

פרוטוקול מס' 125
מישיבת ועדת הכלכלה
יום שני, ב' בתמוז התשנ"ז (07.07.97), שעה 08:15

	<u>נכחו:</u>	<u>חברי הוועדה:</u>	אלי גולדשמידט - היו"ר נסיס דהן רחבעם זאבי אבי יחזקאל יצחק וקנין גדעון עזרא
		<u>מזמנים:</u>	יצחק לוי - שר התחבורה משה בקר אלכס לנגר
- המפקח על התעבורה במשרד התחבורה			עו"ד גבי נאור
- יועץ משפטי במשרד התחבורה			צביקה אברמוביץ
- יו"ר ארגון בעלי המוניות בירושלים			עו"ד אורי הורנשטיין
- יועץ משפטי של ארגון בעלי המוניות			אליאס עצמון
- ארגון בעלי המוניות			בנימין דוידזון
- נציג הגימלאים			דן שטפל
- איגוד נהגי המוניות השכירים			אריאל יעקב
- איגוד נהגי המוניות השכירים			הרצל חכם
- איגוד נהגי המוניות השכירים			אלברט בן גיאת
- אגף התקציבים במשרד האוצר			יואל נווה
- ממשד המשפטים			טניה שפניץ
- דן			יצחק כהן
- יועצת השדולה מועצה לצרכנות אירגוני הצרכנים			מיכל כהן
- מנכ"ל הרשות להגנת הצרכן			יוסי שא-נס

יועצת מ משפטית: אתי בנדלר

מנהלת הוועדה: לאה ורון

קצרנית: יפעת שפרכר

- סדר-היום: 1. הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (שינוי המכסה), התשנ"ז-1996
2. הגדלת מכסת הרשיונות להפעלת מונית לשנת 1997

הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (שינוי המכסה), התשנ"ז - 1996

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני מתכבד לפתוח את הישיבה. יש שני נושאים העומדים על הפרק, האחד זה הצעת החוק שהגיש חבר הכנסת אבי יחזקאל בנושא המוניות שנמצאת על שולחן הוועדה להכנה לקריאה שנייה ושלישית, והנושא השני הוא בקשתו של שר התחבורה מוועדת הכלכלה שתאשר את הגדלת המכסה.

אבי יחזקאל:

הצעת החוק שלי באה לתקן איזה שהוא עיוות בגין רשיונות שהוגשו בעבר. נוצר פער של 350 מבקשים כשרים שעברו את כל התהליכים, והם למעשה נותרו ללא אותו אישור ורישוי. המשרד תומך והשר תומך, ולכן אני מציע להעביר את זה לקריאה שנייה ושלישית.

ההצעה מדברת על כך, שבזמנו הוקצו 2000 מספרים והוגשו 2400 בקשות כשרות שמתוכן 50 נפסלו. נותרו 350 המצפים שהעוול הזה יתוקן. אלה אנשים עם 8 שנות ותק בנהיגה על מונית. לכן החוק הזה בא לתקן עיוות על מנת להקטין את הפער.

יצחק לוי:

אנו תומכים ומברכים.

צביקה אברמוביץ:

כולנו קיבלנו את ההצעה, ואנחנו חושבים שזאת הצעה הוגנת לעשות צדק עם הנהגים השכירים שהגישו את הבקשות שלהם במסגרת ההקצאה של 2000 זכויות ציבוריות. אנחנו הגשנו חומר על מנת שייעשו איזה שהם תיקונים בתאריכים מסויימים.

היו"ר אלי גולדשמידט:

נדמה לי שאתם ביקשתם לשנות את תחולת החוק. תחולת החוק היא לא רלוונטית, ויש לתקן אותה ל 15 באוגוסט?

אתי בנדלר:

עניינו של סעיף 4 בסעיף קטן ד' לחוק לתיקון פקודת התעבורה מספר 38 הוא בהוראת שעה. החוק מדבר על הקצאת הרשיונות לשנים 1993-1996. נאמר שהמכסה תהיה 2000 רישיונות. היה שלב מסויים שבו נשאלה השאלה מה יקרה אם לא יספיקו, כי הרי התהליך של הוצאת 2000 רישיונות הוא תהליך ארוך וממושך. המטרה היתה להוציא לכביש כמה שיותר מוניות. סעיף קטן ד' וה' לאותו חוק שנתקבל, עשה בעצם איזה שהוא סידור לגבי הקצאת רישיונות למקרה שלא יוקצו כל הרשיונות עד ל 15 ביולי 1997.

ה 2000 הראשונות כן הוקצו עד לאותו מועד, ולכן הסעיף הזה איננו כלל רלוונטי. יתכן ונוצרת בעיה בעקבות הגדלת המכסה, שעכשיו זה לא יהיה 2000 אלא 2300 או 2400. לכן צריך למצוא פתרון לנושא הזה. הפתרון הנכון הוא אולי לבטל לחלוטין את סעיפים קטנים ד' וה'. אם הכוונה היא להגדיל את המכסה לשנים 1993-1996 לאותם שכירים, הפתרון הנכון הוא לבטל את סעיפים קטנים ד' וה', ולא לשנות את התאריך.

היו"ר אלי גולדשמידט:

כלומר להשאיר אותו עד 15 בינואר 1997?

אתי בנדלר:

או לבטל לגמרי את סעיפים קטנים ד' וה' לאותו חוק.

אבי יחזקאל:

מה קורה עם המועד של אותם 350?

היו"ר אלי גולדשמידט:

עד מתי יקצו את אותם 350? צריך שנקבע איזה שהוא תאריך.

גבי נאור:

צריך לתקן את התאריך ל-1 בינואר 1998, וזה מה שיפשט את העניין.

היו"ר אלי גולדשמידט:

הכוונה היא שבתוך חצי שנה יוקצו ה-350 האלה?

יצחק לוי:

הרשימות נמצאות בידינו. ההליך אמור להיות קצר.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אנחנו מבינים שכאילו כתוב בחוק 1 בינואר 1998 ולא 1 בינואר 1997.

צביקה אברמוביץ:

מקובל.

היו"ר אלי גולדשמידט:

ההצעה צריכה להיות עד ה-1 בינואר 1998.

אתי בנדלר:

הניסוח המשפטי כיצד להביא את זה לידי ביטוי יעשה על ידי.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני מעלה להצבעה את הצעת החוק של חבר הכנסת אבי יחזקאל לקריאה שנייה ושלישית, כאשר סעיף 3, שהוא סעיף התחולה, יתוקן באופן שיובהר שהמועד הקובע יהיה 1 בינואר 1998.

אתי בנדלר:

סעיף 3 הוא לא רלוונטי. אני מדברת על סעיף 4 לחוק לתיקון פקודת התעבורה מספר 38.

היו"ר אלי גולדשמידט:

את תתקני או תוסיפי באופן שברור יהיה, שכוונת הוועדה היא שההצעה תוגש עד ה-1 בינואר 1998. אנחנו משאירים לך את הניסוח המשפטי של הסעיף. סעיף 2 להצעת החוק אומר "המבקש רשיון להפעלת מונית, ישלם בעד הגשת הבקשה אגרה בסכום שיקבע שר התחבורה באישור ועדת הכלכלה של הכנסת." הסעיף הזה הוא חלק מהחוק.

אנחנו מאשרים את החוק לקריאה שנייה ושלישית, בכפוף להבהרות ולתיקונים שייעשו על ידי היועצת המשפטית.

הגדלת מכסת הרשיונות להפעלת מונית לשנת 1997

יצחק לוי:

על פי החוק אנחנו אמורים להקצות ב-1997 550 רשיונות למונית, אלא אם כן אנחנו רוצים להגדיל את המספר ואז אנחנו צריכים את אישור ועדת הכלכלה של הכנסת. הודעתי ליו"ר הוועדה שאנחנו מבקשים להגדיל את המספר לעוד 400, כלומר 950 רשיונות בסך הכל.

היו"ר אלי גולדשמידט:

הפנייה היא לא כפי שמופיעה במכתב מ-1 בינואר 1997. ישנו מכתב מ-25 ביוני של כבוד השר, שמבקש להגדיל ל-950 ולא ל-1250 רשיונות.

יצחק לוי:

ענף המוניות צריך לגדול לפי עמדת משרד התחבורה יחסית לכל ענפי התחבורה בישראל. יש גידול במכוניות, באוטובוסים ובמשאים שונים, ואילו הענף היחיד שאין בו גידול הוא ענף המוניות. לכן על פי העבודה שנעשתה במשרד התחבורה היה צורך להגדיל בכמה אלפי מוניות. אנחנו חשבנו להגדיל את המכסה במספר גדול יותר. כמו שאמרת כוונתינו המקורית היתה להגדיל את המכסה ל-1250, ולאחר פנייה של אירגון בעלי המוניות ולאחר דיון שנעשה איתם, הגענו להסכמה להוריד את ההגדלה מ-1250 ל-950.

יש צורך בהסדרה של ענף המוניות בכמה וכמה עניינים. משרד התחבורה יושב היום על המדוכה תוך כדי עיסוק בנושא התחבורה הציבורית. יש ועדה שעוסקת בהסדרה של הזכויות של בעלי המוניות, הסדרת התשלום כדי לזכות ברשיון למונית, ובפער הגדול בין התשלום של המשרד לבין מה שקורה בשוק השחור.

לא מזמן היה בג"ץ בנושא מוניות שירות, והבג"ץ לא קיבל את עתירותיהם של בעלי המוניות לגבי פתיחת קווים נוספים לשירות. זה גם טעון הסדרה. יש רשיונות שניתנו לקווי שירות. אנחנו מאוד מאוד כואבים את עניין ה"חאפרים", ובעיקר את ה"חאפריות" הלא חוקית. ישנם הרבה מאוד אנשים שמתחזים לבעלי מוניות, בין אם הם שמים סמל של מונית על מכוניותיהם או לא. כל זה מקלקל את פרנסתם של בעלי המוניות.

חלק מן העניין הוא בגלל חוסר מוניטין, וחלק מן העניין הוא שהם נכנסים למשבצות ששייכות אך ורק לבעלי מוניות והם לוקחים נוסעים. יש כאן תחרות לא הוגנת וגם לא מוסדרת בכל הנושא של תחבורה ציבורית. בעלי מוניות מפעילים קווי שירות ללא רשיון ולוקחים נוסעים מאגד ודן. אנשים שאין להם רשיונות למוניות משתמשים בעצם כמסיעים במוניות, ולוקחים את פרנסתם של בעלי המוניות. הממשלה משלמת תוספת סבסוד לאגד ולדן בגלל שיש פחות נוסעים, ולכן המשרד עוסק היום בכל הנושא של הסדרת התחבורה הציבורית.

חלק מתוספת המוניות היא חלק מההסדרה הזאת. לכן המשרד היה רוצה להגדיל ביותר. זה נעשה אחרי דיון עם האנשים שפנו אלינו, ואנחנו השנה מסתפקים בבקשה של תוספת של 400 זכויות למוניות במקום 550. אנחנו מבקשים מוועדת הכלכלה לאשר לנו את התוספת הזאת.

אבי יחזקאל:

מצד אחד אנו מודעים לכך שצריכים להגדיל את מספר המוניות, ומצד שני באים למדינה ומקבלים משהו שהמחיר שלו בידי המדינה הוא זול עשרת מונים מהמחיר שלו בשוק, ואז בעלי הזכויות עלולים למצוא את עצמם נפגעים. לכן בדקתי האם יש

אפשרות לקבוע גם שליטה על כמות וגם שליטה על מחיר. אדם יכול להגיש בקשה ולזכות בהגדרה ועל ידי כך להכפיל את הערך שלו למחרת היום. כלומר נוצר מצב שאדם שאין לו שום עניין במונית, שום עניין בעבודה הקשה הזאת של נהג מונית ושום עניין במתן שירות יכול להשקיע.

מצד אחד אנחנו לא רוצים לפגוע באלו שיש להם את המספר, ומצד שני אנחנו רוצים להגדיל את השירות כי זה משפיע על המחיר בשוק. אני תוהה האם לא ניתן לקבוע גם מחיר. צריך לבוא ולומר שב70 אלף דולר או 200 אלף שקל אפשר להגדיל כמות כזו וכזו, ומי שרוצה יוכל לבוא ורק שיעמוד בתנאים הנוספים לקבל או לזכות בזכוונות.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני מציע להגדיל את הסכום. מי קובע משפטית?

אלכס לנגר:

זה נקבע בחוק בוועדת הכלכלה.

אבי יחזקאל:

נניח והשר יבוא בעוד שנה ויטען שצריך להכפיל את מספר המוניות במחיר המתון הזה. אני לא רוצה לקבוע מבחנים חדשים, אני לא רוצה שתהיה שחיקה, ושאדם שיש לו הרבה שנות עבודה מאחוריו יטען שהמניה שלו שווה פחות מן המחיר. אני גם שולט בכבוד וגם במחיר. זה דבר שהוא לגיטימי.

היו"ר אלי גולדשמידט:

זה דבר שמחייב שינוי חקיקה.

יצחק לוי:

מה היה קורה אם היינו פותחים את ענף המוניות לגמרי, כי הרי אין ענף במשק שבו אנחנו עושים כמו שאנחנו עושים בענף המוניות. השאיפה שלנו היא שענף המוניות יהיה ענף נורמלי כמו כל הענפים במשק. לא היית אומר לי לעשות את זה כאשר מדובר ברשיון בית מרקחת או כאשר אתה מחלק רשיון לעסק אחר. השוק הוא זה שקובע את המחירים. הדרך צריכה להיות על ידי פיצוי לבעלי המוניות, ובוודאי לא בדרך של החמרת הפיקוח והגדלת המחיר למונית בהיתר ממשלתי. צריך להמשיך ולדון באותה ועדה של משרד התחבורה. כרגע הדברים הם אינם מעשיים כי צריך לשנות חקיקה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

מה לגבי הנושא של תעריפי המוניות?

יצחק לוי:

הוועדה של משרד התחבורה תמליץ על עידכון תעריפים בצורה קבועה.

אריאל יעקב:

בסעיף 14א ו לחוק כתוב במפורש מה שהעלה חבר הכנסת אבי יחזקאל בנוגע לדברים שמחייבים שינוי חקיקה. המחוקק שחוקק את החוק חשב להשאיר את הערך של האגרה על מנת שתשאר כל הזמן אותו דבר, דהיינו לקבוע כללים שהאגרה תהיה צמודה לדולר או למדד ולכן הוא הסמיך את שר התחבורה. כתוב בחוק שבהסכמת שר המשפטים

ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת לקבוע כללים כיצד לשמור על הערך.

היו"ר אלי גולדשמידט:

כתוב בחוק 135 אלף שקל?

אריאל יעקב:

אכן כתוב, אבל זה יוצמד.

היו"ר אלי גולדשמידט:

זה היה 135 אלף שקל וזה נשאר 135 אלף שקל.

אריאל יעקב:

השר יקבע כללים בהנחה שהוא יצמיד את זה. משום מה לא נקבעו כנראה כללים ונשאר מצב שהכסף נשאר כמות שהוא.

היו"ר אלי גולדשמידט:

היה צריך לקבוע כללים לעדכון הסכום?

יצחק לוי:

לא היה צריך. זה אפשרי אבל זה לא מחייב.

היו"ר אלי גולדשמידט:

כתוב ששר התחבורה בהסכמת שר האוצר ובאישור ועדת הכלכלה יקבע כללים לעדכון סכום האגרה. בשביל לשנות את סכום הבסיס צריך חקיקה. אני חושב שזה דבר מאוד אלמנטרי, שסכום כסף שנקבע יהיה בצמוד לערך האנפליציה. פה יש באמת שחיקה, שלדעתי סותרת את כוונת המחוקק. המחוקק ביקש שיקבעו כללים לשמירת הערך של האגרה. אולי ניתן לפתור את הבעיה בכך שאדוני ישקול את האפשרות. יואל נווה, האם יש לך התנגדות כלשהי? האם יש לך התנגדות לשמר בערך ריאלי את המחיר של ה-135 אלף שקל?

יואל נווה:

המחיר של 135 אלף שקל זה מה שגובה המדינה. אין בינו לבין הערך של הרשיון שום קשר. המחיר של רשיון מונית בשוק מבטא את העובדה שיש מחסור במוניות. בראייה שלנו ובראייה המשקית שהציג אותה שר התחבורה, ההגבלה היא מלאכותית הן בצד הכמות והן בצד המחיר. אם תעלה מחר את המחיר, כמו שמציע חבר הכנסת אבי יחזקאל ל-200 אלף שקל ותפתח את השוק החופשי, ייוצר מצב שבו אתה תגביל את הכניסה מצד המחיר או תגביל אותה מצד הכמות. הכוונה היא לא להגביל את הכניסה, אלא לפתוח את הענף הזה על מנת שיכנסו יותר אנשים.

אנחנו חושבים שהמחיר הזה נכון שישחק לאורך זמן, כי גם המחיר בשוק נשחק וגם המחיר הזה אמור להשחק. לפי התפיסה הכלכלית המחיר הזה צריך לשקף בראייה העתידית רק דבר אחד, והוא ההטבות של המיסוי שניתנות לבעל מונית ברכישת המונית. אם השוק פתוח לחלוטין יכול כל אדם לקנות מונית ולהנות מהקלות המס על רכישת רכב, ואז תוכל לרכוש מונית, לקבל רשיון למונית או לנהוג על רכב שפטור ממס ולא לשלם שום אגרה. החוק בהמשך גם קובע שהמחיר הזה יכול לרדת החל משנה מסויימת. היתה סיבה לכך שלא נקבע עדכון לעניין הזה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני מבקש מהיועצת המשפטית לבדוק אם החוק מחייב קביעת כללים לשמירת ערך סכום האגרה.

אתי בנדלר:

באותו סעיף 14 ו' לפקודת התעבורה יש גם את סעיף קטן ג' שאומר: "שר התחבורה בהסכמת שר האוצר ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת רשאי לקבוע לגבי שנת 2000 וכל שנה שלאחריה אגרה בסכום נמוך מהסכום שנקבע על פי סעיף קטן א'".

אבי יחזקאל:

גם במחיר של 60 אלף דולר יהיה עודף ביקוש לסוגייה של נהיגה במונית. השאלה היא אם באמת עד שנת 2000 ניצור תהליך של לפחות התאמה כלשהי. יש 12 אלף בעלי מספרים, שזו חבורה לא קטנה של אנשים, שבאיזה שהוא מקום מרגישה שהערך של מה שהיא השקיעה נשחק. אין בעיה להנות משני העולמות עד שנת 2000. לא מדובר על תיקון משמעותי וקריטי.

יצחק לוי:

זה נגד המגמה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אם ישנה מגמה להפחית בערך של נכס אז אומרים שמשנת 2000 יורידו מהערך של הנכס הזה. אין מושג שאומר להפחית בערך של נכס דרך שחיקה אינפלציונית. לא עושים את זה בשום מקום בחקיקה, לא עושים את זה בשום מקום בפסיקה, ולא עושים את זה בכל המערכת המשפטית.

אתי בנדלר:

תחילתו של הסעיף הזה הוא ב-1 בינואר 1997, דהיינו האגרה לגבי שנת 1997 היא 135 אלף שקלים. העידכון הראשון של זה יעשה ב-1 בינואר 1998.

היו"ר אלי גולדשמידט:

זה עוד חצי שנה. אם העידכון הראשון יעשה ב-1 בינואר 1998 מישהו צריך לקבוע כללים לעדכון הזה. זה צריך לעשות שר התחבורה.

יצחק לוי:

זה בשנה הבאה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

השאלה היא אדוני השר, אם אתה מוכרח לקבוע כללים ולהביא אותם לאישור על מנת שהסכום יעודכן ב-1 בינואר 1998.

יצחק לוי:

אם החוק מחייב אז נבדוק את זה. המגמה במשרד התחבורה לעשות הדרגה מהיום ואילך כדי להגיע לידי פתיחת הענף, וכדי להגיע לכך שהענף לא יהיה ענף מיוחד בארץ. אני אברר את העניין עם היועץ המשפטי, ואם יש חובה לכך אז נעשה את זה.

למה שלא נמצא דרכים אחרות לעדכון התעריפים במלחמה ב"חאפרים"?

צביקה אברמוביץ:

הבג"ץ, שדיבר עליו השר, לא דחה את העתירה של נהגי המוניות. הבג"ץ דחה את הבעיה של המוניות הלא מאורגנות, ה"חאפרים" לצורך העניין.

גם בוועדת הכלכלה של הכנסת נאמר במפורש שהאגרה תשאר צמודה. כאשר דיברו על 135 אלף שקל, בזמנו הם היו 46 אלף דולר. הכוונה של הוועדה היתה שהסכום הזה יהיה לפחות צמוד למדד.

יצחק לוי:

זה לא כתוב בחוק.

יצחק אברמוביץ:

כתוב ששר התחבורה יקבע כללים ושר התחבורה לא קבע כללים.

יצחק לוי:

אם זאת היתה הכוונה, אז צריך לקבוע בחוק.

צביקה אברמוביץ:

אני חושב שזה עניין של פירוש. אפשר לפרש את זה לכאן או לכאן. לפי דעתי זאת היתה הכוונה של ועדת הכלכלה של הכנסת, שהשר יקבע כללים. זה לא יהיה הוגן שהאגרה תשאר 135 אלף שקל ללא הצמדה. זה לא קיים באף סקטור אחר במשק.

היו"ר אלי גולדשמידט:

הדבר הראשון שצריך לעשות הוא לעדכן את הסכום.

יצחק לוי:

אם החוק מחייב אז נעשה זאת.

היו"ר אלי גולדשמידט:

בסעיף א' כתוב "שר התחבורה יקבע כללים לעדכון סכום האגרה", ובסעיף ב' כתוב "שהסכום המעודכן יקבע אחת לשנה ולא יאוחר מ-31 בדצמבר". יש פה מכניזם שאתה קובע את העידכון של הסכום. נכון שבא סעיף ג' שאומר שאחרי שנת 2000 ניתן להפחית את זה מסכום הבסיס ומהסכום הנומינאלי עם ההצמדות.

יצחק לוי:

לפי מה שאמרה היועצת המשפטית, הסכום הזה הוא מה-1 לינואר 1997, ומ-1998 צריך לעדכן. מ-1998 ואילך, אם חוות הדעת המשפטית תאמר שצריך לקבוע כללים לעדכון אז נעשה את זה, אם לא, אז נביע את התנגדותינו.

צביקה אברמוביץ:

לענף קשה לבלוע את העובדה ש-2000 מספרים חולקו. מתוך ה-2000 עדיין יש מספר רב של זכויות ציבוריות שמופקדות במשרד הרישוי ושאינן להן דורש. ישנן זכויות

ציבוריות שעומדות אצל המפקח על התעבורה, שבשלב זה מסיבות כלכליות אין להן דורש. הסכמנו על ההקצאה של ה-950 והגשנו מסמך מקביל, שאנחנו חושבים שצריך לעשות בענף המוניות איזה שהיא רפורמה, לא רק בנושא של הקצאות אלא בפתיחת קווי שירות ובפתיחת נישות נוספות לעבודה במוניות. יש לאכוף את כל מה שקורה בנושא ה"חאפרים", שזה ממש קטסטרופה. אם יעשו את הדברים האלה בכפיפה אחת, כלומר יקצו מספרים ובנוסף יתנו משאבים למוניות ויפתחו את השוק, אני חושב שה-950 יוכלו להקלט ואז לא תהיה בעיה.

דן שטפל:

במשך ארבע שנים עוכבה החלוקה, ופתאום הממשלה נהייתה אדיבה וחילקה 1250 זכויות. יש בחוק 550. את ה-300 האלה אפשר לקזז ואז להוסיף עוד 200, בנוסף לתיקון של חבר הכנסת אבי יחזקאל, ואחרי כן לבדוק את השוק. אל תזרקו בבת אחת, כי השוק שלנו הוא עכשיו נזיל. ישנה האטה כלכלית במשק, ואנחנו רבים עם עצמינו על הפרנסה.

אבי יחזקאל:

במקום ה-450 הנוספים יהיו 250.

דן שטפל:

במקום ה-450 נוסיף עוד 250. בנושא ההפרטה מדברים כל הזמן על זה ולא עושים שום דבר. דיברנו עם כבוד השר, על מנת שיוסיפו קווי שירות ושיגדילו את תחולת המושבים בקווי השירות. אנחנו ענף שנמצא תחת זכוכית מגדלת כאשר המסיעים הפרטיים עושים חגיגה. הם יכולים להסיע באיזה מחיר שהם רוצים ולהסיע איזה כמות של אנשים שהם רוצים. אם הוא מוריד את ההגבלות מאיתנו, אז שיוריד את ההגבלות גם מאחרים, ושנוכל להכנס לכל התחומים.

היו"ר אלי גולדשמידט:

יש כוונה לבדוק את הרפורמה הכללית בתוך הענף הזה על כל היבטיה. יש ועדה בראשותו של המנכ"ל נחום לנגנטל, והיא מטפלת בדברים האלה.

דן שטפל:

יש לנו בג"ץ מ-1995 שדן בנושא החלוקה ועדיין אין פסק דין. בג"ץ שמספרו 476995 דן בנושא של החלוקה בכמויות במשרה ובמחיר. אולי תחכו עד לפסק הדין של הבג"ץ כי אנחנו עוד בשלב של עתירה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אנחנו לא מחכים. יש צעדי ביניים. אפשר לבקש צו ביניים ולא לקיים דיון בינתיים.

יוסי שא-נס:

הצרכנים הם בעד הגדלה על מנת שיהיו כמה שיותר מוניות. אנחנו מברכים על העניין, אלא שהבעיה היא שיש בענף הזה הרבה מאוד בעיות. לפני כמה חודשים עשינו סקר מקיף שגם פורסם. התברר שהם פוגעים בנו מאוד מכל מיני כיוונים. הם נוהגים ללא רשיונות וללא שמירה על מינימום של בטיחות ועל דברים שקשורים לבטיחות. הם מסיעים נוסעים בכמויות בלתי רגילות וחריגות. הם אפילו הוסיפו ספסלי פלסטיק כדי להעמיס עוד נוסעים, מה שיסכן אותנו. כאשר אני שומע על התיקון של משרד התעבורה אני מאוד לא רגוע. לפי דעתי צריך לאכוף. צריך להלחם בתופעה שפוגעת בנו.

יש את העניין של חוסר צדק מסויים. אני חושב שצריך לתת לנהגי המוניות הקיימים עדיפות במתן הרשיונות כי הם מתפרנסים היום בקושי רב. לפי דעתי אולי כדאי ללכת לעניין המכרז. בעניין המחיר, המדינה יוצאת מורוחת. אולי כדאי לקבוע מחיר מינימום וללכת על מכרז על מנת שזה ישמר את המחיר. תארו לעצמיכם שבאגד היו מפריטים את העניין של המניה.

מיכל כהן:

אנחנו רוצים לחזק את ידיו של השר. הוא בעצמו אמר שיש פחות מידי מוניות. מי שניזוק אלו בעצם הצרכנים. המגמה צריכה להיות כמה שיותר לפתוח את הענף, כמובן עם שמירה על כללים של בטיחות בדרכים וגם של בטיחות אחרת, אבל המגמה צריכה להיות מבחינת הצרכנים לתת פשוט לעבוד. הצרכן יקבע את העניין ועל סמך זה נהגי המוניות יעבדו. לכן המגמה של פתיחת השוק היא מגמה שאנחנו מקווים שהיא תמשיך.

יואל נוה:

בהקשר הזה של פתיחת ענף המוניות, הממשלה החליטה להקצות עוד 1000 מוניות על 550. מכתבו של שר התחבורה מ-1 בינואר מדבר על החלטת הממשלה. לא היינו מודעים למספר הזה. אני חושב שצריך להגדיל בצורה משמעותית את כמות מכסת המוניות. להערכתנו היה נכון להגדיל גם השנה. מחיר האגרה הוא מחיר הנכס. ההפרש בין מחיר האגרה לבין מחיר המספר בשוק מבטא את הערך הכלכלי שיש למונית כתוצאה מהגבלה על כמות המוניות. נכון יהיה לפתוח את הענף לכמות גדולה מאוד של מוניות, ואז בעצם המחיר בשוק יהיה שווה להטבת המיסוי, וזה המחיר שישקף נכון את שיווי המשקל בשוק.

בנימין דוידסון:

מילה אחת לא הוזכרה לגבי הגמלאים והנכים. מדברים על כמה יהיה ערך של הכסף ועל הזכות הציבורית וכו'. לא מדברים על הנושא הזה של גמלאים ושל נכי צה"ל. אנחנו דואגים כי אנחנו לא יודעים ממה נחיה מחר. קודם כל צריך לאמר שמי שמאבד את הזכות הציבורית, לא יוכל למכור את זה בעוד יום או בעוד שנה. אנחנו מתנגדים לזה. אם הוא הולך לקבל זכות ציבורית אז שימכור את הרכב, אבל הוא לא יכול ללכת למחרת כי יש כאלה שלא יכולים להוציא את הזכות הציבורית. מה יהיה בענף הזה? נהג מונית עובד 16 שעות על מנת לקבל את חתיכת הלחם שלו.

אלברט בן גיאת:

חוסר במוניות נובע ממחיר הנסיעה. לנסוע היום במונית זה יותר זול מאוטובוס. אם יגדילו את המכסה אז אנשים ישבו על ארגזים של תנובה בתוך המונית ויסעו בלי מזגן. אתה יודע כמה אלמנות ויתומים חיים מהמספר שאבא שלהם השאיר להם. אני לא רוצה שהילדים שלי יהיו סוציאליים. אתם חותכים פה כדי להכניס למדינה כסף, ובסוף יתרבו לכם הסוציאליים שתצטרכו לממן אותם.

נסים דהן:

לפי דעתי צריך לאמץ לעצמינו מודל, כך שהמספרים שיונפקו לא יהיה להם את אותם זכויות כמו המספרים הישנים. צריך למצוא איזה שהיא דרך, שמי שמקבל מספר יהיה מוגבל לתקופה מסויימת שתקבע בתקנות כמו של שנה שנתיים או שלוש, ולא יהיה לו את אותם זכויות כמו המספר הישן.

יש שתי אפשרויות לאסוף נוסעים. יש את האפשרות לאסוף דרך תחנה כך שנהג מונית קשור לתחנה ורק סדרן התחנה יכול להפנות אותו לכתובת, ויש את האפשרות של

מוניות שמסתובבות ואוספות נוסעים. באירופה זה מאוד מקובל שיש שני סוגי מוניות. יש מוניות שאמורות לאסוף נוסעים מהקו, ויש מוניות שבשום פנים ואופן לא מורשות לאסוף נוסעים ברחוב רק אם סדרן התחנה מפנה אותן לכתובת.

אסור להגיע למצב שאותם בעלי מספרים שהשקיעו את מירב כספם וקנו מספרים, ימצאו את עצמם בלילה אחד שערך הנכסים שלהם ירד כיוון שהם יהיו עם מספרים ישנים, שמקנים להם זכויות יתר לאסוף נוסעים ברחוב ולא דווקא בתחנה. אלה שיקבלו מספרים חדשים יהיו חייבים להיות צמודים לתחנה לתקופה מסויימת, שאותה השר יקבע. מספר חדש זה נהג חדש בעל מונית חדשה, והוא צריך להוכיח את עצמו. צריך למצוא איזה שהיא דרך, שאם הנהג לא מוכיח את עצמו אז המספר ישלל ממנו.

היו"ר אלי גולדשמידט:

יש פה הרבה מאוד רעיונות. מן הראוי היה שלפני שתוקצה בפעם הבאה הקצאה יהיה פה דיון מקיף שאליו יובאו כל ההצעות שהושמעו פה. יש את ההצעה של חבר הכנסת נסים דהן לבוא ולבדוק מה קורה עם הקצאת הזכויות החדשות מבחינת ההגבלה לתקופה מסויימת. ישנו הנושא של שינוי, לבדוק אולי כן תהיה אפשרות של מכרז או דרך אחרת של הקצאת זכויות. ישנו הנושא של הצמדה, קביעת כללים או עידכון הכללים עד סוף השנה. ישנו הנושא של התאמת התעריפים, שבאמת כאשר אתה היום ממלא מוניות אז זה יותר זול מאשר כאשר אתה נוסע באוטובוס פר אדם. זה גורם לשחיקה מאוד גדולה ברווחיות של המוניות וביכולת שלהן להתפרנס.

הדבר החשוב ביותר הוא המאבק ב"חאפרים". פה יש לנו את האוצר, והוא זה שצריך לאשר לנו את כוח האדם ואת התקציבים. צריך לעשות מאמץ מאוד גדול בנושא הזה. אני מציע ליו"ר הנכנס, חבר הכנסת אבי יחזקאל, לקיים דיון רחב לפני שמגיעים להחלטה קונקרטיית לגבי הקצאה נוספת של מוניות לקראת השנה הבאה.

יצחק לוי:

על פי בקשת משרד הביטחון 100 מהזכויות שיוקצו יהיו מיועדות לנכי צה"ל.

נסים דהן:

לפי איזה קריטריונים?

יצחק לוי:

לפי הקריטריונים שקבועים בחוק, ובהסתמך על הקשר שיש לנו עם משרד הביטחון. בכל הקצאה יש הקצאה מיוחדת לנכי צה"ל, וגם הפעם הדבר הזה יעשה.

אני רוצה להודות ליו"ר הוועדה. הוועדה שתוקם במשרד התחבורה, עוד לפני שנת 1998, כבר תטפל ברפורמות האלו. יש הרבה סוגיות שאני לא יכול לומר כאן מה נעשה איתן, כי הן מאוד מסובכות, אבל יש דברים הרבה יותר פשוטים שאפשר לקדם כמו עדכון תעריפים וכו'.

גדעון עזרא:

בעניין הנושא של ה"חאפרים", מי היום נלחם בזה? אני יודע שבירושלים המזרחית אף אחד לא נלחם בזה, אף אחד לא עושה כלום ואנחנו סתם מדברים באוויר.

יצחק לוי:

זה לא שמדברים באוויר. אנחנו מודים בכך שלמשרד התחבורה אין כוח אדם לכפות, וגם למשטרה אין כוח אדם לעסוק בנושא הזה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אנו מעלים להצבעה את בקשתו של שר התחבורה להקצות 950 רשיונות. 100 הרשיונות לנכי צה"ל זה רק מבחינת הודעה, וזה לא טעון את האישור שלנו.

ה צ ב ע ה

בעד- 4

נגד - 0

אושר

תודה רבה הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 09:15