

פרוטוקול מס' 101  
מישיבת ועדת הכלכלה  
יום רביעי, ל' בניסן התשנ"ז (07.05.97), שעה 12:30

נכחו: חברי הוועדה:  
אלי גולדשמידט - היו"ר  
צבי הנדל  
פיני בדש  
ניסים דהן  
גדעון עזרא

מוזמנים:  
מנשה חדד - יו"ר מועצת המובילים  
דוד כוכבא - מנכ"ל מועצת המובילים  
סנ"צ טילדה מיכאלי - ראש מדור החקירות במח' התנועה  
עודד ברוק - סגן היועמ"ש - המשרד לבטחון פנים  
עו"ד תמר חריף - לישכה משפטית - המשרד לבטחון פנים  
עו"ד גבי נאור - יועמ"ש - משרד התחבורה  
גרשוב אורי - יו"ר איגוד קציני הבטיחות  
עו"ד מלי סיטון - לשכה משפטית - משרד התחבורה  
אלי אביר - לשכה משפטית - משרד התחבורה  
חזי יהלומי - מנהל מחלקת קציני בטיחות - משרד התחבורה  
גלוריה ויסמן - משרד המשפטים  
שמואל זקס - משרד המשפטים  
שלום בן משה - מנהל הבטיחות בדרכים  
אבישי מיכאל - מ"מ מנהל גף מטענים ושינוע  
עו"ד שמחה ניר - לשכת עורכי הדין  
יפעת רוזה - לשכה משפטית  
איילת רוזן - משרד לאיכות הסביבה  
צבי לוינסון

יועצת משפטית: אתי בנדלר

מנהלת הוועדה: לאה ורון

קצרנית: יפעת שפרכר

סדר-היום: א. הצעת חוק שרותי הובלה, התשנ"ו-1996, (של חבר הכנסת פיני בדש)  
ב. הצעת חוק שירותי הובלה, התשנ"ז-1997.

א. הצעת חוק שרותי הובלה, התשנ"ו -1996,  
(של חבר הכנסת פיני בדש)  
ב. הצעת חוק שירותי הובלה, התשנ"ז -1997

היו"ר אלי גולדשמידט:

הצעת החוק של חבר הכנסת פיני בדש נמצאת בין קריאה ראשונה לקריאה שנייה. במקביל הממשלה הגישה הצעת חוק ממשלתית באותו נושא שגם היא עברה קריאה ראשונה בכנסת. שתי ההצעות נמצאות באותו מעמד מבחינת התהליכים החקיקתיים. על פי סעיף 122 לתקנות: הוועדה רשאית בכל עת ועל פי יוזמתה ולאישורה של ועדת הכנסת למזג שתי הצעות חוק או יותר ולהביאן כהצעת חוק אחת לקריאה שנייה ושלישית.

ה צ ב ע ה  
(על מיזוג שתי הצעות החוק)

בעד - 3

נגד - 1

אושר

גבי נאור:

הממשלה ישיבה ודנה בהצעת החוק הממשלתית, ובהסתמך על הצעת החוק של חבר הכנסת פיני בדש ניסחנו חוק. שתי המטרות שעמדו לנגד מנסחי הממשלה היו: לעמוד במגבלות של חוק יסוד חופש העיסוק שהיווה בעיה די רצינית, ולקבוע כמטרות את כל נושא הבטיחות בדרכים, במיוחד רכב מסוג כזה שנוסע בדרכים.

הצעת החוק שלנו מחייבת קבלת רשיון מפעיל לגבי כל משאית שמשקלה הכולל המותר הוא מ-15 טון ומעלה. עיקר ההובלה היבשתית המאסיבית והרצינית מתבצעת בכלי רכב אלה. החוק עצמו מייחד רשיון מפעיל לכל משאית בודדת, כאשר הוא מתייחס לקריטריונים שונים לגבי מפעילים שמפעילים ממשאית בודדת ועד מספר של 4 או 5 משאיות. זה יתאים לדרישות שדורשים היום במשרדי הובלה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

יש הרבה דברים שמופיעים בהצעת החוק הפרטית של חבר הכנסת פיני בדש ונכללים בהצעת החוק הממשלתית.

גבי נאור:

עוד לא ראינו את טבלת ההשוואה. אנחנו בעצמינו ניסינו לעשות טבלת השוואה. יש יכולת להפנות מסעיף לסעיף, אבל אם נקרא את נוסח הסעיפים נראה שיש הבדלים יותר מהותיים.

אתי בנדלר:

בהצעת החוק הממשלתית פרק ד' מתייחס לאיגוד המובילים, שדן בנושא של שטר המטען. המטרה של הצעת החוק היא להגן יותר על הצרכן. מדובר על ביטוח המטען, על הפוליסה והתנאים. השאלה היא האם המטרה מהוגנת בסעיף 14 להצעת החוק ומתיישבת עם האמור בסעיף 1 להצעת החוק בנושא המטרות.

נסים דהן:

ההגדרה של החוק בסעיף 1 מדברת על כך שאנחנו רוצים להגן על איכות הסביבה והצרכן. בהגדרה של שטר מטען זה החלק של הצרכן.

גלוריה ויסמן:

המשטרה דרשה שלכל נהג משאית יהיה שטר מטען מכיוון שאז אפשר לדעת באופן ראשוני אם באמת הוא עומד בתנאים של רשיון ההובלה. אם לגבי משאית מסויימת הרשיון הוא רק כדי להוביל מטען מסויים, ומה שיש שם זה חומר מסוכן אז על המקום אפשר לפעול בהתאם לחוק. שטר המטען הוא לא רק כדי להגן על הצרכן ועל איכות הסביבה, הוא בא גם להגן על הבטיחות בדרכים.

גבי נאור:

הצעת חוק שירותי הובלה, התשנ"ז - 1997 פרק א' מטרת החוק  
1. חוק זה בא להגביר את הבטיחות בהפעלת רכב מסחרי ובמתן שירות הובלה, ולהגן על איכות הסביבה והצרכן.

שמחה ניר:

אני מציע שזה יהיה להגן על הצרכן ועל איכות הסביבה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

ה צ ב ע ה  
(על סעיף 1)

בעד - 4

נגד - 0

סעיף 1 אושר

גבי נאור:

סעיף 2 הגדרות בחוק זה -  
"הפקודה" - פקודת התעבורה (נוסח חדש)  
"אחראי על הבטיחות", "אחראי על הניהול המקצועי" - מי שהוסמך לכך לפי סעיף 16  
"בעל" - כהגדרתו בפקודה "חומר מסוכן - חומר דליק, לקיח, נפיץ, רעיל, מחמצן,  
מאכל, מדבק, או רדיואקטיבי וכל חומר שבהובלתו הוא עלול לגרום לפגיעה סביבתית  
או לפגיעה באדם או ברכוש.

אתי בנדלר:

המילים כל חומר שעלול לגרום לפגיעה מכניס להגדרה את המשמעות של כל דבר המובל ברכב מסחרי. אין כמעט מטען שיובל ברכב שלא יכנס להגדרת חומר מסוכן.

היו"ר אלי גולדשמידט:

חומר מסוכן לא מופיע בחיקוקים אחרים? זה צריך להיות חומר שבתכונותיו עלול לגרום לנזק.

נסים דהן:

יש הרבה חומרים שבתכונות שלהם הם תמימים, וברגע שהם יבואו במגע עם חומר

אחר זה יהיה דינמיט.

גבי נאור:

החומר המסוכן רשום באיזו שהיא רשימה. בסעיף 23 לחוק כתוב שהחומר המסוכן יפורט בצורה מדויקת בתקנות. כאן מדובר בהגדרה שנותנת את התכונות העקריות.

הינו"ר אלי גולדשמידט:

נניח והתקנות שלך תגדרנה 100 חומרים מסוכנים, עדיין יהיו חומרים שעונים להגדרה הזאת ולא מופיעים בקטגוריה הזאת ואז יגידו שהתקנות שלך לא תקינות. צריך לדאוג שבתקנות יופיעו כל החומרים.

גלוריה ויסמן:

בהגדרת החומר המסוכן יהיה צורך לכלול חומרים מסוכנים שהם בכלל לא מסוכנים, אבל כאשר מובילים אותם בכמות מסויימת הם הופכים מסוכנים לסביבה או לאדם.

מי שמקבל את הרשיון צריך שיהיה לו משאית מסויימת ומשאית רזרבית במקרה שקוראת תאונת דרכים והוא צריך לפרק את החומר. מאחר ודברים כאלה יכולים להיות אז לא צריך להסתפק בחומרים מסוכנים מעצם טבעם.

פיני בדש:

יש בחוק הגדרה מה הם חומרים מסוכנים.

יאיר חזקין:

יש הגדרות שקובעות מהו חומר מסוכן וצריך להפנות להגדרות האלה.

צבי הנדל:

ההגדרה במקרה הזה מתייחסת גם לחומרים שהם לא מסוכנים כמו עגבניות או דיקטים שלא נקשרו טוב. לא לזה אנחנו מתכוונים. החומרים המסוכנים צריכים להיות חומרים שבתכונותיהם הם מסוכנים. כל דבר שאתה תשתמש בו בצורה בלתי ראויה יכול להיות מסוכן. לא יכול להופיע המשפט כל חומר שבהובלתו עלול לגרום...

נסים דהן:

כמו שכתבנו לגבי בעל כהגדרתו בפקודה, כך יש לכתוב לגבי חומר מסוכן כהגדרתו בפקודה.

איילת רוזן:

ההגדרה של חומר מסוכן בחוק הזה היא חיונית לצרכים והאנטרסים של המשרד לאיכות הסביבה בשמירה על איכות הסביבה. ההגדרה של חומר מסוכן הוא רלוונטי לחוק הזה רק למעורבות המשרד לאיכות הסביבה. אנחנו רוצים את ביטויה. בסעיף 7ב' מופיעים התנאים הספציפיים ברשיון שאמורים למנוע נזק לסביבה. בסעיף 23 יש תקנות שגם בהן הוגדר מה זה חומר מסוכן.

גם ההגדרה הרחבה הזאת היא חשובה לנו מכיוון שיש לנו עניין בקביעת דרך ההובלה מעבר לחומרים מסוכנים.

פיני בדש:

הכוונה שלנו היא שהחומר המסוכן צריך לעבור בהובלה מיוחדת.

איילת רוזן:

אין הגדרה רחבה של חומר מסוכן, שכוללת את כל החומרים שמצריכים טיפול מיוחד. צריך לתקן את הסעיפים האופרטיביים.

פיני בדש:

מה שפותר את הבעיה היא המילה תכולתו במקום בהובלתו.

איילת רוזן:

לא. מדובר על חומרים שאינם מסוכנים.

צבי הנדל:

את מדברת על הובלה מסוכנת, זה סיפור אחר.

גבי נאור:

ההגדרה הזאת קובעת שני אלמנטים מצטברים. לצורך ההגדרה אני צריך להגיד מהן תכונותיו. זה לא מספיק שהוא נפיץ, רעיל והוא באיזה שהוא מחסן של מישהו, אלא אותנו מעניין שהוא בהובלתו מסוכן.

התכונות מפורטות, מה שלא מפורט נצטרך להוסיף. כנראה מיצינו את כל התכונות בעצם התיאור הזה.

נסים דהן:

צריך למחוק את המילים בכל חומר.

גבי נאור:

מכיוון שאנחנו יודעים שיש אין סוף חומרים הוספנו את סעיף 23. בסעיף 23 כתוב: (א) השר ממונה על ביצוע חוק זה והוא רשאי להתקין תקנות בכל הנוגע לביצועו. (ב) השר, בהסכמת השר לאיכות הסביבה, יקבע בתקנות (1) את החומרים המסוכנים, לרבות כמותם וריכוזם.

זה לא מספיק שהחומר הוא לא רעיל, עדיין יש לפרט רשימה ספיציפית של כל חומר. שהחוק הזה יחול עליו. כל זה יעשה בתיאום עם השר לאיכות הסביבה. לא מספיק שאני אגיד חומר רעיל, יש חומר רעיל שבכמות מסויימת הוא מסוכן בהובלה, ויש חומר רעיל שמתחת לכמות הזו אפילו לא נתייחס אליו.

צבי הנדל:

ברגע שאתה אומר וכל חומר ביטלת את כל השורה הראשונה. ביטלת את כל הדברים שהסברת במילים כל חומר מכיוון שכך זה כולל את הכל.

טילדה מיכאלי:

בצו הפיקוח על מצרכים ושירותים יש לנו את הרשימה של החומרים המסוכנים.

אפשר לאמץ את הרשימה הזאת בתוספת השורה הראשונה שמופיעה בצו ולהכניס אותה להגדרה.

אתי בנדלר:

רשימת החומרים המסוכנים בכל מקרה כתובה בתקנות. ההגדרה אולי תפנה גם לאותן תקנות. השאלה היא האם היא תגדיר את התכונות שלהם או לא תגדיר את התכונות שלהם, דהיינו הנציגה של איכות הסביבה מעוניינת בנוסח הקיים כי היא בפירוש רוצה לאפשר לשר לאיכות הסביבה לקבוע שגם עגבניות במשקל מסויים, אם הן מובלות ברכב, הן חומר מסוכן. זו המטרה המוצהרת של המשרד לאיכות הסביבה.

איילת רוזן:

יש חומרים שהם אינם חומרים מסוכנים ובכל זאת צורת הובלתם עלולה לפגוע בסביבה.

פיני בדש:

אנחנו מתייחסים בהגדרה לחומר מסוכן בלבד. אני מציע שנוריד את המילים וכל חומר.

איילת רוזן:

מאחר וזה היה הנוסח שסוכם בממשלה אולי יהיה צורך להוסיף סעיפים אופרטיביים.

צבי הנדל:

במקום וכל חומר תבוא המילה שבהובלתו.

גבי נאור:

"מוביל" - מי שמפעיל שירות הובלה.

נסים דהן:

זה צריך להיות מי שמפעיל ונותן שירותי הובלה.

אתי בנדלר:

המפעיל יכול לתת את זה בעצמו או באמצעות אחרים, וזה מופיע בפרק שדן בשירותי ההפעלה.

גבי נאור:

"מפקח" - המפקח על התעבורה כהגדרתו בפקודה.  
"משקל כולל מותר" - המשקל הכולל המותר המצוין ברשיון הרכב שניתן לפי הפקודה.

"רכב מסחרי" - רכב מסחרי כהגדרתו בפקודה שמשקלו הכולל המותר 15,000 ק"ג או יותר, ולענין הובלת חומר מסוכן, רכב מסחרי בכל משקל כולל מותר המוביל חומר מסוכן.

פיני בדש:

לי יש הסתייגות. אני חושב שלא צריך להעלות את זה ל-15,000 אלא ל-10 טון.

צבי הנדל:

גם אם הוא עושה הפרדה לחומר מסוכן?

פיני בדש:

רוב החומר המסוכן נמצא מתחת ל-15 טון.

שמואל זקס:

עמדנו על 15 טון מכיוון שרשיון הנהיגה מתחלק לשני סוגים, האחד רשיון משא לרכב קל, והשני רשיון משא מעבר ל-15 טון שזה הרכב הכבד. אנחנו מדברים על משקל כולל של 15 טון. משאית קלה שמובילה רהיטים מגיעה פחות או יותר לכמות של 12 טון. המטען הכבד באמת עובר את ה-15 טון. משרדי הובלה לא מפעילים רכב שהוא נמוך יותר מ-15 טון. עיקר הבעיה נובעת בהסדרה של הענף הכבד.

יוצא מן הכלל הוא לגבי החומרים המסוכנים, ששם אנחנו מכינים את כל הכללים ברכב קטן יותר. שם הכמות של ק"ג אחד חייבת באישור.

מנשה חדד:

נושא של 15 טון הוא נכון כיום כאשר אין רשיון מפעיל. ברגע שיתחיל להיות רשיון מפעיל משרדי הובלה יעברו לרכבים קטנים יותר.

נסים דהן:

אני חושש שאנחנו גורמים לפירצה בכך שמי שירצה לאכוף את רשיון המפעיל יקנה 2 משאיות של 10 טון כל אחת.

צבי הנדל:

האם יש הבדל מהותי מבחינתכם שיכול להזיק אם נשנה את זה ל-10 טון?

היו"ר אלי גולדשמידט:

זה שיקול פרובלמטי. השאלה היא אם רכב במשקל כולל של 10,11,12 טון יכול להוביל גז וכו'.

פיני בדש:

אנחנו רוצים בעניין הזה לפתור את בעיית החפרים, שהיא בעיה קשה מאוד. התפתח שוק של חפרים עם משאיות של 14 טון, שעובדים ללא פיקוח ללא מוסכים וללא רשיונות.

היו"ר אלי גולדשמידט:

הנימוק להחלטה של 15 ולא של 10 הוא נימוק הפיקוח.

נסים דהן:

מי שקובע את המשקל הכולל של הרכב הוא היצרן.

שמואל זקס:

מה שעומד מאחורי הצעת החוק הזאת זה הסדרי בטיחות. כל הבעיות שמתעוררות בהובלה קיימות בעיקר ברכב הכבד. משאית של 15 טון משקל כולל לא יכולה להוביל קונטיינר מכיוון שקונטיינר זו תוספת של מינמום עוד 20 טון.

שלום בן משה:

צריך להוריד את זה ל-10 טון. יש כמות גדולה מאוד של משאיות, שהן בין 10 ל-15 טון, מה שיכול לגרום לתופעה של חלוקת משקולות. יש הרבה משאיות מהסוג הזה שנוסעות בשטח העירוני ושמסכנות את התחבורה.

גבי נאור:

ההצעה הממשלתית היא של 15 טון.

גדעון עזרא:

בפועל משטרת ישראל צריכה לאכוף את החוק הזה.

גבי נאור:

הדילמות שהעסיקו אותנו בממשלה לנסח את החוק הזה היו גם למצוא את האיזון בין מידת ההגבלה של חופש העיסוק מצד אחד, ולהשיג מטרות בטיחות מצד שני. הגענו למסקנה שהרכב הכבד יוצר את בעיות הבטיחות.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אין בעיות בטיחות לרכב במשקל כולל של 12 טון?

גבי נאור:

זה נפתר בצורה אחרת לגמרי. אנחנו מטילים מעמסה על מי שמפעיל הובלה מאסיבית.

יכול להיות שאני אגביל את עיסוקו של מפעיל משאית בודדת שהיא פחות מ-15 טון בכך שאני אטיל עליו מטלות כל כך קשות שהוא לא יוכל לעמוד בהן.

אורי גרשוב:

רוב הצי הכבד במדינת ישראל זה 10 טון.

צבי לוינסון:

הסמכות היחידה שצריכה לטפל בדבר הזה היא המשרד לאיכות הסביבה, אינני חושב שצריך להעניק סמכות לשר התחבורה לטפל בחומרים מסוכנים.

היו"ר אלי גולדשמידט:

יש לנו שתי הצעות, האחת ההצעה של 10 טון, וההצעה השנייה היא של 15 טון.

נסים דהן:

הויכוח הוא בין 10 טון ל-15 טון. לאיזה סעיף בחוק שמוצע זה משמעותי?

גלוריה ויסמן:

בסעיף 2 יש הגדרה של שירות הובלה שטרם הגענו אליה. מדובר שם על הובלת מטען ברכב מסחרי במשקל של 10 טון או 15 טון.

נסים דהן:

מה הן הבעיות שיהיו בשטח? הבעיה היחידה בינתיים היא חניה.

גדעון עזרא:

האם אפשר לקבל אנפורמציה מה החלק של 15 טון בתאונות ומה החלק של 10 טון בתאונות?

שלום בן משה:

במשך השנתיים האחרונות בדקנו ומצאנו שאלה אשר מאוגדים בחברות מסודרות ולהם יש השגחה וקציני בטיחות, מידת מעורבותם בתאונות הדרכים היא 20% לעומת 80% שאינם מאוגדים בקציני בטיחות, ולכן רשיון המפעיל בא לומר שמי שאיננו מאוגד בצורה מסודרת מעורבותו בתאונות דרכים הרבה יותר גדולה. חברות שלהן קציני בטיחות מעורבותם בתאונות דרכים מול אלה שאין להם קציני בטיחות אקוילנטית. לרשיון המוביל ולרשיון המפעיל יש חשיבות מהותית.

גדעון עזרא:

חלק גדול מהתאונות נגרמות בגלל שהקשירה היא לא טובה או שהמכולה נופלת על רכב חדש. בהצעת החוק הזאת זה לא קיים.

אתי בנדלר:

זה קיים בסעיף 9 וגם בסעיף 16. המפקח רשאי להסמיך אחראי על בטיחות או על ניהול מקצועי.

שלום בן משה:

בתקנות התעבורה שמחייבות את אלה שיש להם קציני בטיחות מוגדר לעניין זה מה שמופיע בסעיף 16, שמגדיר את תפקידו של קצין הבטיחות. תפקידו של קצין הבטיחות בין יתר הדברים הוא לוודא איך קושרים את המשאיות. קצין הבטיחות מלמד את הנהג איך קושרים את המטען ואיך פורקים את המטען, זה חל גם על אלה שיש להם רשיון מפעיל. כל מי שיכנס לעניין הזה יש סיכוי גדול מאוד שהוא ידע מה לעשות ושיהיה פיקוח עליו. היום אין פיקוח עליהם.

היו"ר אלי גולדשמידט:

10 טון או 15 טון זה מה שעומד לנגד עיננו.

נסים דהן:

אני מציע 12 טון.

גבי נאור:

כאשר מדברים על מהירות יש אבחנה של 12 טון. 10 טון כמעט ולא מופיע בתקנות. אני מבקש לרשום הסתייגות ולדבר עם השר בעניין הזה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

ה צ ב ע ה  
(על 15 או 10 טון)

בעד- 4  
נגד- 0  
אושר ל10 טון

איילת רוזן:

ההגדרה של חומר מסוכן כפי שמופיעה כאן מבוססת על המלצות האו"ם הבינלאומי. הסיבה שהמילים וכל חומר שהובלתו נמצא בו מופיעות כאן היא מכיוון שיש חומרים שהם אינם דליקים והם אינם לקיחים. הם לא חלק מההגדרה של חומר מסוכן כיום, אבל הם אכן חומרים שדרך הובלתם עלולה לסכן את הסביבה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

העניין סגור ואתם תוכלו להגיש הסתייגות.

צבי לוינסון:

בישראל יש יותר מידי הגדרות למונח חומר מסוכן. ישנו חוק החומרים המסוכנים שמגדיר בצורה תמציתית וטובה ביותר את החומר המסוכן.

שלום בן משה:

משרד התחבורה מדבר בשפה אחת.

גבי נאור:

"רשיון מוביל" - רשיון למתן שירות הובלה לפי חוק זה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

רשיון מוביל אושר.

גבי נאור:

"שטר מטען" - הסכם הובלה בכתב בין מזמין שירות ההובלה לבין המוביל.

שמחה ניר:

מה קורה אם המוביל בעצמו הוא בעל קרקע?

גבי נאור:

אדם לא עושה חוזה בינו לבין עצמו.

גלוריה ויסמן:

סעיף 14א' 2 קובע, שכאשר יש מוביל עצמי אז יהיה מסמך אחר כפי שיקבע בתקנון.

היו"ר אלי גולדשמידט:

שטר מטען אושר.

גבי נאור:

"שירות הובלה" - הובלת מטען ברכב מסחרי, בין שההובלה נעשית כשירות לזולת ובין כשהיא נעשית לצרכיו של המוביל.

גלוריה ויסמן:

כל זה יקבע בתקנות.

גבי נאור:

"השר" - שר התחבורה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

כל סעיף ההגדרות עם הסיכומים אושר.

גבי נאור:

פרק ג': הסדרת שירות הובלה.

3. הפעלת שירות הובלה. לא יפעיל אדם שירות הובלה אלא לפי הוראות חוק זה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

סעיף 3 אושר.

גבי נאור:

4. הובלה ברשיון. לא יתן אדם שירות הובלה, בעצמו או באמצעות אחר, אלא אם כן בידו רשיון מוביל, ושירות ההובלה ניתן בהתאם לסוג הרשיון ולתנאיו.

נסים דהן:

האם אנחנו מתכוונים לכך שיש משרד הובלות, ושמזמינים אצלו חברות והוא שולח פעם חברה אחת ופעם חברה אחרת?

גבי נאור:

גם לזה.

נסים דהן:

כלומר אנחנו מבקשים לאכוף את החוק גם על המשרד שהזמינו אצלו את ההובלה וגם על בעל המשאית בפועל. למה שלא נשאיר את זה רק על המוביל בפועל. הוא הרי

צריך לדעת אם הוא מתאים להובלה שאליה הוא הוזמן או לא.

גלוריה ויסמן:

יכול להיות שיש אדם שיש לו רק משאית אחת. ברוב המקרים שמעסיק אדם אחר או שיש לו שירות הובלה עם מספר משאיות ומספר נהגים הוא נותן את השירות לכל מי שבא ודורש.

נסים דהן:

או משרד תיווך.

גלוריה ויסמן:

הכוונה היא למי שנותן את השירות באופן ישיר ולא על ידי מתווך.

אתי בנדלר:

מה תפקידו של המתווך? למתווך יש משרד קבוע.

נסים דהן:

המשרד לא צריך לבדוק מאיפה הרשיונות ואם יש רשיונות או האם יתפטר הקצין הבטיחות. אתה שנותן את השירות צריך להודיע ללקוחות שלך.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אין מחלוקת. מוסכם שהמשרד המתווך לא צריך לשאת באחריות. כתוב כך: לא יתן אדם שירות הובלה בעצמו או באמצעות אחר. משרד תיווך לא נותן שירות הובלה. סעיף 4 אושר בעיקרון אבל יש לנו את הבעיה הפרשנית שמציג חבר הכנסת נסים דהן. אנחנו כולנו מסכימים עם חבר הכנסת נסים דהן אבל אנחנו צריכים לבטא את זה על מנת שלא יהיו ספיקות ברמה המשפטית.

תודה רבה הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 13:20