפרטים האלה בצורה לא נכונה ונתן עליהם

תיאור כוזב, הוא מחייב בעבירה שהעונש עליה שלוש שנות מאסר או קנס של 10 אלפים לירות - ואפשר לשקול אם סכום הקנס המוצע הוא מתאים.

היו"ר י. הרביץ: אני מציע שנשמע תחילה את הנוגעים בדבר, את נציגי ציבור הצרכנים, מה הם חושבים על הצעת החוק, ואחר-כך נשמע את ההערות של נציגי המשרדים.

גב' מ. תבורי: אני מודה שיש כאן בעיה מסוימת. נציגי הצרכנים מעוניינים בחוק ובמסחר הוגן. בהזדמנות זו אני רוצה שוב להביע משאלה שחוק הליכות המסחר יתקבל בעתיד הקרוב. היה לי נסיון אישי בקניית מכונית משומשת. התברר שהיא היתה שייכת למשרד הבטחון ועברה חאונה קשה. פרטים אלה אינם חייבים להופיע על רשיון הרכב. כאן מדובר בסכומים גדולים. השאלה היא אפשר לקבל חוק חלקי. יש חוקים מיוחדים, כמו חוק מכירת דירות, בגלל הסכומים העצומים הכרוכים בכך. לפי אותו חוק נדרש מפרט טכני. לא כלולה כאן האפשרות של ביטול החוזה. האפשרות לבטל חוזה היא סנקציה יותר חשובה מאשר העניין הפלילי.

י. כספית: כממונה על מדור הרכב ברשות המרכזית לצרכנות אני האיש שמגיעות אליו תלונות הציבור. במהלך הטיפול בתלונות נחשפת תמונה קודרת של הונאה כמעט שוטלית. הגיעה השעה שהמחוקק יתן דעתו על המצב ויחוקק חוק אשר יצמצם את חופש הפעולה של הנוכלים למיניהם וירחיב את אמצעי ההגנה של הקונים התמימים.

לקראת הדיון הכנתי כמה הצעות. מאחר והצעת החוק לא היתה לפני, יכול להיות שכמה דברים הם חופפים.

י. מודעי: אתה מציע חוק אחר?

י. כספית: הצעות נוספות. הצעותי אינן מנוסחות באופן משפטי. הן יכולות לשמש חומר למחשבה לשיפור החוק.

אני חושב שהחוק צריך לטפל בנושא של הבדיקה במכוניים. (י. מודעי: החוק לא נועד לזה.)

יש לחייב כל עוסק בסחר רכב משומש להצטייד בתעודת יושר מהמשטרה. יש לאסור על בעלי הרכב, המוסכים והאחרים, לשנות את מד המהירות.

יש לחייב את המוכר לייפות כוחו של הקונה לקבל את המידע שהצטבר במוסכים שטיפלו ברכב. על המוסכים החובה לשחרר מידע זה לרשות הקונה לאחר שהורשו לכך מטעם המוכר. לצורך זה יש לחייב את המוסכים לנהל פנקס תיקונים ולשמרו 10 שנים.

יש להוסיף לשטר המכר המקובל מטעם רשות הרישוי נספח הכולל את הסעיפים הבאים: 1. הצהרת בעלות מטעם המוכר, להבדיל מן הבעלות הפורמלית המופיעה ברשיון הרכב; 2. פירוט החקופות בהן היתה המכונית, באם היתה, בהשכרה, בבית-ספר לנהיגה או כמונית; שמות וכתובות כל הבעלים הקודמים ותקופות בעלותם; התחייבות המוכר שלא רובץ על הרכב שעבוד, עיקול וכדומה; אישורי כל הבעלים הקודמים המפרטים תיקוני רצפה לאחר תאונה - ואינני מדבר על שלדה - אם היו כאלה, בתוספת פירוט אופי התיקון, מועדו ומיקומו על-ידי המתקן בחתימתו.

יש לראות בעסקה שנעשתה עם מוכר, ששמו לא מופיע ברשיון הרכב כבעל החוקי, כעסקת סחר. ברגע שמישהו רוצה לנצל את הפרצה של שטר מכר פתוח, הוא הופך להיות סוחר לכל דבר.

הרשות לצרכנות יוזמת הקמת ועדות בוררות עם נציגי הרשות ונציגי איגוד סוחריו הרכב המשומש, כשמעליהן נציג משרד התחבורה.

ג. לירם:
אמנם קיימת הצעת חוק הליכות המסחר, שאמורה לטפל בכל מה שנוגע להגיינות במסחר, ובה נאמר שהשר ימנה ממונה על הליכות מסחר, אבל הצעת החוק טרם אושרה. המצב כיום הוא שכל משרד מטפל בתחום המקצועי שלו במסגרת רשות מוסמכת לפי חוקים קיימים, כמו חוק הפיקוח על מצרכים ושירותים או פקודת סימני סחורות. לא עסקנו רבות בענף התחבורה; אני מניח שמשרד התחבורה בקיא יותר מאתנו בתחום הזה. אני חושב שרצוי שהחוק לא יופרד מחוק הליכות המסחר. אם יש בכך דחיפות מיוחדת, אפשר להוציא צו לפי חוק קיים. יתכן שרשות מוסמכת עומדת להוציא חוקי-משנה דומים. היום זהו משרד התחבורה. יש לו כלים לכך.

ז. שובל:
בדקתי את הנושא עם שר התחבורה בזמן הגשת ההצעה. לא היתה למשרד הצעה משלו.

ג. לירם:
לא ראינו עצמנו כל-כך נוגעים לענין. אולי זה יהיה אחרת כאשר הממונה על הליכות המסחר יהיה חלק מהמשרד שלנו.

מ. הרצברג:
נציגת משרד המשפטים לא הגיעה משום-מה לישיבה. גם משרד המשפטים וגם המשרד שלנו סבורים כעקרון שחוק הליכות המסחר הוא חוק-גג שיחול על כל הענפים. אין ספק שענף זה הוא פרוץ; אבל גם הענף של ספרים משומשים הוא פרוץ. (מ. תבורי: על ספרים משומשים יש צו מיוחד.) אנו סבורים שהנושא צריך להשתקף בחוק הליכות המסחר. אני מניח שהחוק יגיע לקריאה שניה וקריאה שלישית עוד במושב הנוכחי של הכנסת.

אם צריך להסדיר את הענין עד שיאושר החוק, דומני שהדרך הנכונה היא חקיקת-משנה כפתרון-ביניים. זוהי העמדה הרשמית של המשרד.

לעצם הצעת החוק, דומני שהיא טובה. פה ושם יש לי הערות לסעיפים השונים.

א. בר-אוריין:
אנו מוציאים רשיונים לסוחרים בכלי רכב מנועין; אבל הם משמשים מטרה די מוגבלת שלנו. האישורים באים לענות על שני דברים: לאפשר לסוחרים להשתמש בשלטי זיהוי לצורך העברת רכב ממקום למקום; הם פוטרם אותם מחובת תשלום אגרת העברת בעלות מלאה. הם חייבים באגרת העברת בעלות מוזלת. האישורים אינם משמשים אותנו לצורך פיקוח על סחר. חלק זה של מתן אישורים לסוחרים מסתכם ביצירת מסגרת אדמיניסטרטיבית לגביה יש הכללים של אגרה מוזלת ושימוש בשלטי זיהוי.

י. מודעי:
לפי איזה תקנות ניתן האישור?

א. בר-אוריין:
התקנה נשענת על סעיף 7 לפקודת התעבורה. לפי מיטב זכרוני תקנה זו אומרת שלפריבילגיות אלה זכאים סוחרים מורשים. אנו מציגים תנאים לקבלת האישור. החלנו את הענין על מוסכים מורשים בהם קיימת בעיה של בדיקות רכב לאחר תיקון, בעיקר בחלק של שלטי "במבחן".

זויות אחרת של הנושא? היקף הבעיה מבחינה רישומית הוא סדר-גודל של 100 אלף העברות בעלות לשנה. מתוך צי רכב פעיל של 430 אלף כלי רכב, כל מכונת רביעית מחליפה בעלים במהלך של שנה. אני מדבר על העברת בעלות, לא על רישום ראשוני.

אני נותן עכשיו נתון שאיננו בדוק עד הסוף, אבל נראה לי שהוא מתקרב למציאות. מתוך המספר שנקבתי, להערכתי 80% של העברת הבעלויות נעשים שלא דרך סוחר. הרוב המכריע של העברת בעלויות הוא תוצאה של סחר במגע ישיר בין מזכר וקונה. כפי שאני מכיר את הנתונים, זהו סדר הגודל.

ז. שובל: זה כולל את המסחר שעושים סוכנים של יצרנים?
זה כלול ב-20% או ב-80%?

א. בר-אוריין: זה כלול ב-20% של סחר באמצעות סוחרים. 80% - זהו סחר בין אדם פרטי לאדם פרטי, או באמצעות מתווך שאיננו יודע עליו. סוחר בקטגוריה זו משמש כמתווך. הוא אולי מחזיק את כלי הרכב אצלו, אבל בעליו רשום אצלנו. לפי שטרי המכר זהו סדר-הגודל, אני חושב שאפילו מעל 80%.

ז. שובל: הצעת החוק מכסה גם את המתווך הבלתי-רשמי.

א. בר-אוריין: יש כמה וריאציות של מכירת כלי רכב. וריאציה אחת - מכירת כלי רכב מאדם פרטי לסוחר, ולאחר מכן מכירה מסוחר לאדם שלישי. תהליך זה מבחינתנו איננו חייב בחשלומו של אגרת העברת בעלות ולא רשום אצלנו כהעברת בעלות. וריאציה שניה: תיווך. אדם מביא את כלי הרכב לסוחר, הוא מעמיד אותו בחצר. ואז אותו סוחר מקבל דמי תיווך. וריאציה שלישית: מתווך חפשי. וריאציה רביעית: סוחרים הקונים במכרז כלי רכב משומשים ממשרד הבטחון, או מחברת ביטוח, משפצים אותם או לא. הם קונים אותם "בחבילה", מעבירים בעלות ומוסרים הלאה.

מבחינת הסדר באמצעות שטרי המכר, אני ממעיט במספר. 80% לפחות של העברת הבעלויות מבחינתנו הן העברת בעלויות בין קונה למוכר שלא באמצעות סוחר.

הרישום כולל את פרטי הבעלויות הקודמות. כאשר מתברר שרישום הבעלויות גולש ממסגרת הטופס של הרישום, אנו מוכרחים לתמצת ולרשום 6-7 בעלויות קודמות. למי שמעוניין אנו מוסרים את האינפורמציה. בחלק של בעלויות קודמות רושמים בטופס הרישום כל העברת בעלות. (מ. חבורי: כולל משרד הבטחון?) זהו מינהל הרכב הממשלתי. לגבי בעלויות קודמות זה מדינת ישראל.

דבר נוסף - הפרובלמטיקה של הגבלות על העברת בעלויות, כמו שעבודים, עיקולים, משכונים, הגבלות של גורמים ציבוריים המונעים העברת בעלות על-ידי התנאה תנאים.

מ. הרצברג: משכון אפשר להטיל בלי רישום במשרד הרישוי.

א. בר-אוריין: אצלנו הרישום הוא הצהרתי. החוקף החוקי ניתן על-ידי רשם המשכונים. יש לנו 4000 תיקים של קוני רכב שלא יכולנו להשלים את העברת הבעלות עליהם, משום שהקונים אינם בודקים מה הם קונים. זה קיים ברישומים, אבל לא טורחים לבדוק. על כן נוצר מצב של רכב תקוע. האינפורמציה קיימת, ניתן לקבל אותה. הבעיה היא אדמיניסטרטיבית, כי לא ניתן לצמצם את התהליך. מאז שנה וחצי חובה על העברת בעלות חלה על המוכר.

היו"ר י. הורביץ: אני רוצה לרכז את הדיון ולהעביר אותו לפסים תכליתיים. האם לדעתך הצעת החוק בתוספות שונות היא במקומה או מיותרת?

א. בר-אוריין: לגופם של ששת הסעיפים המומיעים בהצעת החוק - א' - ד' יש להם כיסוי במצב הנוכחי; ה' - ו' אינם מכוסים.

לשאלה ששאל היו"ר - אני חושב שהחוק הוא טוב. צריך לשאוף למצוא דרך איך ליישם אותו. הבעיה העיקרית שאני רואה היא קביעת האחרייות המיניסטריאלית של המשרד על הפיקוח ועל הקצאת האמצעים לאכיפת החוק והפיקוח על ביצועו.

י. מודעי: אני רוצה לנסות לסכם את הנושא. אנו מפליגים לנושאים מעניינים אבל הם אינם רלבנטיים לחוק.

האם יש הצדקה לחוק נפרד? היו לי התלבטויות והגעתי למסקנה שגם אם יהיה ממונה, החוק לא יהיה בסמכותו כשם שזה לא פועל בענין חוק מכירת דירות או שירותים שונים אחרים. הממונה במשרד המסחר והתעשייה איננו יכול בשום פנים ואופן להקיף מסחר הוגן כולל. נראה לי שנצטרך להשאיר כמה חוקים ברשות עצמם, ודאי חוקים העוסקים בקרקעות, במטעים או בדירות.

שאלתי האם הבעיה היא מספיק גדולה ורחבה כדי שתצדיק חוק ולא תקנה. אחרי ששמעתי את המספרים, דעתי שהנושא מחייב חוק. העובדה שהחוק יפתור רק 20% מהבעיה איננה מרתיעה אותי. הוא הדין חוק הדירות שחל רק כאשר קבלן מוכר דירה.

ז. שובל: החוק חל גם על חלק גדול מה-80%, על אותם מתווכים בלתי-רשמיים וחלקיים. החוק מכסה גם את מי שעוסק חלקית בנושא.

י. מודעי: חוק נפרד - כן. חוק ולא תקנה.

אשר לחוק עצמו - אם לא תהיה סנקציה של ביטול עסקה לא עשינו דבר. עונש מאסר לא יוטל, ואם הקנס הוא 10 אלפים לירות, השופטים יטילו קנס של 2000 לירות. לכן הסנקציה העיקרית צריכה להיות אפשרות של ביטול העסקה. אם הוא מוסר תיאור כוזב, העסקה איננה שרירה וקיימת. במקרה כזה רק הקונה רשאי לבטל את העסקה, לא המוכר.

חסרה בחוק הסמכות של השר הממונה על ביצוע החוק להתקיף תקנות, באישור הוועדה או בלי אישור.

היו"ר י. הורביץ: איזה שר צריך להיות ממונה על ביצוע החוק? י. מודעי: שר התחבורה.

בסעיף הגדרות חסרה הגדרה מזה "עסקה". המושג "עסקה" מופיע בסעיף 2.

אם ההגדרה של "חאור כוזב" אפשר לקחת מחוק הליכות המסחר. (ז. שובל: היא מבוססת על האמור בהצעת החוק.) חייב בהגדרה בהצעת החוק המתוקנת.

בפירוט המופיע בסעיף 2 חסרים דברים עיקריים שהם נשוא התיאור הכוזב כמו - האם יש עיקול או משכנתא על הרכב, או האם הוא חייב במסים. גם זאת צריך להוסיף. חובה לציין התחייבויות או חובות פתוחים על הרכב.

כן יש להוסיף את המצב החוקי של החזקתו ברכב. אם העוסק הוא בעליו הפרטיים של הרכב, למה להפלותו לרעה בהשוואה

לאדם אחר שיש לו רכב פרטי. בהגדרה צריך לציין איך הוא מחזיק ברכב. אם הוא מוכר את הרכב הפרטי שלו הוא איננו מוגבל.
"היור" י. הרביץ: זה פוזה פתח לתמרונים.

י. מודעי: אם הוא מחזיק בשטר מכר פתוח והוא יד חמישית, יש לציין זאת. המצב החוקי של ההחזקה יש לו פנים לכאן ולכאן. אני מדבר עכשיו על אינפורמציה שאי-גילוייה הוא בגדר תיאור כוזב. לכן כנתונים צריך להופיע גם מצב ההחזקה החוקי. עם ההערות האלה אפשר לקבל את החוק, לבקש את היועצים המשפטיים לתת לו לבוש משפטי ולהביאו לקריאה ראשונה.

מ. הרצברג: אחת הבעיות שהתייחס אליה חבר-הכנסת מודעי היא מרכזית - מהי עסקה? בדרך-כלל זו מכירת רכב ולא מתן שירות ברכב; וכאן - מכירת רכב ותיווך ברכב. יש להגדיר זאת בחוק. לא הייתי כולל בחוק כעוסק את העובד השכיר. אם צריכה להיות אחריות של העובד, יש לייחד לה סעיף נפרד, כי זוהי אולי אחריות מוגבלת. קיימת בעיה של ביטול עסקה. יש גם צד שני למטבע. יש לדאוג לכך שהסעיף לא יהיה פרוץ מדי. יש דברים שאינם ידועים לבעל המגרש. קונה שלא יהיה מרוצה מהקניה, ייאהז בחיקון שנעשה לפני שנים. כאן דרוש איזון הרואה את המסחר ההגון משני כיוונים.

ההגדרה של "תיאור כוזב" בחוק הליכות המסחר איננה יוצע אם היא מתאימה לרכב. אינני בטוח אם בכל מקרה ניתן להציב את השלט במקום בולט על כלי הרכב. הייתי משאיר אפשרות להביא זאת לידיעת הקונה בדרך אחרת.

"היור" י. הרביץ: בדרך אחרת - בכתב.

מ. הרצברג: אפשר למצוא אלטרנטיבות אחרות.

נשאלת השאלה אם לא צריך לתח הגנה למוכר לגבי תיאור כוזב אם לא היו לו ידיעות על מצב הרכב, או לא יכול היה לדעת זאת באופן סביר.

א. רובין: רצוני לומר כמה דברים המחזקים את הדעה שהנושא צריך להיות תחת הפיקוח או האכיפה של משרד התחבורה.

כמנהל אגף הרכב אני ממונה על אכיפה של צו לפי חוק הפיקוח על מצרכים ושירותים על מוסכים. מגיעות אלי תלונות רבות על עושק ומרמה בנושא של רכב משומש. לצער הרב, חרף כל הצווים אין לנו אפשרות להתערב בנושא. אני גם לא ששים לכך. האכיפה מהווה בעיה, כי נשאלת השאלה מהו כוח האדם שיכול לעמוד לרשותנו כדי לאכוף את החוק. לחוק חוק שלא ניתן לאכוף אותו זה לא רצוי.

מההיבט המקצועי יש לחלק את הבעיה לשניים: דובר על איכות הרכב, על מכירת רכב שמצבו איננו מתאים לתיאור שניתן לו, אבל נשכח כאן נושא חשוב הקשור בבטיחות. רכב עובר מיד ליד, הוצהר עליו שהוא במצב תקין. הרוכש נוסע ברכב ובכך מסכן את עצמו, את בני-משפחתו, נהגים אחרים ועוברים-אורח. בדעתי להציע כי כשם שרכב עובר מבחן שנתי, כך הוא יעבור מבחן של בטיחות לפני העברת הבעלות. אני חושב שצריך להביא בחשבון את ההיבט הבטיחותי. גם נושא הבטיחות חייב לנוא על ביטויים בהצעת החוק.

נ. לירם: אנו בהחלט לא ערוכים לפקח על נושא שאין לנו בו הבנה מקצועית. אני מציע כי ייאמר שהשר הממונה על ביצוע החוק הוא שר התחבורה.
הי"ר י. הורביץ: זה מוסכם עלינו.

מ. תבורי: אני חושבת שצריכה להיות הגבלה לגבי פירוט התיקונים שנעשו ברכב בעבר. לפי הנוסח משתמע שצריך להצהיר גם על תיקוני צבע לאחר שריטות. הדרישה צריכה להיות הגיונית.

ז. שובל: אני מקבל את רוב ההערות, במיוחד את אלה שהעלה חבר-הכנסת מודעי.
העניין של ביטוח עסקה נראה לי כחשוב והוא חסר בהצעה. ההערה של מר כספית בעניין עיקול או שעבוד על הרכב היא חשובה. זהו פרט שעל הקונה לדעת. היו מקרים שאנשים קנו רכב מעוקל. אינני מקבל את ההערה של חבר-הכנסת מודעי בעניין רכבו הפרטי של העוסק. זה פותח פתח לשימוש לרעה.
אינני מקבל את הדעה שהשכיר איננו אחראי.
הוא צריך להרגיש עצמו אחראי.

מ. הרצברג: יש נוסחה מקובלת לגבי אחריות של עובד.

ז. שובל: במקרה זה הייתי מחמיר, שאם לא כן העניין עלול ליפול בין הכסאות.

מה דינו של סוחר שלא ידע שהיתה תאונה או היו תקלות? זוהי בעיה קשה. על בנקים מוטלת אחריות על מכירת נייר-ערך גנוב או פגום. באיזה מקום צריך להטיל את האחריות. הוא המומחה לנושא ולא הייתי פוטר אותו מאחריות.

אני מקבל את ההערה שצריך להגדיר איזה תיקונים יש לפרט. שמעתי כאן את המונח "תיקוני רצפה".

עם כל ההערות האלה שנרשמו בפרוטוקול בתוספת ההערה שצריך לנסח מחדש את ההגדרה של "תיאור כוזב" לפי מה שסוכם בחוק הליכות המסחר, אני מציע שהיועצים המשפטיים ינסחו את הצעת החוק ברוח הדברים האלה כדי שנוכל להביאה לקריאה ראשונה.

הי"ר י. הורביץ: אני מציע שהיועצים המשפטיים של משרד התחבורה ושל משרד המשפטים יחד עם חבר-הכנסת שובל ינסחו את הצעת החוק. ההצעה תועבר לידיעת הנוגעים בדבר. אינני רוצה להביא לקריאה ראשונה הצעת חוק לפני שמיעת ההערות של הגופים המעוניינים. יש ארגון של סוחרים ברכב משומש. אם הם ירצו להופיע בפנינו - נשמע אותם.
י. כספית: הם רוצים להופיע.

ז. שובל: יכול להיות שיש גוף כזה במסגרת לשכת המסחר.

הי"ר י. הורביץ: זוהי הצעת החוק שהתגבשה ואני מבקש לנסח אותה. אני מודה לכם ונועל את הישיבה.