

פרוטוקול מס' 333  
מישיבת ועדת הכספים

שהתקיימה ביום רביעי, ב' בתמוז התשמ"ו - 9.7.86, שעה 9:00

נכחו:

חברי הוועדה:

- א' י' שפירא - היו"ר
- י' ז' אמיר
- י' ארידור
- י' ארצי
- מ' בר-און
- ג' גדות
- פ' גרופר
- ד' דנינו
- א' ויינשטיין
- י' כהן
- י' מצא
- ע' סולודר
- ע' עלי
- ש' עמר
- י' צבן
- ב' שליטא
- ש' בן-שלמה
- ג' שפט
- ד' תיכון

מוזמנים:

- נ' מנור - משרד האוצר
- ש' שכיד - משרד האוצר
- ר' בן-חור - משרד התחבורה
- ש' סולמני - משרד התחבורה
- ת' פנחסוביץ - משרד המשפטים

- א' קרשנר - מזכיר הוועדה
- א' דמביץ - היועץ המשפטי לוועדה
- ס' אלחנני - יועצת כלכלית

רשמה:

א' ברק

סדר היום: שינויים בתקציב לשנת 1986  
חוק הסדרים לשעת חירום במשק המדינה (תיקון מס' 7)

1570

(נתקבל ביום 16.7.86)

שינויי בתקציב לשנת 1986

היו"ר י' כהן:

אני פותח את הישיבה. יש לפנינו נושא שהועבר אלינו מאתמול כבקשה להתייעצות סיעתית. מדובר על אישור הסיוע לקבלנים.

י' צבן:

אני רוצה להעלות הצעות נגדיות.

היו"ר י' כהן:

אני מביא את הצעת האוצר לפניה מס' 50 על שינוי בתקציב לשנת 1986 על 19.5 מיליון ש"ח, עם כל מה שהשמענו בדיון שהיה אתמול.

ד' תיכון:

כשם שמדר ובשמי אני, אנחנו לא מסכימים לצורה שבה הסכום הזה נרשם בתקציב המדינה. אנחנו חושבים שצריך לדייק בהגדרות ובמינוח. אנחנו חושבים שזו הוצאה חוץ תקציבית, ואנחנו מזהירים את האוצר - אם מותר לדבר בסגנון הזה - שלהבא לא יחזור על התרגילים הללו. שכן, בצורה הזו אי אפשר לעקוב אחרי הנעשה בתקציב.

בהזדמנות זו אני רוצה לרענן את זכרוננו ולומר לנו שאנחנו ביקשנו דין וחשבון של ביצוע התקציב ברבעון הראשון ל-30.6.86 (ס' אלחנני: והובטח לי). כבר עברו עשרה ימים והדו"ח לא נתקבל. אני מבקש לחזור עוד היום ולדרוש את הדו"ח הזה, שכן נדמה לי שהחריגות הן גדולות.

למען הפרוצדורה, תרשה לי לשאול שאלה: אני לא רוצה להרגיז אותך, אדוני היושב-ראש, אבל אני פונה אליך ומציין את העובדה שנדמה לי שזה לא על סדר היום להיום, אלא זה הועבר בבחינת תורה שבעל-פה.

היו"ר י' כהן:

זה הועבר אתמול בהסכמת היועץ המשפטי.

א' דמביץ:

אין זו הפעם הראשונה, אדוני היושב-ראש, שהעניין של הוצאה מותנית בהכנסה הועלה כאן אגב טיפול בשינוי תקציבי. נדמה לי שמן הראוי שהוועדה תיזום התייעצות מקצועית ואולי אפילו ישיבה מיוחדת של הוועדה, כדי שאם יהיה צורך - אפילו יוכנס הדבר בחוק יסודות התקציב - שיוגדר מה מותר שייקרא הוצאה מותנית בהכנסה ומה לא.

בינתיים, מבחינה פורמאלית, אולי לא מהבחינה הכלכלית הצרופה, יש לאוצר על מה לסמוך כאשר הוא אומר - - -

ס' אלחנני:

כל התקציב זה הוצאה מותנית בהכנסה.

א' דמביץ:

הוצאה מותנית בהכנסה מסוימת מוגדרת. כדי שלא יהיו חילוקי דעות מקצועיים שיתפתחו אחר-כך לחילוקי דעות פוליטיים, מן הראוי שתהיה התייעצות ואפילו ישיבה. את היועצת הכלכלית מוכנה לבדוק את זה בשלב מוקדם, ייתכן שנצטרך להכניס סעיף. בכל אופן, זה יהיה שלב ראשון כדי שזה יובהר.

בכל אופן, טענה כמו שטוען חבר-הכנסת תיכון לא היתה נטענת אילו הדברים היו מוגדרים. וזה דבר שמן הראוי, לדעתי, שיהיה מוגדר.

י' צבן:

אני חוזר על הצעתי לסדר, שיש נסיבות מיוחדות וצריך היה להתחשב בענין הזה.

לענין הקבלנים, אני מציע כהצעה ראשונה שאם היא תיפול, יש לי לחלופין הצעה אחרת - שהוועדה מחזירה את הבקשה הזאת לאוצר ומדגישה בפני האוצר שהדרך העיקרית לסיוע לענף הבניה, שאכן הוועדה חושבת שהוא צריך להישאר, תהיה בעיקרה דרך הגדלת המשכנתאות לדיור ומתן תקציבים לפרוייקטים כמו כבישים אדומים, גשרים וכו'. רק על בסיס זה יהיה דיון מחודש לטיוע במקרים הכרחיים שבהם לפי העדיפויות של דיירים, עובדים וכן הלאה, שצריך לטפל בענין.

אני מבקש להביא הצעה זו להצבעה עקרונית. אם זה יפול, אני רוצה להציע לפרוצדורה של הענין דרך אחרת.

היו"ר י' כהן:

אתה חייב להציע את כל ההצעות שלך.

י' צבן:

אם זה לא יאושר, אני רוצה להציע איך יחולק הכסף.

היו"ר י' כהן:

אני מעמיד להצבעה את הצעת חבר-הכנסת צבן מול הצעת האוצר.

ה צ ב ע ה

בעד הצעת חה"כ י' צבן - מיעוט  
בעד הצעת האוצר - רוב  
הצעת האוצר נתקבלה

י' צבן:

אני מציע שהוועדה תחליט שהאוצר לא ישחרר שום סכום לשום חברה אם לא יהיו שני מסמכים: בקשה מנומקת ומפורטת לפי השאלון של החברה, והנמקה של מרכז הקבלנים מדוע הסיוע ניתן לאותה חברה.

היו"ר י' כהן:

אני מעמיד להצבעה את הצעת חבר-הכנסת צבן.

ה צ ב ע ה

בעד הצעת חה"כ י' צבן - מיעוט  
נגד - רוב

הצעת חה"כ י' צבן לא נתקבלה

הוחלט: לאשר פניה מס' 50 של הממונה על התקציבים

חוק הסדרים לשעת חירום כמשק המדינה (תיקון מס' 7)

היו"ר י' כהן:

אנו עוברים לסעיף הבא - חוק הסדרים לשעת חירום כמשק המדינה (תיקון מס' 7), בעקבות בקשה של חברי הוועדה להצביע על כמה נושאים ברוויזיה, כאשר אחד הנושאים הוא שווי הרכב בהקשר של ההיטל על הרכב.

מזכיר הוועדה א' קרשנר:

אני מבקש להפנות את תשומת הלב למכתבו של מר ברוך שבו הוא מסביר את ענין השווי, ויש טבלה מעודכנת.

נשמע תחילה את מנהל אגף הרישוי במשרד התחבורה.

ר' בן-חור:

בשנה שעברה גבינו את היטל הרכב באמצעות מבחן הרישוי השנתי לרכב. זה נעשה על ידי פרמטר של נפח המנוע ושנת היצור. כנוצאה מפרמטר זה, לצערי הרב, הפקידים שלי במשרד הרישוי היו חשופים לפניות קשות מאוד של אזרחים רבים שטענו, ובצדק, שזה פרמטר שאינו צודק. את האזרח לא עניינה העובדה שגם הטיעון שלנו שאנחנו בסך הכול גובי הכסף.

אנו מציעים כעת, בשיתוף עם האוצר, שיהיה פרמטר שונה שהוא שילוב של שני הפרמטרים שדובר בהם כאן בדיונים האחרונים בוועדת הכספים - אני יודע זאת לפי קריאה בעתונים; מדובר בפרמטר של חלוקת כל מצבת הרכב בישראל, שזה 890 אלף כלי רכב, לארבע קבוצות, כאשר הקבוצה הראשונה הינה קבוצה של רכבים מפוארים, וכמובן, גם בהגבלה לשנת היצור. בקבוצת המכוניות המפוארות הכוונה לרכבים שדובר עליהם כאן ופורסם באמצעי התקשורת, שלא ייתכן שרכב מסויים שהוא בעל נפח מנוע 1800 ישלם היטל באותו גובה שישלם רכב שנפחו שווה אבל שוויו קטן בצורה דראסטית. אינני רוצה לציין פה סוגי מכוניות. אני חושב שהוועדה תטיל על מישהו לקבוע את ארבע הקבוצות. הקבוצה השניה תהיה לרדת להגדרה נוספת של סוג מכוניות בהתאם לנפח ושנת היצור, והקבוצה השלישית תיקבע גם כן על פי אותו שיקול. הקבוצה הרביעית תהיה קבוצה, שלפי דעתנו, צריכה להיות בכלל פטורה מתשלום ההיטל.

לגבי הפעולה שלנו בגביה, יש לנו רק בקשה אחת שהיא בקשה שבלעדיה יהיה קשה מאוד לגבות את ההיטל האמור - מדובר שבפרק הזמן הראשון, או בחודש הראשון, יבואו אזרחים על מנת לשלם את תשלום ההיטל עם הנחה של X אחוז - דובר בזמנו על 15% - ולמעשה מבחינה מספרית סביר להניח שכל אזרח ואזרח ירצה לשלם את הסכום ולקבל את ההנחה.

ס' אלחנני:

מה שאתה אומר הוא שההנחה גבוהה וכדאית?

מ' מנור:

ההנחה גבוהה מאוד.

א' דמביץ:

אתה יוצא מההנחה שאנשים ירצו את ההנחה הזאת שהיא כדאית.

ר' בן-חור:

בכל מקרה אני צריך להיערך לקליטת האנשים שידושו את ההנחה. אנחנו מדברים על כ-150 אלף איש שיפקדו את משרדי הרישוי.

ס' אלחנני:

למה צריך לפקוד את משרדי הרישוי?

ר' בן-חור:

אנחנו מדי שנה שולחים רשיונות נהיגה לתקופה של שנתיים. מיליון ו-500 אלף איש לחלק לשנתיים פלוס 890 אלף רשיונות לחודש מדי שנה, תעשו את החשבון ש-50% מדברי הדואר אינם מגיעים ליעדם, ואנחנו מדברים על מספרים גדולים מאוד. בנוסף לזה, אגף הרישוי מבחינת היכולת שלו להגיע לציבור רחב עומד באמת בקריטריונים גבוהים ביותר, והאוצר ניצל את זה בתקופות רבות. אנחנו למשל אחראים על רישומי שיעבודים וביטולי שיעבודים של בנקים. אנו גובים בעקיפין ומעכבים רשיונות נהיגה לברירות קנס וברירות משפט. אנחנו מטפלים בכל הצד של העיקולים הממשלתיים וכל הנושא של עיקולי בתי משפט ותביעות אזרחיות. רק כדי שתתרשמו, לגבי עיקולים על ידי בתי המשפט ורישומי שיעבודים מדובר בעשרות אלפי מקרים. אם אנחנו מחברים את זה גם ל-FALE של הדואר או לשגיאות או להעברות בעלות, מדובר פה שכתקופה של שנה פוקדים את משרדי הרישוי לנושא של הרכב כ-150 אלף אזרחים. 150 אלף אלה צריכים לקבל את השירות ולקבל את השירות טוב. אותו אזרח לא כל כך מתעניין מי גובה את הסכום. לגבי פקידי משרד הרישוי הם "החולות הרעות", סליחה על הביטוי, ואני לא רוצה להיכנס לכל הביטויים ותגובות השררת.

אם מדובר על 150 אלף איש שמתפרסים לתקופה של 12 חודש, ונצא מתוך הנחה ש-100 אלף איש יבקשו את ה-15% האלה, 100 אלף איש צריכים לפקוד את משרדי הרישוי שגם כך הם מפוקקים, בתקופה של חודש ימים, אם מדובר שבחודש הראשון ניתן לשלם את ההנחה.

אני נותן את הדוגמא הזאת מסיבה אחת: אני לא מדבר על תדמית. לגבינו התורים הארוכים לא יעניינו את אמצעי התקשורת כאשר יצויין לפניכם שאגף הרישוי לוקח על עצמו משימה לאומית של גביית כספים. אבל הייתי מאמין שבעקבות נהירה כל כך גדולה של אנשים העסק ייתקע ולא נוכל לצאת מצוואר הבקבוק.

על כן אני מציע התפרסות התקופה של החודש מבחינת כלל הקהל לתקופה של שניים עד שלושה חודשים.

ס' אלחנני:

זה בלתי אפשרי. תמיד ידחו לך את זה ליום האחרון הקובע כי זה כדאי. זה מה שקורה עם אגרת הטלוויזיה.

ר' בן-חור:

עוד נקודה שאני מבקש מהוועדה: שלא יהיה לכם צל של ספק, אי אפשר ללכת בשיטה של תשלום דרך גובה או סכום עלות הרכב. אני אומר את זה מסיבה אחת ויחידה: אנחנו לא נוכל לתפקד. כי לא יהיה אזרח במדינת ישראל שלא יפנה למשרדי הרישוי בזעקות שבר בעניין שווי הרכב שלו. כך שלגבי מחיר הרכב שיהווה פרמטר לגבי קביעת גובה ההיטל, אנחנו מבחינה טכנית - אני לא מדבר מבחינת פעולות המחשב - אנחנו נוכל להתמודד בדרך זו או אחרת גם עם העסק הזה - אבל באופן ברור אנחנו מראש משתקים את הנושא של היטל הרכב אם נעשה את זה לפי גובה מחיר הרכב.

אני לא מתייחס לצד המחשבי. נמצא כן מר שי סולמי שהוא אחראי למערכת המחשבים המתקדמת במדינה, לדעתי.

אני חוזר, תשלום היטל לפי עלות הרכב לא ייתכן, כי כל אזרח יתחיל להתווכח עם הרשות לגבי שווי הרכב שלו. אני לא יכול לקבוע פרמטר של שווי רכב שהוא למעשה יהווה מחלוקת. מה אני כן יכול לקבוע? מה שהציע חבר-הכנסת צבן, לדבר על קבוצות. כלומר, קבוצה של רכב מפואר, רכב פחות מפואר שמקביל גם לנפח המנוע, וכמובן לפי רכבים שלפי דעת האוצר ודעתנו אנחנו חושבים שצריך לפטור אותם.

מ' מנור:

זה בתקנות.

ר' בן-חור:

נקודה נוספת. ברגע שתקבעו את הפרמטר, שלושה חודשים אחרי כן נוכל להתחיל בגביית ההיטל.

ס' אלחנני:

שאלה טכנית להבהרה. אני חושב שלא הסברת את זה מספיק טוב. משרד האוצר חילק מטריצה לפי נפח ושנת יצור. מה שאתה אומר זה שאתה מכפיל את המטריצה פי 4.

מ' מנור:

רק פי 3. הסוג הרביעי, הפטור, איננו צריך מטריצה.

ס' אלחנני:

זו גם מטריצה. אני רוצה שיהיה ברור מה שאתה אומר. אתה אומר, שנת 1983, 1,000 עד 1,300 סמ"ק מרצדס, ב.מ.וו. - קבוצה א'. סובאר, פיאט - קבוצה ב'. דלתה - קבוצה ג'. זה מה שאתה אומר לפי היצרן. זה מופיע ברשיון.

ר' בן-חור:

נכון.

ס' אלחנני:

מי יקבע את הקבוצות האלה?

א' דמביץ:

המחוקק.

ר' בן-חור:

אני חושב שזה ענין ציבורי.

ס' אלחנני:

הייתי רוצה שיהיה ברור מי קובע את חלוקת קבוצות היצרנים.

עוד שאלה אחת: במטריצה שקיימת היום, לפי הצעת האוצר, אתם הודעתם שאם מדובר ברנו 9 שנת יצור 1983, ההיטל השנה יהיה לפי מה שכתוב ל-1982 מחולק לשניים עם הנחה של 15%. מה יהיה עם הרכבים של שנת 1986? למה להם מגיע הדילוג לאחור של שנה? הם קונים אוטו חדש.

השאלה האחרונה היא למר מנור. מכל זה יוצא הנחות גדולות במס. יש הנחה של דילוג לאחור של שנה, יש חלוקה לקבוצות כפי שהוועדה תקבע - אז אחרי כל ההנחות האלה אני מבקשת ממר מנור לקבל את אומדן ההכנסה המלאה מההיטל הזה בניכוי ההוצאות שיש עליו.

י' צבן:

אדוני היושב-ראש, יש לי שתי שאלות. החוק בנוי על בסיס התוכנה של השנה שעברה. כל מה שאתם אמורים להזין את המחשב זה על בסיס התוכנה מהשנה שעברה, ויש פה החמרה שמרחב התימרון לשינוי הוא קטן, אבל יש כאן גם צד של הקלה. אני שואל: האם אנחנו נחלק לשלוש קבוצות על פי המודלים, כאשר כל קבוצה כאילו תהיה לה מטריצה נוספת - ואת זה אני רוצה לחסוך - אלא היות וכל התוכנה עובדת על אחוזי הנחה, אני קובע לפי חישוב מתאים שיעורי הנחה שונים לכל קבוצה.

ס' אלחנני:

שיעורי היטל שונים לכל קבוצה.

י' צבן:

לא. אני לא עושה ארבע מטריצות. בדקתי עם אנשי מחשבים משתי חברות את ההצעה הזאת והם אמרים לי שזו הדרך הקצרה ביותר והיעילה ביותר.

אני רוצה להסביר. אם אנחנו נדרוש שיביאו לכאן ארבע מטריצות לחקיקה, זה מסבך.

מה שאני מציע הוא שבחוק ייאמר: קבוצה א' תקבל הנחה על הבסיס הזה של @, &, קבוצה ב' תקבל הנחה 60%, קבוצה ג' - 50%, קבוצה ד' - 30%.

ס' אלחנני:

זה ארבע מטריצות.

י' צבן:

אם זה אותו דבר, אני מקבל את עמדתך.

יש כאן הבעיה של המחשב ויש הבעיה של החקיקה. אם יאמרו אנשי המחשב ואנשי החקיקה שמבחינתם זה אותו הדבר, אני מצטרף להצעה של סמדר. אם יאמרו שיש קושי, זה הפתרון שאני מציע.

אני רוצה לשאול את איש המחשבים של משרד התחבורה ואני מבקש את התשובה לפרוטוקול, כי אני יודע שאתם עומדים בלחצים. לחץ אחד אובייקטיבי הוא המטלה הזאת שהטילו עליכם, מטלה קשה מאוד שאתם מקללים את מי שהחליט להוסיף את זה לכט, יש עומס עצום במשרד הרישוי והוסיפו לכט את הדבר הנורא הזה; אבל מעבר לזה, אני מבקש, אנחנו ב-9 ביולי, אתם אמורים דומני להנפיק את התלושים באמצע ספטמבר - - -

מ' מנור:

אנחנו מבקשים לדחות את המועד של התשלום.

י' צבן:

אני רוצה לדעת תשובה לפרוטוקול, מה ההבדל בזמן שאתם כאנשי מקצוע ואחראים על יחידת המחשבים תובעים מהמערכת כדי להכניס את השינוי הזה, אם השינוי הקצר ביותר זה על פי השיטה שאני הצעתי. התשובה הזאת צריכה להיות מאוד אחראית כי דיברתי עם אנשים שמכירים את המחשב של משרד הרישוי והתשובות הן תשובות חד משמעיות בענין זה.

ד' תיכון:

דבר מוזר קרה לי מאז הישיבה האחרונה. אני לא רוצה להתייחס לאירועים מהתחום האישי, אבל נאמר לנו לאורך כל החודש, אולי גם חודשיים, שאי אפשר לבצע חלוקה חדשה, זה בלתי אפשרי, אין מחשבים במדינת ישראל, ודאי שלא המחשבים של משרד התחבורה, וזה עורר אצלי לפחות מחשבות כאשר אתה שומע שאי אפשר לעשות מיכון אחר, ולמחרת בבוקר אני פותח את הרדיו ושומע שהצעתו של שלמה עמר ישימה. הממונה אומר שאתמול חשב שלו אבל היום הוא יודע שאפשר לבצע את זה באמצעות המחשב. עשיתי דבר פשוט: שאלתי את אנשי משרד התחבורה איזה מחשב יש להם, קיבלתי את מספר המחשב והסוג ופניתי לחברה שמייצרת את המחשבים הללו, ושאלתי שאלה פשוטה - הצגתי את השאלה שהציגו חברי הוועדה בפני הממונה, ועליה קיבלו תשובה שלילית.

י' צבן:

בסוף קיבלו תשובה מתוקנת.

ד' תיכון:

תשובה מתוקנת מאוד מוזרה שאילו נאמרה בפתיח חלק מההתפתחות היתה נמנעת.

התשובה של חברת המחשבים היתה שהבעיה בתחום המחשבים איננה קיימת. היא מצריכה עבודה של יומיים כדי לעשות את ההצלבה בין השווי כנגד החומר של משרד התחבורה, וביומיים אפשר לפתור את הבעיה. נניח שהם סועים וזה לא יומיים אלא ארבעה ימים. אבל יש בעיה בתחום הישום. שכן, כפעם הראשונה הוטל היטל שהביצוע שלו נעשה על ידי משרד אחר. כתוצאה מהביצוע באמצעות משרד אחר המשרד האחר בצדק עויין את החוק הזה כי החוק הזה מטיל עליו מעמסה כזו שהוא לא רוצה את זה, לא יכול לעמוד בזה. אז אתה יכול לשמוע חוות דעת, אנחנו לא צריכים את זה, זה קשה לנו. כי ממה נפשך? מדובר ב-800 אלף בעלי רשיונות שרק 10% שינו את הכתובת שלהם. תאר לך ש-10% מהחיוכים חוזרים למשרד התחבורה ועוד 10% באים למשרדי הרישוי, אז הם נסתמים לגמרי.

אז אני שואל את עצמי, האם אי אפשר לקחת את הקובץ הקיים של המחשב ולארגן אותו כך שיכלול את השווי, ולתת את זה לאחד המחשבים שהממשלה עובדת אתם או למל"מ, ואז כל שינוי שאנחנו רוצים לעשות יתקבל בברכה.

מה שאני רוצה לומר הוא שהקשיים מצד המחשב אינם קיימים. אם עד כה יכלו לומר שיש קשיים בתחום המחשב, אני דוחה זאת בכל תוקף. אני מציע לא להתייחס יותר לדברים אלה, ועלינו לעשות את עבודתנו כפי שאנו חושבים. והחוק הזה אם ייצא, והלוואי ולא ייצא, אבל אם ייצא, הוא חייב להיות הוגן וצודק ככל האפשר. את בעיות המחשב נשאיר לאנשי המחשבים.

מ' מנור:

קודם כל תשובה לסמדר שלא נמצאת כאן כרגע. כמובן שעד שלא נקבעו סוגי הרכבים השונים שיקבלו הנחה אי אפשר לתת אומדן כמה יהיה הפסד ההכנסה.

ע' עלי:

בישיבה הקודמת הצעתי שההיטל יהיה בהתאם לשווי הרכב. נאמר שזה בלתי אפשרי לביצוע. מה התחדש בענין זה?

מ' מנור:

יש לי הרושם שהווכיחו הוא יותר סמנטי מאשר ענייני. הוכן כאילו שחברי ועדת הכספים רוצים לקבוע את שווי הרכב לפי שווי מדויק של אותן החברות שקיימות. אני מודיע שזה בלתי אפשרי, ולא בלתי אפשרי בגלל חברי מר סולמי שהוא מנהל המחשב; במחשב אפשר לעשות הכול, מלבד ילדים. זה בלתי אפשרי מפני שאי אפשר 850 אלף בעלי רכב לשלוח לויכוח אינסופי עם אנשי משרד הרישוי. זו גזירה שהמנגנון הממשלתי, לא רק אנשי משרד התחבורה, לא יכול לעמוד בה.

י' ארידור:

אתם מוכנים לדחות גזירה שהמנגנון לא יכול לעמוד בה אבל לא יכולים לדחות גזירה שהציבור לא יכול לעמוד בה.

מ' מנור:

אני לא רואה הבדל בין הצעתו של מר בן-חורן להצעתו של חבר-הכנסת צבן, ואני יותר קרוב להצעתו של חבר-הכנסת צבן שייאמר שסוגי רכבים מסויימים, למשל סובארו 1800 שנכנסו לקטגוריה של הרכבים היקרים, ואנחנו יודעים שזה רכב זול, ייכנס לקטגוריה יותר זולה. יכול להיות שיהיו עוד כמה סוגי רכבים שאנחנו מציעים לתת להם הנחות או מטריצות נפרדות כפי שמר בן-חורן מציע. אני לא רואה הבדל, ואני מקבל את ההצעה של חבר-הכנסת צבן, שבאותה תוספת ייאמר שרכבים אלה יקבלו הנחה של חצי, שליש או כל אחוז אחר.

אבל הייתי מבקש שיהיה ברור, עדיין זה לא יהיה לפי המחירון. זה לא יכול להיות לפי המחירון.

י' צבן:

זה צריך להיות לכס מנחה לחלוקה לארבע קבוצות.

מ' מנור:

אבל ההיטל צריך להיות כתוב ברחל בתך הקטנה בתוך התקנה, סוג הרכב, איזו שנה, כמה צריך לשלם, כדי למנוע ויכוחים.

ע' עלי:

על זה לא היה ויכוח.

מ' מנור:

אז גמרנו את הדיון.

מ' בר-און:

עכשיו תביאו לנו הצעה מגובשת?

מ' מנור:

כדי שנגמור את זה סופית, הייתי מבקש שהוועדה תאשר את זה היום ותעביר לקריאה שניה ולקריאה שלישית. היועץ המשפטי של הוועדה ינסח טעיף שייאמר בו שההנחות האלה ינוסחו בתקנות. אחרת אנחנו דוחים עוד שבוע-שבועיים את העניין, וכל דחיה של שבוע זה עוד דחיה במשרד התחבורה.

ע' עלי:

אני לא מקבל את ההצעה של מר מנור, אני דוחה אותה על הסף.

היו"ר א' י' שפירא:

חבר-הכנסת ארידור ביקש לאחר התשובות לקיים דיון. נשמע קודם את מנהל יחידת המחשב במשרד התחבורה, ולאחר מכן נתחיל בדיון.

מ' מנור:

יש לי עוד שתי הודעות שקשורות באותו חוק. מדובר בתיקונים שחברי הוועדה ביקשו לתקן בחוק ושר האוצר הסכים.

שר האוצר הסכים שהחזר הביטוח הלאומי של 5.35%, שהצענו להאריך אותו עד חודש יוני, יחול גם על חודש יולי. גם זו סיבה שהחוק הזה צריך לעבור מה שיותר מהר כי עוד מעט נגמר יולי.

י' ארידור:

אפשר לפצל את החוק.

מ' מנור:

דבר שני ששר האוצר הסכים לו הוא שבחוק ייאמר ש-1 ביולי החיוב במס של ארוחות עובדים בטל ומבוטל.

היו"ר א' י' שפירא:

דיברתי עם השר על כך כמה פעמים. אני מאוד שמח שהעניין התקבל כי זה ענין סוציאלי.

מ' מנור:

כדי שלא תהיה אי-הבנה. בפקודת מס הכנסה עד לחקיקת חוק ההסדרים במשק, היה טעיף שנתן פטור בגובה מסויים אך ורק לענפים מסויים. הפטור היה קיים בתעשייה בלבד ואולי בעוד ענף או שניים. אנחנו לא מציעים להכניס פטורים לענפים שלא היה בהם פטור לפני חקיקת חוק ההסדרים במשק.

י' ז' אמיר:

באלו ענפים זה לא היה קיים?

מ' מנור:

אינני יודע עכשיו. אנחנו מציעים לא לתקן את פקודת מס ההכנסה אלא לבטל את הפעולה שעשינו בחוק ההסדרים לשעת חירום, ולחזור למצב שהיה קיים לפני החוק הזה, כפוף לעדכונים שמחבקים מעליית המדד מאז שהענין הזה בוטל.

ג' שפט:

אני חוזר לשאלה שלא קיבלתי עליה תשובה מדוייקת בשבוע שעבר. במקום כל הסיפור הזה הצעתי לפטור את הרכב עד 1300 סמ"ק. הממונה אמר שזה רוב כלי הרכב. אבל היתה בעיה בקשר לסכום המס, כי הסכום על בעלי הרכב מ-1300 סמ"ק ומטה הוא יותר נמוך מ-1300 סמ"ק ומעלה. הממונה אמר שזה בערך 50%-60, הוא לא ידע בדיוק. אני חושב שאם יהיה לנו מידע יותר מדוייק על מה מדובר כאן, הענין ייראה אחרת.

מ' מנור:

מה שאמר חבר-הכנסת שפט זה נכון. רוב כלי הרכב במדינה הם מ-1300 סמ"ק ומטה, ונכון שהמס לגביהם יחסית נמוך לעומת רכבים אחרים. אבל יש לי הרגשה שביטול המס לגבי רכבים אלה יעשה את החוק לא רציני, משם שסכום המס שייגבה יהיה פחות מחצי. סובארו 100 אוטומטי זה רכב די יקר, הוא עולה כ-15-16 אלף דולר, זה רכב מפואר וטוב ואין סיבה לתת פטור לאנשים כאלה. להתחיל ההיפך, שעד 1300 פטור, אבל אוטומטי לא פטור, לא נצא מזה.

עד 1300 סמ"ק הסכום הגבוה ביותר הוא 365 ש"ח. אני חושב שאדם מן הישוב שכיר כמוני - ואין לי מודל 1986 - יכול איכשהו לשלם את הסכום הזה. רובנו שיש לנו רכבים כאלה יכולים לעמוד במעמסה הזאת בלי מאמץ מיוחד.

י' צבן:

יש דבר שלא ברור לי בחוק. קטנוע משנת 1955 איננו פטור מההיטל. איך אתם עושים דבר כזה?

ש' סולמי:

מכחינת המערכת שאני מופקד עליה, אם יאמרו לי שההיטל יהיה באחוז מסויים מגובה המס של השנה הקודמת, ואם יחלקו את זה לשלוש קבוצות - ש-50% ישלמו עבור ב.מ.ו., 45% עבור סובארו ו-40% על רכב מסוג אחר, הדבר אפשרי. ניתן לחלק את זה לפי מודלים. מעבר למצב הנוכחי זה דורש עבודה של עוד שבוע-שבועיים, אם אני מחכנן את זה כיום.

י' צבן:

יכול להיות שזה יהיה פחות משבועיים?

ש' סולמי:

בעידן המחשבים מסוכן לתת אומדן מהוייק. לפעמים זה יכול לקחת שבוע או שבועיים מעבר לתחזית הרגילה.

כדי שנוכל לעמוד בגביית ההיטל בתחילת אוקטובר, אם יאושרו כמה עקרונות של שלושה מודלים - ולא מעניין אותי כרגע איזה מודל בקוצה א', ב' או ג' - נתחיל לעבוד כדי לא לאבד את הזמן, ולא - ביצוע החוק יידחה מבחינתנו כי לא נוכל לעמוד במועד.

א' ויינשטיין:

כמה זמן אתה מטפל בתחום הזה במשרד התחבורה?

ש' סולמי:

מספר שנים טובות.

א' ויינשטיין:

האם בשנה שעברה נשאלתם בנושא הזה? האם היה דיון אתכם? החוק הזה הוא כבר שנה שניה. השתתפת בדיונים בשנה שעברה?

ש' סולמי:

היו כמה דיונים.

א' ויינשטיין:

האם הנושא של גביה בתשלומים עלה?

ש' סולמי:

עלה.

א' ויינשטיין:

מדוע השנה אפשר לעשות בתשלומים?

ש' סולמי:

מי אמר שאי אפשר?

א' ויינשטיין:

היו דיונים על תשלומים? אני מבקש לדעת האם בשנה שעברה עלה הנושא של גביית היטל הרכב בתשלומים.

ש' סולמי:

זה עלה.

א' ויינשטיין:

מדוע זה לא התקבל? האם מבחינה טכנית זה לא ניתן?

ש' סולמי:

ניתן, כמו שהיום ניתן.

א' ויינשטיין:

עכשיו יש לי שאלה: האם מבחינת המחשב אפשר ללכת לפי סוגים של רכב? כלומר, האם ניתן לחלק לפי סוגים יקרים ויקרים פחות?

ש' סולמי:

זה ניתן.

א' ויינשטיין:

באיזה טווח?

ש' סולמי:

תוך שבוע-שבועיים.

א' ויינשטיין:

אני מבקש לקבוע שלפני כן לא קיבלנו אינפורמציה נכונה.

אני מבקש לקבוע שבדיון הארוך בלילה הצעתי לקבל החלטה על כל הנושאים פרט לשאלה של סוגים, ונאמר לי שיצטרכו לשנות את כל החוק. אז אמרתי שאם כך, אני נותן את קולי למען החוק. אני הסתמכתי על מידע, כי אני מתייחס ברצינות למידע. לפני חצות שאלתי אם אפשר לאשר את כל החוק פרט לנושא אחד, ענין הסוגים, ונאמר לי שיצטרכו לשנות את החוק וזה יקח שלושה-ארבעה חודשים. לכן הצבעתי בעד זה. עכשיו מתברר אחרי בדיקה של חברי-הכנסת תיכון וצבן שזה כן ניתן. שמענו את זה גם היום. משמע שהאינפורמציה שקיבלנו היתה לא נכונה.

הגשתי הצעה לסדר היום בכנסת על הטעיית ועדות כנסת על ידי פקידיים. אני חושב שצריך לדון בכך. זה נושא אקוטי כי הציבור נפגע. אנחנו מטילים מס על שכירים שצריכים לשלם חודש וחצי משכורת בשעה שאפשר היה לעשות את זה בתשלומים, ונאמר לנו אז שעלות הגביה תהיה יותר גבוהה מהמס.

מ' מנור:

נדמה לי שיש פה ערבוב תחומים. עם כל הכבוד לדיסציפלינה שידידי מר סולמי אחראי לה, תחום המחשבים, אמרתי קודם שבמחשב אפשר לעשות הכול חוץ מילדים. זאת לא השאלה אם אפשר לעשות במחשב או אי אפשר. יש שאלה של עלות וזמו. זה לא מספיק שבמחשב נדפיס טפסים. העובדה שהיטל הפעם יהיה בתשלומים תגרום לכך שהדבר יעלה למדינת ישראל הוצאות גבוהות מאוד.

ע' עלי:

כמה ההוצאות הגבוהות?

מ' מנור:

קשה לנו לאמוד את זה.

ע' עלי:

אז אולי נבטל את ההיטל?

א' ויינשטיין:

זה אולי אחוז.

מ' מנור:

אחוז זה גם הרבה.

אם ההיטל הוא יחד עם הרשיון, זה עלות אפס. לעומת זאת יש עלות משמעותית שאני לא מוכן להתחייב כמה היא אם זה בתשלומים. כמות הברורים, כמות אי ההכנות, כמות הטענות יהיו הרבה יותר בשיטה שאנחנו הולכים בה השנה מאשר בשיטה הקודמת. זה ברור לחלוטין. ברור שאם יש יותר תשלומים יש יותר סיכויים שתשלום לא נקלט או כן נקלט. אני מכיר את זה ממס הכנסה. לעומת זאת היו טענות גם בשיטה הקודמת, אבל הטענות היו הרבה יותר פחותות מאשר יהיו בשיטה החדשה.

אינני יודע מי אמר לחבר-הכנסת ויינשטיין שהשיטה של התשלומים תביא לכך שהעלות תהיה גבוהה מן הגביה.

א' ווינשטיין:

זה כתוב בפרוטוול.

מ' מנור:

אני ודאי לא אמרתי את זה, אני מקווה, כי זה על פניו לא נכון. ברור שיש הרבה יותר הוצאות, ויהיו אין סוף טענות ובירורים.

ל' צבן:

כל זה לא מביא אתכם למסקנה הפשוטה?

מ' מנור:

אותי זה מביא למסקנה שצריך לעשות את זה כמו בשנה שעברה.

א' ווינשטיין:

אתם לא מבינים את הכעיה. אם היתם אומרים בשנה שעברה שזה עולה אחוז יותר, הוועדה היתה שוקלת את זה. האינפורמציה לא היתה אצלנו, אנחנו הוטעינו. שתפו אותנו בעובדות.

ע' עלי:

להבהרה. אני לא נכנס כרגע לטכניקה. הטכניקה יכולה להיות שאתה קובע ל-ב.מ.וו. 1981 וסובארו 1985 אותו היטל. התוצאה הטופית תהיה שההיטל יהיה אחוז קבוע משווי הרכב.

מ' מנור:

סכום קבוע.

ע' עלי:

אני לא מדבר על רכב מיד רביעית או רכב אחרי תאונה.

מ' מנור:

מה שאנחנו מציעים כעת ימנע את השיבושים העיקריים. למשל על סובארו 1800 שזה כמו ב.מ.וו. משנה מסוימת, צריך להיות אותו היטל, ואנחנו אומרים שעל סובארו ההיטל יהיה 50% ממה שהיה בשנה שעברה. איננו מציעים שיטת קסם שיעשה צדק טוטאלי עם הציבור. בלתי אפשרי להציע דבר כזה.

ע' עלי:

אמרת שאנחנו נאשר את החוק ואתם תביאו תקנות שיסדירו את ההיטל שבסופו של דבר יהיה בהתאם לשווי הרכב במגבלות שמוכרות לנו. אני רוצה לשאול את היועץ המשפטי - האם אישור החוק, כאשר התקנות יאושרו יותר מאוחר, מבטיח את הדבר?

א' דמביץ:

יש דרכים להבטיח, כגון שאתה אומר שתחילתו של החוק ביום שיאושרו התקנות בוועדת הכספים של הכנסת. יש כל מיני אפשרויות. מה שקורה בסופו של דבר במקרים כאלה, אם רוצים שיהיו שני מסמכים נפרדים, היינו, חוק לחוד ותקנות לחוד, יכולה הוועדה לומר לפני שאנחנו מעבירים את החוק לקריאה שניה ולקריאה שלישית, אנחנו רוצים לראות את התקנות. יש אפשרויות שונות לעשות את זה.

השאלה היא לשיקול הוועדה מה היא רוצה לעשות, האם רוצה לתת לוח נקי למתקין התקנות, כאשר בין כך ובין כך היא תצטרך לאשר את התקנות. או שהיא רוצה לעשות את זה בשלב יותר מוקדם. אפשרויות אין ספור קיימות. השאלה מה הוועדה רוצה.

י' ארידור:

פורמאלית היועץ המשפטי של הוועדה צודק. במה הטעות? הטעות היא בכך שאפילו אם אומרים שהחוק נכנס לתוקף בזמן שהתקנות מאושרות, הרי בחוק אנחנו יכולים לראות את הנוסח ולהגיד שבנקודה זו או אחרת אנחנו מציעים לשנות. בתקנות הוועדה עומדת כמעט חמיד במצב של כזה ראה וקדש או לא קדש. או שאתה מאשר או שאתה לא מאשר. אבל אם הוועדה מאשרת את החוק, היא רוצה שיהיה חוק, ואז קשה מאוד להתווכח על פרטים. בזמן שאם זה חלק מחוק אתה יכול להגיש הסתייגויות לכנסת.

כלומר, ההגיון אומר שאם החוק הוא בתקנות אז התקנות צריכות להיות בחוק.

א' דמביץ:

או לכל הפחות שהתקנות יוגשו לפני הוועדה.

היו"ר א' י' שפירא:

אני מבין שלא רוצים להעביר את החוק. לא איכפת לי, אבל אי אפשר לעשות תוהו ובוהו.

י' מצא:

אין לי כוונות לא להעביר את החוק. אני רוצה להתייחס לנושא של התקנות כי פה נכנסנו לוויכוח שיש שוני בין הדברים כפי שהוצגו על ידי היועץ המשפטי לבין התוספת של חבר-הכנסת יורם ארידור.

א' דמביץ:

אני לא חולק.

י' מצא:

אחרי ששמעתי את מר דמביץ, יש לי הרגשה שאני בכל זאת יכול לחלוש על הנושא הזה אם הוועדה רוצה, במסגרת התקנות. כי אם אני אבוא ואומר שהחוק הזה ייכנס לתוקפו רק אחרי שנאשר את התקנות או נקבל החלטה שהתקנות תובאנה בפנינו וניתן להכניס את השינויים שנרצה. אז הדברים הם לא כפי שהציג חבר-הכנסת יורם ארידור. נכון שבהצעות חוק אני הולך לכנסת ומגיש הסתייגויות, אבל במסגרת התקנות אני יכול לקיים את הדיון פה. אני רוצה לשמוע אם אמנם במסגרת התקנות יש לי האפשרות להחזיק עדיין את השור בקרניו.

מ' בר-און:

עם כל הכבוד ליידע המשפטי של חבר-הכנסת ארידור, אני יושב פה שנתיים ואני לא זוכר תקנה שלא הכנסנו בה שינויים. מדברים על תקנות שיוצאו על פי הנחיות שקבענו בישיבה הזאת. אומר מר מנור והתחייב לפרוטוקול, ואומר הנציג של המחשבים והתחייב לפרוטוקול, שהם יביאו תקנות שרוחן חלוקה לשלושה סוגים לפי שווי מקורב של העניין. הם לא יכולים להביא סתם תקנה. הוא יודע שאם יהיו לנו הערות והוא לא יקבל אותן, אנחנו לא נאשר את התקנות.

לכן אני מציע שנאשר את החוק וזה יהיה תלוי בתקנות, ולא נעכב את העניין.

יש חברים בוועדה שאינם רוצים את החוק, ויש כאלה שמוכנים לקבל אותו ורואים בו הרע במיעוטו. אלה שרצו לקבל את החוק, רצו תיקונים, והאוצר מסכים להכניס את התיקונים. אז אני מציע שתהיה הצבעה לאור התיקונים שהאוצר מקבל.

י' צבן:

בגלל יחסי להיטל הרכב הייתי מצטרף להצעת חבר-הכנסת ארידור. אבל בגלל שני תנאים אני בכל זאת מצטרף להצעה: 1. קרה כאן שינוי מבחינה פדגוגית לגבי האוצר. אני חושב שהאוצר זקוק לחינוך שכאשר הוא הולך לקראת הוועדה, משתנה היחס; 2. בחוק הזה יש בן ערובה והוא ההחזר של 5.35% דמי הביטוח הלאומי למקבלי שכר נמוך. זה מופיע באותו נייר כחול.

א' דמביץ:

זה לא חייב להיות. אתה יכול להגיד שתחילת סעיף זה - - -

י' צבן:

אבל האוצר לא רוצה את זה. למה הוא עשה את זה? אמרו לי, אתה רוצה להילחם על ה-5.35%, תאשר את היטל הרכב. אנחנו מכירים את הדברים האלה.

מ' מנור:

כיוון שבינתיים עבר עוד חודש, אני מבקש לתקן את התאריכים - שהתשלום הראשון והתשלום בהנחה יהיה ב-1 בדצמבר.

י' צבן:

מה עם ענין הקטנועים?

מ' מנור:

אינני יכול לענות לך כאן.

ג' שפט:

אדוני היושב-ראש, אני מבקש שתצביע קודם את הצעתי בענין פטור לרכב עד 1300 סמ"ק.

היו"ר א' י' שפירא:

לפני כן חבר-הכנסת ארידור ביקש לומר כמה מלים.

שינויים תקציב לשנת 1986

היו"ר א' י' שפירא:

לפני שנמשיך, אני רוצה להביא לאישור דבר קצר: יש פניה מס' 36 של משרד התעשייה והמסחר לאשר העברה מהרזרבה הכללית של סך 7.5 מיליון ש"ח לעזור להלוואות להון חוזר לתעשייה במצוקה. אני מעמיד זאת להצבעה.

ה צ ב ע ה

הוחלט: לאשר

חוק הסדרים לשעת חירום במשק המדינה (תיקון מס' 7)

היו"ר א' י' שפירא:

אני מודיע שחמש דקות לפני השעה אחת-עשרה אנחנו מצביעים. אם רוצים דיון על הרוויזיה, אז הדיון יהיה עכשיו.

י' ארידור:

אני מציע לוועדה לא רק לקבל את העמדה של פרופ' סטנלי פישר שקרא נגד העלאות נסים בוועדת הכספים אלא לקבל את העמדה של שני שרי אוצר, אחד נוכחי ואחד לשעבר. השר מודעי אמר לפני שבוע בערך: "למשלה יש כסף, אפשר להפחית את המסים ב-20%". נניח שיאמרו, השר מודעי כבר איננו שר אוצר אז הוא יכול להרשות לעצמו לומר את זה. אז נניח שיתייחסו לזה לא כל כך ברצינות. אבל יש הודעה של השר נסים, וההודעה הזאת פורסמה בעתון "שער" ביום 2 ביולי, לפני שבוע ימיט בדיוק. השר נסים דיבר בפני חברי המועדון המסחרי והתעשייתי בתל-אביב ואמר את הדברים הבאים: "השר הדגיש כי המסים הארעיים שנקבעו למשך חצי שנה עד שנה וחצי בהוראות שעה הם עתה בטדרי גודל גבוהים מדי ומן הראוי שלא לחדש אותם או להאריך את תקפם". זה חל בדיוק על היטל הרכב. אז אם השר נסים יכול לפני שבוע לקרוא לא לחדש את המסים הארעיים, אינני מקבל שכאן יבוא האוצר ויבקש להאריך אותם ולחדש את תקפם. כי או שזה רציני כאשר מדברים על מסים גבוהים או שזה לא רציני.

אני מציע לחברי ועדת הכספים לתמוך בעמדתו של שר האוצר ולא לתמוך בעמדות שהנציגים שלו מביאים לוועדת הכספים.

מ' מנור:

אני מוחה. כאשר אני מופיע כאן אני מביא את עמדתו של שר האוצר.

י' ארידור:

אני שואל, אדוני היושב-ראש, כאשר שר האוצר אומר שמן הראוי שלא לחדש ולהאריך את תקפם של המסים הארעיים, האם זה מחייב יותר את חברי הוועדה מאשר ההצעה שבאה להאריך את התוקף של היטל הרכב, אפילו אם היא באה בשם משרד האוצר?

אפשר כמובן לשפר את החוק הזה על ידי שיעשו אותו פחות גרוע, אבל אי אפשר לעשות מחוק גרוע חוק טוב. אז אם אפשר לעשות אותו פחות גרוע, זה יותר טוב מאשר כמו שהוא עומד עכשיו. אבל במסגרת זו צריך לפטור ממס רכב עד 1300 סמ"ק, וצריך לפטור גם גמלאים. אנחנו כל כך דואגים לגמלאים שלא ישלמו עבור שיווח טלפון במניה עירונית, אבל כאשר כאן מוטל נטל כבד על הגמלאים בהינף יד, מכך איננו מתרגשים.

לדעתי, צריך לשחרר מההיטל הזה גמלאים וצריך לשחרר רכב עד 1300 סמ"ק.

ד' תיכון:

להצעה שתוצע על ידי חבר-הכנסת שפט בענין פטור לרכב עד 1300 סמ"ק אני רוצה להכניס תיקון קל: כל מי שיש לו מכונית שניה והמכונית השניה שלו היא בנפח עד 1300 סמ"ק, לא לפטור אותו מן ההיטל על המכונית השניה.

אני רוצה להסביר מדוע. הממונה על הכנסות המדינה כאשר העלה את הטענה בענין רכב עד 1300 סמ"ק, אמר שלא יעלה על הדעת שמישהו שיש לו שתי מכוניות לפטור אותו, כי אז יפטרו דווקא את המשפחות החזקות שיש להן שתי מכוניות. מכאן הסתייגותי להצעתו של חבר-הכנסת שפט.

י' מצא:

אין זה מכוון שמביאים לכאן חברים שלא יודעים על מה מדובר ובאים רק להצביע.

י' ארידור:

אני מבקש התייעצות סיעתית.

ד' תיכון:

אני חוזר לחברים שנכנסו. יש שלוש הצעות: 1. רכב שנפח מנועו עד 1300 סמ"ק - יהיה פטור; 2. למי שיש מכונית שניה, לא יחול הפטור על המכונית השניה; 3. ההיטל הזה איננו צודק. אם כבר מטילים אותו, צריך לחלק אותו לתשלומים, ואכן עושים את זה, אבל החלוקה צריכה להשתרע על פני כל השנה. זאת אומרת שאם החוק נכנס לתוקף ב-1 באוגוסט, שהמרכיב שנקרא שווי ייכלל בטבלאות כחלק מהחוק.

היו"ר א' י' שפירא:

אני רוצה לסכם את הדיון ולערוך את ההצבעה.

בשם שר האוצר הודיע מר משה מנור שאם מצביעים לפטור רכב עד 1300 סמ"ק, האוצר מושך את החוק בחזרה.

ג' שפט:

אני רוצה לשאול את היושב-ראש, לפני ההצבעה - אם אני אבקש התייעצות סיעתית, האם תאשר אותה?

היו"ר א' י' שפירא:

אני תמיד מקבל כאשר חבר מבקש התייעצות סיעתית, אבל לא היום, היות ואנחנו בעצם הצבענו כבר על החוק ובאה רויזיה, וביקשו את נציגי משרד התחבורה שיטבירו כמה עניינים. שמענו את כל השאלות וניתנו תשובות, ואין זה הוגן לבקש עכשיו התייעצות סיעתית.

אנו ניגשים להצבעה. תחילה אני מעמיד להצבעה את הסתייגותם של חברי-הכנסת גרשון שפט ויורם ארידור לפטור מההיטל רכב עד 1300 סמ"ק.

ה צ ב ע ה

בעד ההסתייגות של חה"כ שפט וארידור - 6  
נגד - רוב  
ההסתייגות לא נתקבלה

היו"ר א' י' שפירא:

אני מעמיד להצבעה את החוק עם כל השינויים שאמרנו.

ה צ ב ע ה

הוחלט: להעביר את החוק לקריאה שניה ולקריאה שלישית בשינויים שהוצעו  
על-ידי האוצר

היו"ר א' י' שפירא:

אני מודה לכולכם. הישיבה נעולה.

הישיבה נבעלה בשעה 11:00