

פרוטוקול מס' 284 ~~285~~

מישיבת ועדת הכלכלה  
יום ג', ב' באייר תשל"ז, 19 באפריל 1977, שעה 09.00

נ כ ח ר :

חברי הוועדה:  
י. הורביץ - היו"ר  
א. לבני  
פ. גרופר  
י. כהן  
י. דרניצקי (יודין)

מוזמנים:  
ע. קמא ( משרד התחבורה )  
גב' שפניץ ( )  
מר מוהר

י. שורץ ( )  
צ. הביב ( משרד התיירות )  
א. גל-ים ( )

ר. כהן ( משרד העבודה )  
י. הכט ( )

י. אבינתן ( )  
י. גרינבאום ( )  
מ. עמיר ( התאחדות המלונות בישראל )  
ד. נווה ( )  
ע. אליצור - משרד המשפטים

מזכיר הוועדה: ד. לב

ר ש מ ה : מזל כהן

1. סדר היום: חוק המסחר ההוגן ברכב משומש, תשל"ז-1977 - הצעת חוק פרטית של חה"כ ז. שובל.
2. חוק שירותי תיירות, תשל"ו-1976 - תקנות בדבר שירותי תיירות.

1. חוק המסחר ההוגן ברכב משומש, תשל"ז-1977 -  
הצעת חוק פרטית של חה"כ ז. שובל

היו"ר י. הורביץ:

אני פותח את הישיבה.

הנושא הוא: חוק למסחר הוגן ברכב משומש, תשל"ז-1977, הצעת חה"כ ז. שובל. אני מבין שבגלל הסתייגויות או הערות של נציגי המשרד ברגע האחרון הצביעו על כך שצריך לשבת מחדש ולדון בנושא.

ע. קמא:

היו שני חברי כנסת אשר אמרו שלא צריך לעשות את זה בצורה

חפוזה.

היו"ר י. הורביץ:

הבנתי שהויכוח הוא מי הוא הממונה על ביצוע החוק.

ע. קמא:

הויכוח הראשוני היה אם החוק הזה צריך להיות חלק בלתי נפרד לחוק הליכות מסחר כללי. אין לנו התנגדות שיהיה חוק נפרד אם חוק הליכות המסחר אינו מתקדם במהירות הראויה לו כמובן מבלי לפגוע באלה שאמורים לבצע את החוק.

הבעיה השנייה שעוררנו, אם יהיה חוק כזה, הרי האכסניה הטובה היתה צריכה להיות בידי שר המסחר והתעשייה שהוא צריך להיות המטפל בכל הליכות המסחר ואין שוני בין מכירת מכונית למכירת מקרר ג'נרל אלקטריק או מקרר אחר.

עקרונית, גם כאן אמרנו, אם הוועדה תחליט מה שתחליט, אנחנו מקבלים את העניין הזה ששר התחבורה יהיה השר המבצע, אלא שאני רוצה להעמיד אתכם על כמה דברים. ההצעה כפי שהוגשה ע"י חה"כ שובל וכפי שהגב' שפניץ ועבדכם הנאמן ישבנו ונסחנו את הנסוח הראשוני, כל כולה אמורה לקבוע עבירה פלילית לגבי מכירה של רכב משומש בידי העוסק שהגדרתו: מי שעוסק בעסקות כאלה, בין כעיסוק יחיד ובין כאחד מעיסוקיו, לרבות מתווך, שכיר - אדם כזה חייב חיובים מסויימים שנקבעו בסעיף 2 לחוק, במיוחד הצגת ההסטוריה של הרכב והצגת מצבו של הרכב בצורה נאמנה ככל האפשר לקונה בכח. אם מישהו אינו מציג את העובדות כהווייתן, כפי שידוע לו, הרי הוא עובר עבירה פלילית. הטיפול בזה צריך להיות ברור שהוא טיפולה של המשטרה אם וכאשר מוגשת תלונה.

אנחנו סברנו, כאשר נסחנו את הצעת החוק, שעשינו את מצוות הוועדה, אמרנו: ניתן גם סעד אזרחי לאותו אדם של קבלת פיצויים מצד אחד וסעד נוסף של אפשרות ביטול העסקה מצד שני.

צריך להיות ברור, בשלושת הדברים האלה, שר התחבורה אין לו ולא כלום אלא שר התחבורה על-פי הצעת החוק יכול לקבוע הסכם שיחייב את הצדדים לחתום עליו. יכול להיות שתוך מהלך הדברים נגלה שיש צורך בדברים נוספים ששר התחבורה צריך לקבוע אותם. למשל העלינו על הדעת דברים שאינם ידועים למוכר. סוחר הרכב המשומש יצטרך לקבל אותם ממשרד הרישוי.

היו"ר י. הורביץ:  
 אני חרד לענין אחד. אני רוצה שתאמר לנו, האם הצעת החוק הזאת מכוסה מהבחינה שלך, מבחינת החוק ומאפשרויות הביצוע? כאשר כאים אלינו עם תקנות או עם הצעת חוק, ברור, היא שאני רוצה לשמוע מה אומרים האינטרסנטים. אבל אני שואל אותך, האם יש פה דבר שלפי דעתך הציבור לא יוכל לעמוד בו, או שהצעת החוק הזאת בשלה וטובה?

ע. קמא:  
 יש מספר עניינים שקשה לסוחר לדעת אותם. בסעיף 2 נאמר: עוסק יציג במובלט על רכב משומש שהוא מציג למכירה פרטים אלה: תוצרו של הרכב המשומש, איך בעיה; דגם, שנת ייצור, איך בעיה; בעליו הקודמים, יש בעיה קטנה, הוא יכול לדעת לפי הרשיון אבל לפעמים רשום במשרד הרישוי בעליו החמישי של הרכב ולא ידועים ארבעה הבעלים הקודמים. אם אתה יודע שאחד הבעלים הקודמים הוא חברה להשכרה, יכול להיות שלא היית קונה את הרכב. כאן האדם יצטרך לגשת למשרד הרישוי כדי לדעת מי הם הבעלים הקודמים של הרכב. אבל לא הייתי רואה את זה כבעיה שאי-אפשר לעמוד בה.

הבעיה שמופיעה בפרט 4, "הגבלות על שימוש ברכב המשומש או על העברת הבעלות בו מחמת אי-השלום מכס, מסיס, היטלים או אגרות החלים על הרכב או מחמת משכון, שעבוד או עיקול", מעוררת בעיה. יש לפעמים פרטים שאינם רשומים ברשיון הרכב ויש ללכת למשרד הרישוי. אם זה רשום במשרד הרישוי, בסדר. אני רוצה להודיע, יש לפעמים שהבעלים לא רשומים במשרד הרישוי ויכול להיות שהם רשומים בעוד שני מקומות. יכול להיות מצב שמשרד הרישוי אינו יודע על משכון הרכב כי זה נרשם אצל רשם המשכונות. יש כאן בעיה, אבל יכול להיות שתאמרו, אותו סוחר יאמר: לא ידוע לי או למשרד הרישוי על משכון ואז אותו אדם ילך ויחפש. אפשר לבצע את החוק ע"י כך שאותו אדם יאמר: איני יודע והקונה יצטרך לחפש את הדבר הזה. רוב הבעיות שמחעוררות הן בעיות בתחום עיקול הרכב ולפעמים הקונה אינו יודע על כך.

היו"ר י. הורביץ:  
 מדוע המוכר לא יצהיר שהוא אחראי לכך שהמכונות משוחררות?

ע. קמא:  
 זה אפשרי, הוא כסוחר יקבל התחייבות ממי שמכר לו והוא יתחייב כלפי הקונה ואז אם יחברר שיש משהו, הוא יחזור אל מי שמכר לו, אלא אם כן ידוע לו כסוחר משהו שלא מועבר לקונה, זאת עבירה פלילית. אני חושב מה שצריך לעשות כאן זה לכתוב: "כל זה לפי הרשומים של משרד הרישוי" ואז לא לפי רשיון הרכב אלא לפי הרשומים של משרד הרישוי.

היו"ר י. הורביץ:  
 אולי גם זה וגם זה?

ע. קמא:  
 לפעמים הרשומים של משרד הרישוי הם יותר ממה שכאן כתוב. אני רוצה לחייב את הסוחר ללכת ולבדוק במשרד הרישוי.

לגבי שימושים שנעשו ברכב המשומש בעבר - יש לפעמים שאתה מגלה את זה על פני הרשיון, כי אם אתה רואה רכב להשכרה, אתה יודע איזה שימוש נעשה בו. יש קושי אחר, שלפעמים אינך יודע את זה ואז צריך לברר. אנחנו אמרנו בחוק הזה: "כל מידע הניתן לפי סעיפים קטנים (א) או (ב) יהיה מלא ונכון ולא יהיה בו כדי להטעות", אבל מה שידוע לך. יכול להיות שמר מוהר יאמר: לפי מה שאתה דורש, אני לא אמכור אף מכונית, אבל אני אשאיר לו להסביר את הבעיה הזאת.

ע. קמא: כאן יש בעיה למשרד הבטחון.  
הועבר אליכם מכתב מטעם משרד הבטחון, אני מבקש מכם להתייחס אליו.

לגבי תיקונים - הצעתו המקורית של חה"כ שובל אומרת: כל התיקונים. אנחנו לא ראינו שיש מקום לכתוב את כל התיקונים, כל נקישה או סריטה שיש ברכב בחוזה ולכן צמצמנו את זה למכלולים בטיחותיים של רכב משומש. יאמרו לי, מה זה מכלול בטיחותי? אני יכול לומר שגם כסא וידית של מכונית הם מכלול בטיחותי. אפשר לצמצם את זה, אפשר לומר ששר התחבורה יקבע מה הם המכלולים הבטיחותיים. נדמה לי שיש לפרש את זה על דרך הצמצום, אבל אני ער לכך שיש קושי גדול במה שכתבנו כאן. יש לפעמים שאותו סוחר אינו יודע, לא מסרו לו על פגמים שנתגלו לאחר מכן. אז אני אומר: "לפי מיטב ידיעתו". אם מסרו לו והוא לא מסר, זאת עבירה פלילית ועליה צריך להענש.

לגבי מידת האחרייות לתיקונים, זאת בעיה ואני מבקש לשמוע את מר אריה רובין מנהל אגף הרכב, על דרך הצמצום.

א. רובין: אני לא יודע אם זה הפורום המתאים, אבל אני חייב להתריע. נשאלה שאלה מה מידת היכולת לבצע את החוק הזה. היום אנחנו עוסקים בפיקוח על רכב חדש בלבד. רק לגבי העבודה הזאת בלבד יש לנו עומס רב בגין תלונות בין הלקוח והמוכר. אני מניח שהחוק החדש הזה יטיל עלינו עומס עבודה בלתי רגיל ואני מאד חושש שעל-פי מדיניות הממשלה היום, צמצום כח האדם ואי-אישור תקנים חדשים וכו', זה יהיה שוב פעם חוק שיהיה כתוב על הניר ולכן אני מבקש, אם זה אפשרי ומקובל להחליט ולקבוע שאישור החוק הזה מחייב הקצאת משאבים מתאימים.

ע. קמא: כאן מדובר בהצעת חוק פרטית שבדרך כלל לא עוברת את אנשי התקציב ואנשי המינהל שלנו ולכן אני רואה שיש מקום לדבריו, למרות שאתם לא נוהגים לעשות את זה.

א. לבני: אני לא יודע אם החוק הזה בשל וטוב. מדוע אני חושב שהענין לא בשל וצריך לשקול מחדש? איני יודע אם צריך להלביש את החוק הזה בהצעת חוק פרטית. יש חוק מסחר הוגן לגבי כל מיני דברים, אבל רכב הוא חריג ויוצא דופן. סוכר, אזרח פרטי לא מוכר, אותו דבר לגבי עוף ובשר קפוא. אבל מכונית, עד כמה שאני יודע, אם רואים את המודעות בעתונני הערב, יש לי הרושם, אולי אני טועה, שמספר כלי הרכב המשומשים נמכרים יותר ע"י אנשים פרטיים באופן ישיר.

היו"ר י. הורביץ: לא מדובר על מקרים כאלה.

א. לבני: לכך אני שואל, מדוע לי כאזרח פרטי מותר למכור מכונית?

ע. קמא: את זה תופס חוק אחר.

א. לבני: בשביל מה צריך כל כך הרבה חוקים? אם מחילים את החוק על כל מי שמוכר רכב משומש, הייתי מקבל את זה. אני חושב שהחוק הזה לא בשל. יש מטרה מסויימת לחוק, שהוא ישרת את הצרכן. יתכן שזה משרת אחוז קטן של צרכנים אבל אני חושב שצריך להרחיב אותו או לצרף אותו לחוק קיים כי סוחר בכלי רכב משומש הוא סוחר לכל דבר.

מר מוהר:

כמי שעוסק בענף המכונניות המשומשות למעלה מ-20 שנה, יש לי קצת נסיון בענין זה. אני חושב שכל מה שנאמר וכחוב בהצעת החוק הזאת עלול לפגוע בענף המכונניות ולפי רעתי עלול להכניס את העוסקים בענף זה לבתי-הסוהר ללא אשמה ועל דברים שנעשו בחום לב. יש הרבה סעיפים מטובכים שאי-אפשר לבצע אותם, אחך כמה דוגמאות: "עוסק ימסור לקונה בנוסף לפרטים האמורים בסעיף קטן (א) מיזע על התכונות של הרכב המשומש הדרושות לשימושו הרגיל...". אם אתה בא אלי ורוצה לקנות מכוננית משומשת כדי לגסוע בה מירושלים לת"א, אני לא יכול להציע לך לגסוע במכוננית פיאת 600. אדם שקונה פיאת 600 ומשתמש בה יום יום לירושלים, אני צריך להסביר לו מה הן התכונות של המכוננית. אחרי שבועיים הוא יכול לבוא אלי ולומר, אני רוצה לבטל את העיסקה כי לפי סעיף ב' הייתי צריך להסביר לו כי פיאת 600 לא נוסעת טוב לירושלים. הוא יסע במשך שבועיים במכוננית שלי ואחרי זה הוא יחזיר לי אותה ואני חייב לבטל את העיסקה אחרת אני אסתבך במשפטים. מדוע לא לעשות דבר יותר פשוט?

היו"ר י. הורביץ:

היית מציע לחוקק חוק?

מר מוהר:

כן, מדוע לא. אם משרד התחבורה היה מוציא טופס עם כל הפרטים, אני הייתי אומר לאדם שרוצה לקנות מכוננית משומשת לאחר שבדק אותה: חתום על הטופס של משרד התחבורה. לאחר שהוא חתם על הטופס אין לי שום אחריות כלפיו.

היו"ר י. הורביץ:

החוק נחקק בגלל קבוצת העוסקים במכירה. לכל דבר ישנה מוטיבציה כלשהי, הכוונה היא להבטיח מפני הונאה. נחקלנו בהרבה מקרים שסוחרים מכרו מכונניות תחת כיסוי זה או אחר בחיזוי אחר או בצורה אחרת. נניח שמגיעה תלונה כזאת מן האזרח ואנחנו אומרים: מה לעשות כדי שדבר כזה לא יקרה? אתה אומר: לו היינו שואלים אותך, היית מציע אחרת כי מה שכתוב בהצעת החוק הנוכחית, אלה דברים שלא ניתן לבצע אותם. מה היית מיעץ לנו?

מר מוהר:

לשנות את הכל.

היו"ר י. הורביץ:

תאמר לנו מה כאן לא טוב.

מר מוהר:

הייתי מגן על הלקוח מכל מיני הונאות: עיקולים שעבודים או רכב גנוב. הייתי מחייב את מוכר המכונניות, במידה והתגלה שהמכוננית משועבדת או מעוקלת, להחזיר את הכסף תוך 30 יום בלי פיצויים כי זה נעשה בחום לב. יכול להיות שגם אנחנו לא יודעים שהיא משועבדת. בית המשפט הלא מחייב אותנו להחזיר את הכסף, כי אנחנו קנינו את זה בחום לב.

היו"ר י. הורביץ:

מה קורה אם הצליחו למכור מכוננית שהכניסו לתוכה חלקים אחרים?

מר מוהר:

הייתי מכניס סעיף האומר שעל הסוחר לחייב את הקונה לבדוק את הרכב המשומש לפני מכירתו. אחרי שהקונה חוזר מהבדיקה הוא צריך להחתים אותו על טופס בו נאמר שהוא בדק את המכוננית ולא נמצאו בה ליקויים.

אני מציע לעשות דברים יותר הגיוניים, דברים שיש להם "שיניים". אני מבין שלא התכוונתם להקשות עלינו ולגרום לכך שנכנס לבית-סוהר.

מר מוהר: נאמר שהסוחר צריך לבדוק את כל הפרטים. במקום לרוץ למשרד הרישוי, מדוע אי-אפשר להיות אתם בקשר טלפוני שהם יענו לנו דרך הטלפון על הפרטים שאנו זקוקים להם.

נאמר פה: "מכלולים בטיחותיים" - מה זה? נאמר פה שגם ידית של דלת זה מכלול בטיחותי. אני צריך לדעת אם ידית הדלת מותקנת טוב או לא? יש הרבה דברים אבסורדיים בהצעת החוק.

ע. קמא: אני בטוח, כאשר אתם רואים מכונית אתם יודעים ומכירים בדיוק מה יש במכונית.

מר מוהר: אנחנו סוחרים מכוניות. לא מתמני מכוניות. מדוע שלא יחייב משרד התחבורה את העוסק ברכב לקבל רשיון ממשלתי המכיר בו כסוחר מוכר שאחר לא יכול לעסוק בזה.

היו"ר י. הורביץ: אתה טוען שיש כאן דברים שאי-אפשר לעמוד בהם. לכך אני שואל אותך, איזה חוק אתה מציע לנו?

מר מוהר: הצעתי כמה דברים: לחייב אותנו לקבל רשיון ממשרד ממשלתי; שאנחנו נחתים את הקונה על טופס שמשרד התחבורה ימציא לנו ועוד.

היו"ר י. הורביץ: חעביר לנו בכתב את ההצעות שלך. אני מציע בשלב זה למנות ועדת משנה קטנה שתשב יתעבד מחדש את הצעת החוק ואולי בישיבה הקרובה נוכל להעביר את זה. ועדת המשנה תהיה מורכבת מחה"כ לבני, שובל וחריש. נציגי משרד התחבורה יהיו: מר קמא וגב' שפניץ. תגישו לנו טיוטה סופית.

## 2. חוק שירותי תיירות, תשל"ו-1976 - תקנות בדבר שירותי תיירות

היו"ר י. הורביץ: הנושא השני הוא: תקנות בדבר שירותי תיירות. לפני שאנחנו מתבקשים לאשר תקנות אלו, קראנו לנוגעים בדבר כדי לשמוע את ההערות שלהם אם ישנן כאלה. אם ישנן, נשמע אותן בקצרה. אם יתברר שלא נוכל להכנס לדיון עד הסוף, אציע שיהיה שיקול נוסף. בסוף הישיבה נראה איך לספל בדבר.

י. שוורץ: ב-7 ליולי אישרה הכנסת את חוק שירותי התיירות לאחר שהועבר לוועדה זאת. לפי החוק נכנס החוק לתוקף חצי שנה לאחר פרסומו. כדי להפעיל את החוק אנחנו צריכים מערכת של תקנות, התקנות צריכות להיות באישור ועדת הכלכלה. בנוסף לכך, לגבי שני נושאים אנחנו צריכים החייעצות והסכמה של שר התחבורה ושר העבודה. קבלנו מהם מספר הסתייגויות. אותם סעיפים נצטרך קצת לשנות כי רק אתמול קבלנו את ההערות של השרים. המצאנו את התקנות לנוגעים בדבר: לנציגים של התאחדות בתי מלון, לנציגים של התאחדות סוכני נסיעות. היו להם כמה הערות.

אני רוצה לציין שהתקנות מושתתות למעשה על הבסיס של צווי הפיקוח. החוק בעצם בא לצלם מצב שהיה קודם ואת התקנות פחות או יותר התאמנו לצוים, כך שאנחנו לא מציגים תקנות

י. שוורץ:

שהן הסדר חדש בענף הזה ואין בהן שינויים דרסטיים.

פ. גרופד:

חקיקת חוק זה דבר קל. אבל כאשר אני בא לאשר תקנות, אני אומר את דעתי מראש. אני לא יכול בצורה כזאת לאשר את התקנות, כי אני צריך להבין כל תקנה. זאת שגיאה שלא שלחתם את התקנות בזמן כי זה יקשה עלינו לדון בהן.

היו"ר י. הרביץ:

זה הועבר בהעתק אחד לפני שבועיים. מכיוון שמזכיר הוועדה היה בשירות מילואים, חברי הכנסת לא ראו את התקנות.

מ. עמיר:

אני מציע לדחות את הדיון למועד יותר מאוחר מהסיבות הבאות:

א. התקנות כפי שמונחות לפניכם, ראייתי אותן לפני שעה. הן הועברו ליועץ המשפטי לפני יומיים או שלושה. ב. לדאבוני הרב, עם כל ההערכה שיש ליועץ המשפטי של משרד התיירות, נדמה לי שעשו פלסטר את החלטת הוועדה לא להשאיר את כל נושא התיירות בידיהם של פקידי התיירות, כפי שנעשה כאן. בדלת האחורית הכניסו את נושא הפיקוח באופן מוחלט ומלא לפקידי התיירות. לדוגמא: מנהל עסק שיש לו מלון צריך רשיונות שונים מטעם הרשות המוניציפלית וכתוב שהשר נותן רישוי בקשר לבתי מלון. בסעיף 17 נאמר: "לא יפעיל אדם בית-מלון ולא ירשה לאחר להפעיל במקום בית מלון, אלא אם נקבעה לו דרגה לפי פרק זה." פירוש הדבר, אם שר התיירות מוריד מ"הילטון" את הדרגה "הילטון" לא יכול להפעיל מלון.

ג. הסמכויות שניתנו למנהל הן כה רחבות כמעט כמו למנהל מינהל התעופה האזרחית שהוא יכול להחליט מה שהוא רוצה בלי שום קריטריונים. בסעיף 15ב' כפי שמוצע ע"י משרד התיירות נאמר: "המנהל רשאי, בהתייעצות עם המועצה - (1) להתנות את המשך תקפה של דרגה שנקבעה לבית-מלון ואת הידושה, בקיום תנאים שיצריכו בהודעה בכתב שתישלח לבעליו; (2) לקבוע מטעמים מיוחדים שתקופת תקפה של דרגה שנקבעה תהא קצרה משנתיים; (3) להודיע בכתב לבעל-בית מלון שדרגתו לא תחודש מטעמים מיוחדים שיצוינו בהודעה שתישלח לו לפחות ששה חדשים לפני מועד פקיעת תקפה של הדרגה." בשום מקום לא מצאתי כתוב מה זה "טעמים מיוחדים" ומה הם הקריטריונים של ה"טעמים המיוחדים".

אנחנו רוצים להגיש לחברי הוועדה

חזכיר שהוא חוקף את ה"נייר" הזה.

היו"ר י. הרביץ:

כל אחד בא לוועדה עם נאום מוכן ועם הערות. כל מי שהכין את משנתו, אני מבקש אותו להצטייד בסבלנות. אנחנו נקיים ישיבה לאחר שחברי הוועדה ילמדו את הנושא. למרות שאנחנו לפני בחירות, אבקש מחברי הכנסת לאחר שיקבלו את החומר, ללמוד אותו ואח"כ נקיים ישיבה בהרכב של היום וכל ההערות יישמעו.

א. לבני:

אני מציע לאנשי משרד התיירות לקחת פסק זמן ולהגיש לנו תקנות אשר יהיו מזסכמות על שני הצדדים. אם אנחנו נהיה משוכנעים שזה לטובת נושא התיירות אנחנו נזדרז לאשר אותן.

מר רוזיאל:

התקנות למעשה מצלמות מצב קיימים. אנחנו לא פועלים בחלל ריק, קיימים צוים. התקנות שהתקנו במשך הזמן מנסות לצלם אותם במסגרת החוק החדש. כדי לשמור על הענף כולו אנחנו חייבים לעשות עבודה יסודית וזאת אינה עבודה שניתנת להעשות בחופזה. אני חושב שההצעה שניתנה היא טובה.

פ. גרופר:

צודק חה"כ לבני כאשר הוא אומר שהמשרד הנוגע בדבר צריך לשבת עם כל הגורמים הנוגעים בדבר, אחרת העניינים לא זזים. אני חושב שזאת פגיעה בנו להגיש לנו תקנות בצורה כזאת. אנחנו לא חותמת גומי. אנחנו מאשרים דברים לאחר שלמנו אותם או לאחר ששמענו ששני הצדדים מסכימים לנושא.

י. שוורץ:

התקנות האלה התבשלו במשך תקופה של למעלה מחצי שנה. זה לא כך שבאים ברגע האחרון ומגישים את התקנות. אנחנו שלחנו לא טיוטה אחת ושתיים אל הנציגים הנוגעים בדבר. היועץ המשפטי של מר עמיר ראה את החומר מזמן. מטבע הדברים שאנחנו לא יכולים לקבל את כל ההערות שלהם. אני לא יכול להבטיח שגם לאחר פסק זמן אני אקבל את הצעותיו של מר עמיר. יש משרד תיירות שהוא ממונה והוא קובע לפי ראות עיניו.

א. לבני:

לפי ראות עיני ועדת הכלכלה.

י. שוורץ:

גם בעוד חודש אני לא מאמין שנבוא עם נוסחה מוסכמת. היום משרד התיירות ממשיך לעבוד לפי חוק הפיקוח ולפי צוים מאחר שהם לא בוטלו. הצוים טובים היום למשרד התיירות. חוק הפיקוח נותן "שיניים" למשרד התיירות להמשיך לתפקד.

היו"ר י. הורביץ:

אני רוצה להזכיר לחברי הוועדה שקבלנו את הגישה של משרד התיירות שיש צורך בחוק גם אם חלק יפגע. החשוב ביותר הוא מה שאמר חה"כ גרופר, איך יישמו את התקנות. מכיוון שראינו במגמה שהיתה למשרד מגמה של פיקוח, לפי דעתנו מוגזם מאד, אמרנו: ועדת הכלכלה צריכה להיות ערה לכך שלא יעשה שימוש לרעה בכח העצום שניתן למשרד.

אנחנו לא יכולים להעביר נושא כזה כאשר חלק גדול מחברי הוועדה רגישים מאד לעודף הפיקוח. בגלל הרגישות שלנו אמרנו שהתקנות יועברו לאישור ועדת הכלכלה.

אני מקבל את הרצון שלכם לזרז את העניין ולא חובה לקבל את ההסכמה של האינטרסנטים, אבל בלי קשר לאינטרסנטים אנחנו מתכוונים לנצל את המעמד שלנו כנציגי המדינה להגן במקרה זה או לאכוף במקרה אחר את רצון המדינה וגם להגן על הפרט.

אני מצטער שהדיון לא התקיים היום. אנחנו נחזור לדון בנושא זה בהרכב הזה לאחר שחברי הוועדה ילמדו את הנושא. אני מודה לכולכם. ישיבה זו נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 10.30