

פרוטוקול מס' 145

מישיבת ועדת הכלכלה

יום שלישי, כ"ד בתמוז התשנ"ז (29 ביולי 1997), שעה 10:00

נוכחים:

חברי הוועדה:

שלום שמחון - מ"מ היו"ר
נסים זהן
יצחק וקנין
גדעון עזרא

מחזמים:

רות בן-ברוך	- עוזרת שר התחבורה
שושנה מורן	- מנהלת מחלקת מוגיות, משרד התחבורה
עו"ד אלי אביר	- לשכה משפטית, משרד התחבורה
הרצל בן-יהושע	- אגף הכלכלה, משרד התחבורה
עו"ד עדה וייס	- לשכה משפטית, משרד התחבורה
אופיר קרני	- רפרנט אגף תקציבים, משרד האוצר
בני רובין	- יועץ משפטי, משרד המשפטים
אברהם פריד	- יו"ר ארצי, ארגון בעלי המוגיות
צביקה אברמוביץ	- יו"ר ארגון בעלי המוגיות בירושלים
דן שטפל	- איגוד בעלי המוגיות השכירים
נחמיה אהרן כהן	- איגוד נהגי המוגיות השכירים בתל-אביב
אביחי היישיין	- מייצג את הנהגים השכירים (לא זרך ההסתדרות)
בני גבאי	- ארגון מורי נהיגה
יוסי שא-נס	- מנכ"ל הרשות להגנת הצרכן

הירעצת המשפטית: אתי בגדלר

מנהלת הוועדה: לאה ורון

רשמה: אירית שלהבת

סדר היום: 1. אגרה להגשת בקשה לרשיון להפעלת מוגית - בהתאם לסעיף 2 לחוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 43) (הוראת שעה ותיקון הפקודה), התשנ"ז-1997.

**אגרה להגשת בקשה לרשיון להפעלת מוניית - בהתאם לסעיף 2 לחוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 43)
(הוראת שעה ותיקון הפקודה), התשנ"ז-1997**

היו"ר שלום שמחון:

הישיבה אמורה להסתיים בשעה 10:30 כך שאני מבקש ממי שמתכוון לומר את דברו לעשות זאת בקיצור. על סדר היום הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה. היום אנחנו אמורים לאשר "אגרת הגשת בקשה לרשיון להפעלת מוניית", בהתאם לסעיף 2 להצעת החוק של חבר הכנסת אברהם יחזקאל. בפנינו יש מכתב של מנכ"ל משרד התחבורה שמבקש להודיע כי "בדעתו לקבוע את האגרה להגשת בקשה לרשיון להפעלת מוניית בסך 500 ש"ח, בהתאם לסעיף 2 בהצעת החוק. אגרה זו תעודכן פעמיים בשנה בהתאם לעדכון האגרות הממשלתיות האחרון".

נסים דהן:

זו הבקשה לקבלת רישיון. למה נקבעה אגרה של 500 ש"ח?

לאה ורון:

אני רואה שבציגי משרד התחבורה לא הגיעו. אין מי שייציג בוועדה את נימוקי משרד התחבורה לבקשת האגרה.

אופיר קרבי:

נמצא פה נציג משרד האוצר. אני יכול להסביר את גובה האגרה המתבקש.

אתי בנדלר:

אני רוצה להעיר שכאשר נכתב המכתב ב-15.7 דובר עדיין על הצעת חוק. בינתיים יש לנו כבר חוק. החוק, כפי שהתקבל בקריאה שניה ושלישית בכנסת ב-22.7, אמר כדלקמן: "המבקש רשיון להפעלת מוניית, ישלם בעד הגשת הבקשה אגרה בסכום שיקבע שר התחבורה באישור ועדת הכלכלה של הכנסת." זה נושא הדיון, ועכשיו זה על-פי חוק.

(הישיבה הופסקה למשך 3 דקות)

עדה וייס:

אנחנו מתנצלים על האיחור. היה חפץ חשוד ומנעו מאיתנו להגיע.

היו"ר שלום שמחון:

אנחנו חוזרים לדיון בנושא אגרת הגשת בקשה לרשיון להפעלת מוניית, סעיף 2 לחוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 43) (הוראת שעה ותיקון הפקודה), התשנ"ז-1997, של חבר הכנסת אברהם יחזקאל, שבינתיים אושר כחוק. שר התחבורה מבקש לאשר אגרת הגשת בקשה לרשיון להפעלת מוניית בסך 500 ש"ח בהתאם לסעיף 2 להצעת החוק. אני שואל את נציגי משרד התחבורה, למה 500 ולא 3,000?

הרצל בן-יהושע:

זו שאלה קשה. בוא ניקח את ההפרש בין האגרה הצפויה לבין מחיר השוק, בסדר גודל של בערך 20-25 אלף דולר. 500 זה פחות מרבע אחוז.

נסים דהן:

לא מדברים על הרישיון. מדברים עכשיו רק על הבקשה, רק על הטופס הראשוני, שאדם מגיש בקשה למשרד.

הרצל בן-יהושע:

אני לא סתרת את מה שאתה אמרת. אנחנו רוצים לצמצם את מספר הפונים. אנחנו רוצים שמי שיש לו עניין לקבל רישיון למונית ולהפעיל את המונית לאחר מכן יגיש את הבקשה למונית. אנחנו לא רוצים להפוך את העניין הזה למעין הגרלה. כפי שאמרת, ההפרש בין מחיר המונית בשוק לבין המחיר הצפוי הוא בסדר גודל של 20-25 אלף שקל. חשבנו שזה הגיוני לבקש איזושהי אגרה מאדם שמגיש את הבקשה ומתכוון להפעיל את המונית, בסדר גודל של פחות מ-1/4 אחוזו בנייה מההפרש בין מחיר השוק לבין המחיר של המונית במידה והוא יזכה בהגילה.

צריך לקחת בחשבון אלמנט נוסף, בסך הכל אם אנחנו נהפוך את זה לחופשי ולא נבקש אגרה או כל אדם יוכל להגיש בקשה ויהיה כדאי לו להגיש. במיקרה הטוב אם יזכה הוא ירוויח 25,000 דולר, מה איכפת לו להגיש בקשה?

נסים זהו:

אתה מתכוון לאנשים שיש להם כסף, שיוכלו לשלם את הזכיייה.

הרצל בן-יהושע:

גם אם אין לו כסף, כדאי לו ללוות את הכסף, לקבל את הרישיון ולמכור את הזכויות.

עדה וייס:

הוא יכול למכור מייד.

הרצל בן-יהושע:

אני חושב שכל אדם שהוא בר דעת, אפילו אם הוא צריך לחכות שנה שלמה, כדאי לו להגיש בקשה. ככל שאנחנו מגיילים את מספר האנשים הלא רציניים שפונים, אנשים שהמניע שלהם הוא להרוויח כסף, אנחנו בעצם מקטינים את ההסתברות שאנשים שיש להם עניין לקבל רישיון, שמתכוונים להפעיל את המונית, אכן יזכו במונית.

נסים זהו:

אדוני היושב-ראש, בדיון מקדים, לפני שבציגי משרד התחבורה הגיעו לכאן, שמענו פחות או יותר את עיקרי הטיעון, ש-500 שקל הם בעצם "דמי רצינות", או "דמי סינון", תקראו לזה איך שאתם רוצים. העיקרון מקובל עלי אבל לא מקובל עלי שיהיו מיסים עקיפים במדינת ישראל. זאת אומרת, כל אזרחי מדינת ישראל מחזיקים רישיון וכולם מגישים בקשה לרישיון. בקשה לרישיון רכב לא עולה 500 שקל דמי רצינות. למה? כיוון שאנחנו יוצאים מתוך נקודת הנחה שיש סיבסוד צולב במשרד התחבורה. משרד התחבורה מחידוש רישיונות רכב של תושבי המדינה מכניס לקופת אוצר המדינה מיליוני שקלים. זאת אומרת שזה לא דמי עלות. אם משהו יבוא וייטען ש-500 שקל זה העלות של משרד התחבורה כדי לבדוק את הבקשות לרישיונות, זה משהו אחר, אבל אני חושב שלא זה המצב.

הרעיון של דמי רצינות או דמי סינון מקובל עלי. יש לי הצעה מאוד פשוטה, תעלו את זה ל-1,000 שקל אבל זה יהיה פיקדון ומי שייזכה זה יקוץ לו מהסכום הכולל. מי שלא יזכה יקבל את כספו אחרי 6 חודשים. אני לא רואה שאנשים ישמחו להפקיד 1,000 שקל כדי להירשם.

צביקה אברמוביץ:

אנשים יהיו מוכנים להפקיד גם 15,000 שקל, אם הכסף יחזור.

נסים זהו:

אם כך, אז גם 500 שקל זה לא חשוב. אם הטענה היא שגם 1,000 שקל לא יהיו מחסום או 500 שקל על אחת כמה וכמה הם לא מחסום. אז אין פה דמי רצינות. אז זה סתם מס. אם כך, לא עשינו כלום. אז תגיד 50,000 שקל. אם אתה אומר שלאדם לא איכפת להוציא מן הכיס 1,000 שקל ל-6 חודשים ולהפקיד אותם באוצר המדינה, שאולי הוא יקבל אותם חזרה או שזה יקוץ לו לאחר מכן, אם זה לא מחסום או גם 500 שקל שלא חוזרים הם לא מחסום.

אופיר קרני:

מטרת האגרה, כפי שצויין פה על-ידי משרד התחבורה, להוות איזושהו חסם בפני אותם אנשים שיירצו להגיש בקשות לא מן הטעם של רצון לעבוד כנהגי מוניות.

הדבר השני זה הנושא של עלויות הטיפול בבקשות. עלויות הטיפול, כפי שאנחנו חישבנו אותן, וזה בהתאם לעלויות שהיו בשנה שעברה, בהתאם לבקשות שהוגשו בשנה שעברה, הן בסדר גודל של 500 ש"ח.

היו"ר שלום שמחון:

אפשר לראות מיסמך של תחשיב כזה?

אופיר קרני:

אני אמציא לך מיסמך באופן אישי, אני אשלח לך.

ההערה השלישית, במידה ותחזיר את הסכום, ואין חשיבות לגובה שלו, לאותם ספקולנטים או למעשה לא ביצעת פה סינון.

היו"ר שלום שמחון:

הכסף - אין בו שום אלמנט לסינון. הטיעון השני שלך, לגבי עלות הטיפול בבקשות, הוא הגיוני ואתה צריך להציג מיסמך לוועדת הכלכלה שמחשב את העלויות ביחס לשנה האחרונה או ל-3 השנים האחרונות, ותראה שאכן זה עולה 500 שקל. אולי תראה שזה עולה רק 200 שקל או שזה עולה 700 שקל ואז זה המחיר שצריך להיקבע. אם זו העלות שלך אז כך זה עולה לך. אבל אם זה משמש כסינון, 500 שקל זה לא סינון אמיתי.

אופיר קרני:

אמרתי שיש פה שני דברים: (1) הנושא של הסינון; (2) הנושא הטיפעולי, העלות של הטיפול בבקשות, והוא בגובה 500 שקל. אני אמציא לך את המיסמך.

היו"ר שלום שמחון:

לא לי. לוועדת הכלכלה.

יוסי שא-נס:

אני חושב שלא צריך להטיל מס. זה גם לא אמצעי לסינון. אמצעי סינון צריכים להיות בתוך החוק. סעיפי החוק צריכים לסגן בין מי שצריך לבין מי שלא. 500 שקל לא יסנו שום דבר. הם יסנו אולי רק בין מי שיש לו לבין מי שאין לו. מי שאין לו - לא ישלם את ה-500 שקל.

היו"ר שלום שמחון:

הם יסנו רק בין אדם שמבקש להגיש 10 בקשות לבין מי שלא יכול להגיש אפילו בקשה אחת.

יוסי שא-נס:

קשה לי להאמין ש-500 שקל פר אדם זה ההוצאות בפועל, זה לא סביר. אני מכיר הרבה ענפים אחרים ולא עולה לפקיד לטפל בבקשה 500 שקל, בטח לא לפקיד ממשלתי.

אברהם פריד:

אני רוצה להגיד את דעתי לגבי דמי רצינות. בעבר באחת הישיבות של ועדת הכלכלה, בראשותו של חבר הכנסת אלי גולדשמידט, התקבלה פה החלטה פה אחד שאמרה שהוועדה ממליצה לשר התחבורה למצוא מקורות על מנת לממן את

נושא הביטחון של נהגי המוניות. אני ממליץ שהכסף מהאגרה הזאת יעבור לכסות את הנושא של ביטחון נהגי המוניות, שהוא נושא מאוד חשוב.

היו"ר שלום שמחון:

לפי מה שנאמר פה על-ידי נציג האוצר זה לא מטרתה של האגרה הזו.

אברהם פריד:

יש לי מה להגיד בעניין הזה. נציג האוצר מקבלים כבר 135,000 שקל וגם משם אנחנו לא מקבלים אפילו גרגר של רבע אחוז לנושא זה. פה מציגים מקורות שמהם ניתן לתת כסף לנושא הביטחון.

היו"ר שלום שמחון:

הביטחון של נהגי המוניות הוא הכי חשוב. אני אציע ליושב-ראש הוועדה, לחבר הכנסת אברהם יחזקאל, לקיים על זה דיון בזמן הקרוב.

צביקה אברמוביץ:

לגבי האגרה, אני רוצה לתמוך בדיעה של משרד התחבורה. כדי לתת זכויות ציבוריות לנהגי מוניות משרד התחבורה הקים ועדות ציבוריות חיצוניות שבודקות את הכשירות של הנהגים, אם מגיע להם או לא מגיע להם. הבדיקה הזאת עולה כסף. חברי כל ועדה ציבורית כזאת מקבלים שכר עבור השתתפותם. יש עלויות כדי לדעת אם האנשים עומדים בקריטריונים. מה בדיוק העלויות? על זה נציג האוצר יוכל להגיש מיסמכים, או אגף הכלכלה של משרד התחבורה.

מעבר לזה, אני חושב שחייבים להיות זמי רצינות. אנחנו היינו עדים לחלוקה שהיתה בקדנציה הקודמת, שחילקו באותה שיטה לציבור הרחב ואנשים הציפו את משרד התחבורה בבקשות. אנשים רשמו בקשות על שם ילדים קטנים, הציפו את משרד התחבורה בבקשות ולקח זמן רב כדי לסגן את כל הבקשות האלה ולהביא למצב שיהיה אפשר להפעיל את החוק הלכה למעשה. אני חושב שחייבים להיות זמי רצינות. חבר הכנסת נסים דהן אמר ש-500 שקל לא מהווים סינון. על זה צריך לתת את הדעת היום, האם גובה האגרה צריך להיות 500 שקל או שזה צריך להיות 2,000 שקל. זה בדיוק נושא הדיון היום. אני חושב שהאגרה צריכה להיות גבוהה עד כמה שאפשר, במידת הסבירות.

דן שטפל:

זכורה לנו ההגרלה הקודמת, כמו שאמר מר צביקה אברמוביץ.

היו"ר שלום שמחון:

זה לא הגרלה. זה הגשת בקשה (אף שאחר-כך עושים הגרלה).

צביקה אברמוביץ:

אנשים הפקידו 10,000 שקל, ואחר-כך הפקידו 18,000 שקל במשרד התחבורה, סכום כזה גדול, לא דובר על 500 שקל אלא על 15,000 שקל, ואז היו כמדומני 20,000 מגישי בקשות. אני רוצה להגיד שהחוק החדש הוא עלבון לגבינו כי זה ממש קזינו.

היו"ר שלום שמחון:

אם היינו קובעים 3,000 שקל והם היו מוזורים למי שלא זכה, האם זה היה משיבוע את רצונך?

צביקה אברמוביץ:

אם תיקח רבע ממצצית האגרה כדמי פיקדון ואחרי זה תחזיר לו את זה לא צמוד או אתה תיראה שהרבה אנשים יעשו חושבים. העניין הוא שאז נתנו 15,000 שקל והחשיבו את זה על חשבון המספר אז לאנשים לא היה איכפת להגיש בקשות. ברגע שאתה קובע אגרה גבוהה ומגיש הבקשה לא מקבל אותה חזרה, זה ירתיע.

נסים דהן:

בפעם שעברה היו 70 מספרים והגישו 2,300 בקשות.

צביקה אברמוביץ:

אני מדבר על החוק של קורפו, שהיה שר התחבורה.

דן שטפל:

אני מכיר אנשים שיש להם שותפות במוניות שהגישו 100 בקשות.

נסים דהן:

את זה כבר צריך לתקן בחוק.

היו"ר שלום שמחון:

אני רוצה לשמוע את היועצת המשפטית ואחרי זה נסכם.

אתי בנדלר:

למעשה הדברים כבר נאמרו כאן אבל אני רוצה בכל זאת כיועצת משפטית של הוועדה לומר איך אני רואה את הדברים מבחינה משפטית. הועלו כאן ביטויים כמו "אגרת רצינות", "אגרת סינון" וכיוצא באלה. למיטב הבנתי, כפי שהדברים הוצגו בעבר על-ידי השר ועל-ידי מנכ"ל משרדו, התיקון לחוק, המאפשר גביית אגרה, למשל בשל הגשת בקשה לרשיון להפעלת מונית, בעצם החלו בוועדה אחרי שהוועדה אישרה כבר לקריאה ראשונה את הצעתו של חבר הכנסת אברהם יחזקאל לגבי הגדלת מיכסת הרשיונות לשנים 93-96. אני הייתי מעורבת בתהליכים. השר פנה קודם כל אלי ושאל אותי אם אני עוד יכולה לעצור את העלאת החוק ואת העברתו למשרד המשפטים כיוון שהוא מבקש לשלב את נושא האגרה באותה הצעת חוק כדי לקצר את ההליכים. היו שיחות על הנושא הזה.

כפי שהדבר הוצג, לי על כל פנים, ולמיטב זכרוני גם לוועדה לאחר מכן, לא דובר לא על דמי רצינות ולא על סינונים כאלה או אחרים, כי זו לא מטרת אגרה. המטרה היא לכסות את העלויות של המשרד. אני רוצה לקרוא לכם את דברי ההסבר לסעיף הזה בהצעת החוק, כפי שפורסמו ברשומות. לגבי סעיף 2, הוא הסעיף שמאפשר את גביית האגרה הזאת נאמר כך: "בסעיף 1 לחוק, תוקן סעיף 14 לפקודה, כך שהחל מיום 1 בינואר 1997 מכסת הרשיונות להפעלת מונית תהיה בכל שנה 550 רשיונות. הגשת הבקשות לרשיונות פתוחה לכלל הציבור כמעט בלא הגבלות. לפיכך, צפוי משרד התחבורה לקבל מספר רב של בקשות, כשקליטת הבקשות, רישומן וביצוע הגרלה לצורך קביעת הזוכים ברשיונות, כרוכים בעלויות רבות. ...".

לפיכך בקשתו של יושב-ראש הישיבה לקבל תמונה לגבי העלויות הכרוכות בקליטת אותן בקשות, הטיפול בהן וביצוע ההגרלות היא מאוד רלוונטית לצורך קביעת גובה האגרה המבוקשת. כל יתר הדברים שהועלו כאן, למשל לסגן את מספר הבקשות, זה לא תפקיד האגרה. כשהוועדה תיקנה את פקודת התעבורה בתיקון מס' 38 היא החליטה אז, וזה מה שהכנסת אישרה, לא להוסיף קריטריונים של וותק, של רצינות וכיוצא באלה לצורך השאלה מי יהיה זכאי לקבל רישיון להפעלת מונית. אי אפשר להכביס את זה היום בדלת האחורית באמצעות האגרה. כל אלה שיקולים לא רלוונטיים לדעתי.

נסים דהן:

אני חושב שגם אם זה לא כתוב בחוק ואם זה לא לפי רוח החוק, מן היותר וכן ההגינות שאנחנו כוועדה ניתן את דעתנו על זה ושנכניס את זה אפילו לאחר זמן. אחרי שהחוק כבר התקבל והוא לכאורה סגור אפשר להכניס את זה ברוח החוק. בהחלט חשוב מאוד שהנושא הזה של רצינות, כדי למנוע ספקולציות ככל האפשר, שלא עשרות אנשים יגישו בקשות שייחסמו את המשרד, כמו שקורה במיכרזים. אנחנו מכירים את הפטנטים במיכרזים. או בואו נעשה את זה כמו במיכרז. אני מציע ששר האוצר יכתוב בתקנה, שחוזק מהאגרה ב-50 שקל גם צריך להפקיד ערבות של 10%.

אתי בנדלר:

חבר הכנסת דהן, מה שהחוק איננו מסמיך את השר לעשות, השר איננו רשאי לעשות. חקיקת המשנה צריכה להיות בהתאם לחקיקה הראשית, בהתאם למה שהשר מוסמך לעשות.

נסים דהן:

אנחנו מדברים על מיכרו. הגרלה זה מיכרו. ברגע שאנחנו אומרים לכל העולם לפנות ורק חלק יזכו, זה מיכרו. אז יש מיכרו שבו הולכים לפי מי שזול יותר ויש מיכרו בצורת הגרלה.

אתי בנדלר:

יש פה הגרלה מכוח החוק. החוק קבע מה הם התנאים להגשת מועמדות למיכרו. עד לתיקון האחרון אי אפשר היה גם לדרוש אגרה בעד עצם הבקשה להפעלת מוביט. היום מותר לדרוש אגרה שתפקידה, כפי שהוצהר, וכפי שהיתה כוונת המחוקק, היא לכסות את העלויות, פחות או יותר, שנגרמות למשרד. הא ותו לא. כל דבר אחר מחייב תיקון בחוק כדי להסמיך את השר לעשות את זה. בהיעדר הסמכה מפורשת בחוק אי אפשר לעשות את זה במסגרת חקיקת משנה.

נסים דהן:

חבר הכנסת וקנין ואני מציעים אגרה של 1,500 שקל, שתקוּזו למי שזכה.

אתי בנדלר:

הבקשה היא של השר. הוועדה יכולה לקבל או לא לקבל את בקשת השר, לאשר את האגרה המוצעת או לא לאשר את האגרה המוצעת. מצד אחד אתה ביקשת שמשרד האוצר ומשרד התחבורה יציגו בפניך איזשהו מיסמך שמדבר על העלויות, שייראו מה הן העלויות שבאמת עלולות להיגרם למשרד.

הי"ר שלום שמחון:

חבר הכנסת דהן, אני מציע שהאישור של ועדת הכלכלה יהיה מותנה בהצגת נתונים לגבי עלויות על-ידי משרד האוצר.

יצחק וקנין:

כמה בקשות מוגשות בשנה?

אברהם פריד:

בהגרלה הקודמת היו קריטריונים. פה אין קריטריונים, אז יהיו 20,000 בקשות.

אתי בנדלר:

חבר הכנסת דהן, הצעת אגרה כזאת לא תעמוד בשום מבחן משפטי והיא תהיה בלתי חוקית בעליל. לקבוע אגרה כדי לסגן את הבקשות, ללא קשר לעלויות המשרד, זה בלתי חוקי, זה לא יכול לעמוד במבחן. זה דבר אחד.

דבר שני, אני רוצה להביא לתשומת ליבך, בניח שהיו מוכיחים עלויות מאוד גבוהות, קביעת אגרה כל-כך גדולה תביא גם לתוצאה הפוכה, ששכיר כלשהו, שהוא שכיר כבר הרבה מאוד שנים ואין לו יכולת לשלם אגרה כזו, לא יוכל בכלל להגיש בקשה.

נסים דהן:

נהגי המוביט אומרים שהם היו צריכים להפקיד 18,000 שקל. ההפקדה היתה לא מהיום למחר אלא לתקופה ארוכה, ל-6-7 חודשים.

נחמיה אהרן כהן:

במיקרה זה יגישו בקשות 150,000 אנשים.

נסים דהן:

האם אנחנו רוצים להעשיר את קופת המדינה בצורה עקיפה? אז שייגידו שיש מס מוניות.

היו"ר שלום שמחון:

אם אתה מעלה את זה כרגע ונותן אפשרות לבעלי יכולת להגיש יותר מבקשה אחת, אתה מקטין את היכולת של אדם חסר יכולת להגיש יותר מבקשה אחת, כי החזק יכול להגיש 10 בקשות.

נסים דהן:

מה שאתה עושה, שהחזק יגיש 1,000 בקשות במקום 500 והחלש יגיש רק 2.

היו"ר שלום שמחון:

אם אתה מתייחס בעניין הזה לעלויות האמיתיות אתה מתייחס לעובדה שיהיה אפשר להגיש בקשות סבירות, לא בקשות אחרות. פה זה לא בריא להגדיל, לדעתי. זה בריא להגדיל רק אם אחרי זה הכסף חוזר.

נסים דהן:

אני מציע לקיים עוד ישיבה על הנושא הזה.

יצחק וקנין:

מה המטרה שלנו? אם אתה לוקח ערבון של 18,000 ומחזיר אותם או כאילו לא נעשה כלום. אדם שיש לו כסף יכנס עם 10 בקשות וזה שאין לו יכנס עם בקשה אחת או לא יכנס בכלל. אנחנו רוצים לתת לכולם אפשרות להיכנס.

היו"ר שלום שמחון:

אני מציע סיכום כזה, משרד האוצר יגיש את החומר לוועדת הכלכלה והוועדה תאשר את הבקשה אחרי הגשת החומר.

אתי בודלר:

האגרה הזאת צריכה להיות קבועה בדרך של תקנות. אני מבקשת מנציגי משרד התחבורה לקראת הדיון הבא להעביר את נוסח התקנות המוצעות.

הרצל בן-יהושע:

(אומר בעמידה) כבוד היושב-ראש, בכל זאת הייתי רוצה לציין שהעלויות של הפעלת ועדת מוניות בשנה שעברה היו בסדר גודל של בערך 800,000 שקל. כביראה שבשנה הבאה זה יהיה בין 800,000 למיליון שקל.

לאה ורון:

הוא סגר את הישיבה. אין פרוטוקול. עכשיו בעמידה אתה משלים את הפרטים?

הישיבה בעלה בשעה 10:40