

פרוטוקול מס' 261

מישיבת ועדת הכלכלה

שהתקיימה ביום רביעי, י' באייר התשנ"ח (6 במאי 1998), שעה 9:00

נכחו:

חברי הוועדה:
אבי יחזקאל - היו"ר
רפי אלול
אליהו גבאי
עבד אלמאלכ דהאמשה
ניסים דהן
גדעון עזרא
אברהם פורז
שלום שמחון

מזמנים:

נחום לנגנטל	- מנכ"ל משרד התחבורה
צבי יוזנט	- סמנכ"ל בכיר תנועה, משרד התחבורה
עו"ד רוני לוינגר	- לשכה משפטית, משרד התחבורה
עו"ד איריס ויינברגר	- המכס
יפעת רוזה	- משרד המשפטים
אל"מ טל אלוני	- עוזר מתאם הפעולות בשטחים, משרד הביטחון
עו"ד רחל גוטליב	- סגנית היועץ המשפטי, המשרד לביטחון פנים
רפ"ק יצחק הלוי	- אגף חקירות משטרה, המשרד לביטחון פנים
נפתלי מוטו	- קצין חקירות באתגר, המשרד לביטחון פנים
רפ"ק סמדר קרוול	- יועצת משפטית אתגר, המשרד לביטחון פנים
רפ"ק שולמית שמעון	- ראש חוליית תעבורה, המשרד לביטחון פנים
שמואל מלכיס	- איגוד חברות הביטוח
דוד רחנפלד	- אחראי בנושא שמאות, איגוד חברות הביטוח
עו"ד יוסי הלוי	- איגוד חברות הביטוח
זאב וינר	- נשיא לשכת סוכני הביטוח
יצחק צרפתי	- סגן נשיא לשכת סוכני הביטוח
יהושע אושרוב	- יו"ר ועד ענף פחחות, איגוד המוסכים
ישי רבינוביץ	- מנכ"ל איגוד יבואני הרכב
עמי מימון	- יו"ר הוועדה המקצועית לרכב, איגוד השמאים
עמוס ז'ורבסקי	- איגוד השמאים
יונה בן דוד	- מזכיר איגוד מכוני הרישוי
אבי גלנצר	- יו"ר איגוד מכוני הרישוי
יוסי סקורניק	- יו"ר ענף חלפים לרכב מנכ"ל מוטו פרטס, איגוד לשכות המסחר
גדעון רייס	- איגוד לשכות המסחר
ליאת גרינבאום	- התנועה לאיכות השלטון
אודנה ביבר	- דוברת המועצה לצרכנות, ארגוני הצרכנים

יועצת משפטית: אתי בנדלר

מנהלת הוועדה: לאה ורון

קצרנית: סיגל גורדון

- סדר-היום:
1. הצעת חוק למניעת גניבות כלי רכב (הוראת שעה), התשנ"ח - 1998 של חבר הכנסת רפי אלול.
 2. הצעת חוק להסדר השימוש בחלקי רכב משומשים (הוראת שעה), התשנ"ח - 1997.

היו"ר אבי יחזקאל:

בוקר טוב, אני פותח את ישיבת הוועדה בשתי הצעות חוק למניעת גניבות כלי רכב, האחת של חברי, חבר הכנסת רפי אלול, והשנייה, הצעת חוק ממשלתית. על דעת מציע הצעת החוק, חבר הכנסת רפי אלול, וללא התנגדות הממשלה, נודיע על איחוד הצעות החוק.

רפי אלול:

אני מציע לאחד את הצעות החוק, אך מאחד והצעת החוק שלי מרחיבה יותר בנושאים מסויימים כמו משטרה, אני מבקש שמשרד התחבורה יצטרף להצעה שלי.

אתי בנדלר:

ברצוני להסביר, בקטעים שההצעה שלך מתייחסת אליהם וההצעה הממשלתית אינה מתייחסת אליהם, כמובן שהוועדה תצטרך להצביע על כל סעיף וסעיף. אם הוועדה תצביע כנגד אותם סעיפים, הם פשוט ימחקו. זו המשמעות של איחוד הצעות החוק כי בסופו של דבר, אם מחליטים על מיזוג הצעות החוק, המשמעות היא שתוגש הצעת חוק אחת לקריאה שניה ושלישית.

רפי אלול:

מנכ"ל משרד התחבורה אמר לי, שהוא בעד הצעת החוק שלנו והוא לא מתנגד לרעיון, אלא אם הדברים השתנו מאז.

נחום לנגנטל:

הדברים לא השתנו אבל אני לא מבין את הצעתך.

רפי אלול:

ההצעה שלי מרחיבה יותר מההצעה של משרד התחבורה. כל הקטעים הזהים כמו סימון מחירים, נתעדכן על פי ההצעה שלכם. במקביל, אתם תצטרפו אלינו בהמשך להצעה.

רחל גוטליב:

לא בהכרח.

היו"ר אבי יחזקאל:

מכיוון ששתי הצעות החוק נמצאות כאן, נחליט על איחוד הצעות החוק. בסעיפים המרחיבים של חבר הכנסת רפי אלול נקיים הצבעה בוועדה. נעבוד על הצעות החוק, נבדוק מהם הסעיפים הזהים והשוניים. אני מתחייב יחד עם חבריי בוועדה להעביר את הצעת החוק במהלך החודש הקרוב.

ראשית, נקיים הצבעה על איחוד הצעות החוק.

הצבעה

בעד - 3

נגד - אין

נמנעים - אין

ההצעה לאחד את שתי הצעות החוק נתקבלה.

הי"ד אבי יחזקאל:

קיבלנו את ההצעה לאחד את שתי הצעות החוק, הצעת החוק של חבר הכנסת רפי אלול והצעת החוק הממשלתית.

נחום לנגנטל:

חוק ההסדר בשימוש בחלקי רכב משומשים הינו חוק חשוב מאוד מבחינתנו, אשר בא להסדיר את רעיון החור אליו בורח העכבר בתהליך גניבת הרכב. הרוב המוחלט של גניבות הרכב במדינת ישראל, בין אם הדבר נעשה בשטחי האוטונומיה ובין אם זה נעשה בתוך שטחי מדינת ישראל, באופן עקרוני הדבר לא נעשה על מנת להשתמש באותו כלי רכב. רוב רובן של הגניבות נעשות אוטומטית ממקום הגניבה למקום המשחטה, ומהמשחטה אל המוסכים. יש שתי אפשרויות כיצד להתמודד עם גניבות הרכב. האחת, לחפש את הגנבים ולנסות לעשות את כל המאמצים על מנת לתפוס אותם, ועל כך ממונה המשטרה. זאת בבחינת תפיסת העכבר. דרך נוספת שצוינה גם בדוח לפידות, שלא נתעסק בעכבר אלא נתעסק בחור. מטרת החוק להסדיר את הסימונים בדרך מסוימת, שהמטרה מבחינתנו תהיה, להקים יחידה בתוך משרד התחבורה שתפקח על תהליך הסימון, ואנחנו מאמינים שאם לא ימצאו חלקים שאינם מסומנים ויהיה פיקוח על הסימונים, לא יהיה מצב כדאי או אפשרי לסחור בכלי רכב משומשים ובכלי רכב גנובים. זה עיקרו של החוק ועל כך משרד התחבורה ומשרד האוצר פעלו יחד בתהליך ארוך ומייגע על מנת להקים יחידה בתוך משרד התחבורה ואגף הרכב. נערכנו להקים את היחידה ולהסתובב בין המוסכים. היחידה הזו מוכנה ומחכה לכך שתהיה הסמכות השלטונית לבצע את פעולותיה. אנחנו מאמינים שהתוצאות תהיינה תוצאות מיידיות. במידה ולא, נחזור לוועדה ונסיק את המסקנות. אנחנו מאמינים שנוכל להתמודד עם המשימה. כולנו נרתמים למאבק.

ברצוני לציין, שהעבודה נעשתה בנוכחות רוב הארגונים הנוכחים בחדר הוועדה. במהלך הדברים נפגשנו עם חבר הכנסת רפי אלול, שנרתם למשימה וקיבץ את האנשים. על כן, כאשר פנה אלי חבר הכנסת אלול בבקשה לאחד את הצעות, נענית בחיוב.

רפי אלול:

ראשית, ברצוני להודות ליושב ראש הוועדה, שכהבטחתו כינס את הוועדה לישיבה בנושא כבר בשבוע הראשון של המושב.

נפגשנו מספר פעמים עם אנשי משרד התחבורה, ברצוני לומר, שהדברים התקדמו ועובדו בזכותם. שיתוף הפעולה של אנשי משרד התחבורה והכנסת גם לכך, שיש היום מודעות גדולה במשטרה לכל נושא גניבות הרכב והנושא עלה על סדר היום הציבורי. אני חושב שהחלק החסר הוא חלק החקיקה המאפשר את איוש התקנים.

אני מצטרף לעמדה של משרד התחבורה בנושא החלפים. ברור שחלק מפתרון הבעיה הוא סימון החלפים. הפרמטרים לסימון החלפים ברורים, טיפלה בכך ועדה שבמשך כמעט שנה עסקה בסוגיה. אך שני קטעים חסרים והם, הראשון, התקנים של המשטרה. והשני, המעברים השונים במחסומי צה"ל, אין בדיקה לרכבים היוצאים והנכנסים דרך המחסומים.

אשמח שהחוק יובא כמקשה אחת. משיחות שלי עם השר לביטחון פנים ואנשי משרדו, הבנתי שהוא לא מתנגד להצעת החוק כולל התקנים.

רחל גוטליב:

פרט לסעיפים של התקנים, זה מעניינו של משרד האוצר.

רפי אלול:

סעיף קטן השונה מעמדת משרד התחבורה הוא בענין הפחתת מיסים. יש ויכוח על המספרים אבל הענין לא משמעותי.

היו"ר אבי יחזקאל:

יש לי שאלה לנציג המשרד לביטחון פנים: האם יש ידיעה למשטרה על מיקום הכפרים שבהם יש משחטות רכב?

נפתלי מוטו:

בהחלט כן.

היו"ר אבי יחזקאל:

בכמה כפרים בתחומי מדינת ישראל יש משחטות רכב?

נפתלי מוטו:

אני לא יכול לציין מספרית, אבל אני יכול לציין שיש כפרים רבים באזורי B, B+, וכן גם באזור A.

היו"ר אבי יחזקאל:

האם נכון לומר, שגם בתחומי הקו הירוק יש משחטות רכב?

נפתלי מוטו:

כן, אבל זה בטל בשישים לעומת מה שקורה מעבר לתחומי הקו הירוק.

היו"ר אבי יחזקאל:

אתה יכול לציין בפנינו מיקום מדוייק, באילו כפרים בתחומי הקו הירוק יש משחטות רכב?

נפתלי מוטו:

אני יכול לומר לך, שגם בתל-אביב יש מקומות שבהם יש משחטות, אך השיטה המבוצעת בכפרים מעבר לקו הירוק היא ללא פחד. באזורים בתוך תחומי הקו הירוק, הדבר מבוצע בזהירות יתרה, בחשיכה ועם אמצעי הסוואה.

היו"ר אבי יחזקאל:

מכיוון שאתם יודעים וערים לבעיה, יש כאן בעיה של כמות ואיכות, מדוע שלא תמשיכו את המבצעים במשך תקופה ארוכה באותם המקומות המוגדרים הידועים לכם? אתם יודעים על מקום שיש בו מחדל, למה לא לבצע פשיטות בכל הכפרים בתחומי הכפר הירוק?

נפתלי מוטו:

זה בדיוק מה שאנחנו מבצעים, לשם כך הוקמה היחידה והדבר מבוצע בשיא התנופה.

היו"ר אבי יחזקאל:

אפשר לקבל נתונים מהתקופה האחרונה, האם היתה עליה בגניבות הרכב או שהיתה ירידה?

שמואל מלכיס:

הנתונים הם נתונים של משטרת ישראל. יש קונוטציה בין התביעות שמוגשות בתכרות לבין רישומי הגניבות במשטרת ישראל. מבחינת הממוצע, ינואר הוא חודש רגיל, שהוא בערך למעלה מ-4,000 כלי רכב. חודש פברואר הוא חודש רגיל ואפילו קצת פחות מהממוצע כי יש פחות ימים בחודש זה. חודש מרס התחיל מצוין כתוצאה מפעילות משטרתית מאוד נמדצת. המחצית הראשונה של מרס הודידה את הממוצע היומי למאה גניבות. זה הישג אדיר, הממוצע היומי הוא בסביבות 140 כלי רכב.

היו"ר אבי יחזקאל:

כאשר התחלתם את המבצע היתה ירידה דרסטית. כלומר, מ-4,000 גניבות בחודש ל-3,000 גניבות בחודש. מדוע שלא תהיה סדרה של מבצעים, שגם תיצור את האפקט וגם בעצם היותה, היא תוריד דרסטית על פי הנתונים את מספר גניבות הרכב?

שמואל מלכיס:

באופן טכני, אי אפשר להיות במצב תמידי של מבצעים. אפשר לבצע מבצע מפעם לפעם והתוצאה היא לדוגמה, חודש מרס. במחצית מרס המשטרה היתה פעילה מאוד ולכן היתה ירידה משמעותית במספר הגניבות. לעומת זאת, במחצית השנייה של חודש מרס המשטרה הרפתה את הרסן וכמות הגניבות השלימה את החסר שלא גנבו במחצית הראשונה. מרס בסך הכל הינו חודש ממוצע.

דפי אלול:

זה רק מוכיח את הטענה שלי, אם היו תקנים, גניבות הרכב היו פוחות.

שמואל מלכיס:

אפריל הוא חודש מצויין, לא בגלל מבצעי המשטרה אלא בגלל נוכחות המשטרה. בחודש אפריל היו ימי חג, כגון: פסח, יום העצמאות ויום הזיכרון עם נוכחות משטרתית גבוהה מאוד בכל מקום. הדבר הביא לירידה הטובה ביותר בגניבות הרכב מזה שלוש שנים.

היו"ר אבי יחזקאל:

מסתבר, שבכל חודש יש ביקוש לכ-3,000-4,000 מכוניות גנובות ולחלפים הנלווים שלהם.

שמואל מלכיס:

יתר על כן, יש לנו הוכחות ברורות, שכאשר המשטרה מפעילה פעילות אזורית במקום מסויים, עקרון הבלון עובד. כלומר, ברגע שלוחצים מצד אחד, הצד השני מתנפח. יש לנו מעבר לאזורים שלפני כן שכיחות הגניבות היתה קטנה.

היו"ר אבי יחזקאל:

אתה יכול לתת לנו סקירה של סוגי הרכב הנגנבים? מה מועדף על הגנב הממוצע?

שמואל מלכיס:

רכב מסוג "מזדה" הפך להיות הרכב הפופלרי שנגנב. "מיצובישי" הוא רכב גניב במיוחד.

הינ"ר אבי יחזקאל:

לקראת הישיבה הבאה נזמין את מפכ"ל המשטרה על מנת שייתן לנו סקירה לשנה הקרובה, מה המדיניות במלחמה בגניבות הרכב.

נחום לנגנטל:

לשאלתך בענין המשחטות, יצא לי לחוג במטוס מעל אזור יהודה ושומרון, אתה רואה בעיניך, כיצד הרכב מגיע למשחטה וכיצד הוא מפורק.

אתי בנדלר:

בהמשך לסקירה הכללית, אולי יש למישהו נתונים של כתבי אישום שהוגשו בגין עבירות גניבות רכב ורמת העונשים המוטלים.

רחל גוטליב:

אמסור את הנתונים בישיבה הבאה.

אתי בנדלר:

אני מציעה, שנציג מטעם הממשלה יקרא את הצעת החוק הממשלתית, אם כי, הייתי מבקשת, שבשלב זה, יציגו את סעיף ההגדרות אבל שהוועדה לא תצביע על כך, מכיוון שייתכן שיהיה צורך בשינוי לאחר שנקרא גם את הצעתו של חבר הכנסת רפי אלול.

רוני לוינגר:

"בעל רכב" - הבעל הרשום ברשיון הרכב שניתן על פי הפקודה:
"חלק" - חלק מרכב כמפורט בתוספת:

בסוף הצעת החוק ישנה תוספת, ובתוספת מצויינים החלקים שעל פי דוח ועדת לפידות הם החלקים הגניבים במיוחד.

אתי בנדלר:

על כן אפנה את תשומת הלב לכך, שבהצעת החוק של חבר הכנסת רפי אלול, "חלק" - המוגדר חלק חילוף וחלק חילוף לרכב המפורט בתוספת, בעוד שבהצעת החוק הממשלתית מדובר בחמישה חלקי חילוף. כלומר, בהצעת החוק של חבר הכנסת רפי אלול, מדובר בתוספת של פגושים קדמיים ואחוריים, ואין כנפיים אחוריות.

רפי אלול:

אמרתי, שבקטע הזה אני מצטרף להצעה של משרד התחבורה.

צבי יחנט:

אמרנו, שאם הכנפיים האחוריות הן חלק מהגג, משמעו שזה בלתי אפשרי. אם זה חלק מהגג, לא נסמן את הגג. לגבי פגושים, אמרנו שזה בלתי אפשרי, מפני שיש תאונות רבות ונצטרך לסמן מיליונים של פגושים, על כן הורדנו את הפגושים.

רוני לוינגר:

"חלק משומש" - "חלק שפורק מרכב שלא לשם הרכבתו מחדש באותו רכב:"

צבי יחנט:

אמרנו, שאם מפרקים חלק לצורך תיקון ומרכיבים אותו בחזרה באותו רכב, לא צריך לסמן אותו. אבל, אם מורידים אותו מרכב ומתכוונים להרכיב אותו ברכב אחר, חייבים לסמן אותו כי הוא כבר חלק משומש. זו הגדרה שהיתה מקובלת על איגוד חברות הביטוח, על המשטרה וכדומה.

רפי אלול:

סיכמנו, שתהיה התאמה עם מה שכתוב בדוח לפידות בענין הזה.

צבי יחנט:

ההצעה הממשלתית בדיוק מתאימה לדוח לפידות.

רוני לוינגר:

"מסמן" - "מי שקיבל הרשאה מהמנהל לסמן חלק לפי הוראות חוק זה:"

משרד התחבורה יצא במכרז לגופים פרטיים שיורשו לעסוק בסימונים.

צבי יחנט:

המכרז מסובך מכיוון שהזכייין יצטרך תוך פרק זמן לסמן, תהיה לו התחייבות לבצע מאגר מידע שייכלול את כל הרישומים.

היו"ר אבי יחזקאל:

כיצד אדע מתי זה יתממש בפועל?

רוני לוינגר:

בהצעת החוק כתוב, שהחוק יכנס לתוקף שנה מיום פרסומו.

היו"ר אבי יחזקאל:

מתי אתם מעריכים שהמכרזים יהיו מוכנים?

צבי יחנט:

מפרט המכרז מוכן, אבל אי אפשר לצאת למכרז כל זמן שאין חקיקה ראשית ואין תקנות. ברגע שיהיו תקנות אפשר יהיה לסיים את המכרז ולפרסם אותו לציבור. פרק הזמן הוא שנה מיום כניסת החוק לתוקף.

רפי אלול:

לא יתכן שאי אפשר לבצע זאת בשלושים יום.

היו"ר אבי יחזקאל:

הכל כפוף לחוק והודאת החוק. לכן אני שואל, מה העניין מצריך?

צבי יחנט:

ראשית, העניין מצריך תקנות ולאחר מכן יש לסיים את המכרז, לפרסם אותו לציבור, ולהמתין 60 יום עד להגשת הצעות.

רפי אלול:

אפשר היום לסיים את המפרט.

צבי יחנט:

המפרט גמור, אבל אי אפשר בלי חקיקת משנה.

היו"ר אבי יחזקאל:

לגבי לוח הזמנים, נדון בזה בהמשך.

רוני לוינגר:

"הפקודה" - "פקודת התעבורה.

"רכב" - רכב מנועים כהגדרתו בפקודה:

כאן יש שינוי בין הצעת החוק הממשלתית לבין הצעת החוק הפרטית. שם ההפניה להגדרת רכב היא בחוק אחר.

"רכב באובדן גמור" -

היו"ר אבי יחזקאל:

כאן יש לי תיקון. אני מבקש להוריד מ- 75% ל- 60%.

צבי יחנט:

ב- 75% אין לשמאי שיקול דעת. יש קבוצה נוספת מ- 55%-75%, והשמאי על פי שיקול דעת מקצועי יכול להחליט אם הרכב הולך לגריטא או לשיקום.

היו"ר אבי יחזקאל:

ואז מה שהיה קורה, מכריזים על 54.9%, משפצים את הרכב, מספר הרישיון של הרכב לא משתנה, מחברים כמה רכבים יחד ומבחינה זו פתחו פתח בעייתי מאוד מבחינה בטיחותית.

צבי יחנט:

ועדת לפידות המליצה להוריד ל- 65%. אנחנו מינינו ועדה פנימית של משרד התחבורה, אשר ישרה עם איגודי הצרכנים, עם איגוד חברות הביטוח, והמליצה להוריד ל- 60%. את החקיקה נשנה בהתאם.

היו"ר אבי יחזקאל:

שני הסעיפים יתאחדו לסעיף אחד של 60%.

אתי בנדלר:

זאת אומרת, שלא תהיה פסקה 2.

רוני לוינגר:

אני רוצה לציין, מכיוון שזו חקיקה ראשית, לא יכלנו להפנות לתקנות. ההגדרה תשונה באכסניה הראויה.

יהושוע אושרוב:

54% נזק שהיו נרשמים ברישיון הרכב לאחר שיקום, לאחר ההסדר שמר יחנט ציין, האם נמחקו?

צבי יחנט:

אין יותר 54%. עד 60% מתקנים את הרכב.

יהושוע אושרוב:

60% נכלל רק בנזק תאונתי או כולל גם ירידת ערך?

זאב יחנט:

נזק גלום.

יהושוע אושרוב:

כלומר אין כאן נזק ירידת ערך.

אתי בנדלר:

בכדי שהנושא הזה לא ישאר עלום, אני מבקשת להביא לישיבה הבאה הגדרה של נזק גולמי שייכלל בחוק.

רוני לוינגר:

"המנהל" - "עובד משרד התחבורה ששר התחבורה מינה אותו להיות מנהל לענין חוק זה:
"השר" - שר התחבורה."

סיימנו את סעיף ההגדרות.

היו"ר אבי יחזקאל:

קיבלנו את ההצעה הממשלתית בענין סעיף ההגדרות.

רוני לוינגר:

סעיף 2 הוא הסעיף המרכזי בהצעת החוק, הקובע איסור פלילי לפעולה בחלק שאינו מסומן: "לא יעשה אדם פעולה בחלק משומש אלא אם כן החלק המשומש מסומן לפי הוראות חוק זה. לענין חוק זה, "פעולה" - לרבות רכישה, מכירה, מסחר, העברה לאחר, הרכבה על רכב אחר, החזקה כחלק ממלאי עסקי וכל פעולה כיוצא באלה".

המטרה, להקיף את כל האפשרויות שניתן לעשות בחלק משומש, ולקבוע איסור לעשות כל פעולה בחלק ללא סימון.

"(ג) מי שייבא חלק משומש לא יעשה בו או לגביו כל פעולה כאמור בסעיף קטן (א), אלא לאחר שסומן לפי הוראות חוק זה: ואולם, רשאי הוא להעביר את החלק המשומש למקום שבו יסומן או למקום שבו יאוחסן עד לסימונו". הסיפא, מדברת על היבואנים המייבאים את החלקים. בתקנות נציע הסדר בשיתוף עם הנהלת המכס על החלקים שייצאו מהמכס ויגיעו למחסנים או למקום שיאוחסנו גם טרם הסימון.

"(ד) לא יפרק אדם ולא יתיר לפרק חלק מרכב שלא לשם הרכבתו מחדש באותו רכב אלא לאחר שסומן לפי הוראות חוק זה."

אתי בנדלר:

אני מדגישה, חובת הסימון על פי הצעת החוק הממשלתית חלה אך ורק על חלקים משומשים. התקיים דיון בוועדה בהכנת החוק לקריאה ראשונה, ואז הוחלט, שעל החלקים שעליהם מדובר תהיה חובת סימון גם אם מביאים אותם כחלקים חדשים.

רפי אלול:

סיכמנו שלא, מכיוון שהסכמנו שפועלים על פי דוח לפידות.

אתי בנדלר:

שאלה שניה שמופנית לנציגי הממשלה, בסעיף קטן (ד): "לא יפרק אדם ולא יתיר לפרק חלק מרכב שלא לשם הרכבתו מחדש באותו רכב אלא לאחר שסומן לפי הוראות חוק זה". במידה ומכונית נפגעה, אני נוסעת למוסך ומבקשת מהם, אנא תקנו את רכבי. אינני יודעת באם הם הולכים לפרק את הכנף ובאם לא, האם השמאי יאשר להם החלפת כנף או שיייתקנו את הכנף הקיימת וירכיבו אותה מחדש. לפי הצעה זו אני מבצעת עבירה פלילית. אני מתירה להם לבצע את כל הטעון כדי לתקן את רכבי.

רוני לוינגר:

החלק החדש יצטרך להיות מסומן.

אתי בנדלר:

אני נכנסת למוסך עם רכב פגוע ואינני יודעת מראש האם הם יפרקו את החלקים הטעונים כדי שהשמאי יאשר לתקן או להחליף. אם השמאי מאשר להחליף את החלק, האם אני צריכה לוודא באותו שלב מה עשו עם החלק שפורק מרכבי, אחרת ביצעתי עבירה פלילית?

רחל גוטליב:

למיטב הבנתי אין בעיה כי מתן היתר צריכה להיות פעולה פוזיטיבית. כלומר, לא יתיר: אם בעל הרכב פונה לבעל המוסך ומבקש לשים חלק לא מסומן - - -

הי"ר אבי יחזקאל:

בנצם את אומרת, שאת מצפה שייתקיים משא ומתן.

רוזל גוטליב:

בכך היא לא נותנת היתר. מתן היתר זו פעולה פחיטיבית. מדוע ציינו, לא יתן היתר? בעל המוסך בעצמו לא החליט, הוא אמר לפועל שלו, שים את החלק הלא מסומן. עליו תוטל אחריות פלילית, ולא עליה כי היא לא נתנה היתר אלא רק אמרה, תתקנו. זו הכוונה.

אתי בנדלר:

רציתי שהכוונה תובהר. הכוונה לא ברורה ובשלב הסופי של הניסוח נבהיר זאת.

עבד-אלמאלכ זהאמשה:

אדם שיש לו שני כלי רכב מאותו סוג, לכשייצטרך להחליף חלק מסויים, האם הוא צריך לדאוג לכך שהחלק יסומן?

צבי יחנט:

אם הם נכללים בשמונה החלקים שהוחלט עליהם.

עבד-אלמאלכ זהאמשה:

השימוש הוא לשימוש פרטי ולא מסחרי.

רפי אלול:

סעיף 6 בהצעת החוק שלי פותר את הבעיה.

הי"ר אבי יחזקאל:

בתהליך של איחוד וניסוח מחדש, אין בעיה. ראוי שהנוסח יובהר טוב בשנית.

סמדר קרוזל:

יש לי בעיה בסעיף ב': החזקה כחלק ממלאי עסקי. אני חושבת, שההגבלה של מלאי עסקי מצמצמת זאת למרות שכתוב לרבות. מן הראוי להדגיש, כי לפיכך, אדם שמחזיק בביתו ארבעה מנועים לא מסומנים, הדבר לא יחשב כחלק ממלאי עסקי.

יהושע אושרוב:

אני מדבר על המעטפת בלבד, החלקים החיצוניים, דלתות, כנפיים, מכסה מנוע וכו'. היום יש מכוונות שמגיעות למוסך לשם תיקון ואני צריך לעשות לה טלאי. בגלל אותה דלת שיצאה מכלל שימוש, מחר המשטרה יכולה לומר לי, זה לא מסומן ועל כן עברתי עבירה.

הי"ר אבי יחזקאל:

יש למחוק את המילה "עסקי" בסעיף ב'.

רוני לוינגר:

סעיף 3 הוא הסעיף המרכזי שמסדיר את ענין הסימון. למעשה, הוא ההוראה לחוק המחייב את המסמן. "א. לא יסומן חלק אלא על ידי מסמן ולפי הוראות חוק זה. ב. מסמן לא יסמן חלק אלא לבקשת אחד מהמפורטים בפסקאות (1) ו-(2) ובהתאם להוראותיהן: (1) יבואן - לגבי חלק משומש מיובא, בהסתמך על רשיון היבוא של היבואן ולאחר שהמסמן נוכח כי החלק המשומש יובא כדין".

החלקים לסימון באים משני מקורות מרכזיים, החלקים המשומשים המיובאים וחלקים לאחר תאונות.

"(2) בעל הרכב -

(א) לגבי חלק שמבקשים לפרקו שלא לשם הרכבתו מחדש באותו רכב כאמור בסעיף 2(ג).

(ב) לגבי חלק המצוי ברכב שנקבע לגביו שהוא רכב באובדן גמור, לאחר שרשיון הרכב הוחזר לרשות הרישוי ורישומו של הרכב בוטל לפי תקנה 289 לתקנות התעבורה".

צבי יחנט:

אנחנו רוצים ליצור מצב וכן יש לנו גם הסכם עם חברות הביטוח, שרכב לגריטא לא ימכר לפני שיסומן. יחזירו את הרשיונות, יסמנו אותו ואז אפשר למכור אותו כאשר החלקים מסומנים.

אתי בנדלר:

נדמה לי, שאני מצביעה שוב על אותה בעיה של בעל הרכב התמים שנכנס למוסכו, והשמאי אישר להחליף את הכנף. דהיינו, מפרקים את הכנף הישנה ומרכיבים כנף חדשה. מה קורה עם הכנף הישנה? אינני יודעת מה יהיה דינה. אולי יתקנו אותה והיא הופכת לחלק חילוף. אני מסתכלת על סעיף 3, אנחנו כבר יודעים שאם מתקנים את חלק החילוף זהו חלק חילוף שחלה עליו חובת סימון. השאלה היא, על מי חלה חובת הסימון של הכנף שפורקה? אני רואה בסעיף 3(ב): "שמסמן לא יסמן חלק אלא לבקשת אחד מהמפורטים בפסקאות (1) ו-(2) ובהתאם להוראותיהן". כמו כן, סעיף 3, פסקה (2): "בעל הרכב - (א) לגבי חלק שמבקשים לפרקו שלא לשם הרכבתו מחדש באותו רכב כאמור... דהיינו, כאשר אני מקבלת את הרכב, אני צריכה לשאול, פרקתם לי חלק? תיקנם והרכבתם אותו מחדש, או שפרקתם אותו והוא לא יורכב מחדש ברכבי? ואם כן האם הוא יהפוך לחלק משומש או שגרסתם אותו לארבעה חלקים? ואם לא גרסתם אותו, אסור לי לצאת מכאן מכיוון שאבצע עבירה פלילית, אלא אם כן, אני, בעלת הרכב, אפנה למסמן ואתן לו הוראה לסמן את החלק. זו התוצאה. אני דנה בשאלה, האם זו האחריות שהצעת החוק הממשלתית מטילה על בעל הרכב?

רוני לוינגר:

בסעיף 3 מצויין, שהאחריות היא של המסמן בלבד.

אתי בנדלר:

בסיטואציה שתארתי, על מי חלה האחריות לדאוג לכך, שהכנף שפורקה מרכבי תסומן?

היו"ר אבי יחזקאל:

אני מבקש שלדיון הבא יהיה ברור שיש להוציא את בעל הרכב מאחריות בעניינים הללו. אני מבקש סעיף ברור שמבהיר את העניין.

אני מבקש לציין מפורשות כל דבר העלול להשתמע ממנו, שבעל הרכב עלול לשאת באחריות על החלק.

אברהם פורז:

יש בעיה אחרת, הביטוח הוא לא חובה. בדרך כלל המבטח בא בנעלי בעל הרכב. באופן משפטי זהו אובדן גמור אצל בעל הרכב. אם יש ביטוח, יכול להיות שצריך ליצור כאן מצב של יריבות ישירה עם המבטח על מנת, שכאשר יש ביטוח מקיף לרכב, האחריות עוברת לחברת הביטוח. במקום שאין ביטוח לא יכולה להיות אחריות כזו.

זאב וינר:

יש אובדן גמור של 50% לרוב חברות הביטוח ואז הרכב עובר לחברת הביטוח ובעל הרכב יוצא מהתמונה. מי האחראי באם חברת הביטוח תמכור את הרכב כשהוא לא מסומן?

ישי רבינוביץ:

מי שהפך להיות בעל הרכב, חברת הביטוח.

היו"ר אבי יחזקאל:

לכל אחד מחיי הרכב יש בעלים גם לאחר שהוגדר כאובדן גמור והוא עובר לחברת הביטוח.

רחל גוטליב:

סעיף 2 מטיל את האחריות על מי שרוצה לעשות שימוש בחלקים המשומשים. לכן, לאור ההערה של גברת אתי בנדלר, ככל שזה לא מספיק ברור, נבהיר. לגבי סעיף 3, החובה חלה על המסמן. אסור למסמן לסמן את החלק אלא לבקשת הגורמים המורשים לבקש ממנו. לכן העניין הוא לא לאחריות בעל הרכב. כל הדיאלוג שתארה אתי בנדלר, הוא לא רלבנטי בהקשר הזה. מי שרשאי לבקש סימון הוא רק בעל הקניין ובעל הקניין לענין זה הוא בעל הרכב. לא יכול להיות, שניתן אפשרות לסימון על ידי גורם פרטי מבלי שבעל הקניין יבקש זאת. לכן, במובן הזה, בעל הרכב הוא זה שצריך לבקש לסמן את החלק.

אתי בנדלר:

אני חולקת על דעתך. מרגע שפורק חלק מרכב שלא לשם החזרתו, אני כבר לא בעליו.

היו"ר אבי יחזקאל:

ביקשתי להבהיר, שבכל מקום שעלול להתרשם שבעל הרכב אחראי על חלק שיצא מהרכב שהוא לא לו, אני מבקש להבהיר זאת בסעיף.

אברהם פורז:

אנחנו צריכים להשתדל עד כמה שניתן, לא לעשות חקיקה שבסופו של דבר לא נאכפת או שיוצרת מצב של עבריינים. יש כאן כמה מצבים. הראשון, הרכב במצב של TOTAL LOSS, בעל הרכב קיבל כסף מחברת הביטוח, וחברת הביטוח מתעסקת עם הגרוטאה. זו סיטואציה כאשר יש ביטוח מקיף כמובן. חברת הביטוח בעלת הרכב, היא שילמה למבוטח את הכסף וכעת היא הבעלים של הגרוטאה, מאותו רגע ואילך האחריות עליה.

מצב שני, כאשר אין ביטוח לרכב, ואז, או שבעל הרכב מחליט לנטוש את הגרוטאה. במוסך נאמר לו, המכונית שווה 10,000 שקל, התיקון יעלה יותר מהשווי, ובעל הרכב מוכר את רכבו לבעל המוסך תמורת 500 שקלים.

לדעתי, אנחנו צריכים להפריד בין שני הסיטואציות הללו ולמצוא להן פתרון מיוחד. כלומר, כאשר מדובר בחברת ביטוח שקיבלה חזקה בגרוטאה מכוח סעיפי הפוליסה, צריך למצוא דין מיוחד. צריך למצוא סיטואציה אחרת כאשר זה לא באמצעות חברת ביטוח. למי שיש מכונית ששוויה היה 10,000 שקל, המכונית נפגעה בתאונה וכתוצאה מהמק שנגרם למכונית, לא כדאי לתקן את המכונית. לכן, בעל הרכב לא ידאג לסמן את החלקים. אי אפשר להטיל אחריות שלא ניתן לעמוד בה. מאותו רגע ואילך, כל מה שיקרה עם הגרוטאה היא באחריות בעל הרכב.

ישי רבינוביץ:

מה הוא עשה עם רשיון הרכב?

אברהם פורז:

נניח שהוא הפקיד את רשיון הרכב.

ישי רבינוביץ:

אם הוא הפקיד את הרשיון, האחריות לא שלו.

אברהם פורז:

רשיון הרכב לא מוכיח בעלות. הרשיון במשרד הרישוי הוא לא הבעלות.

אתי בנדלר:

בסעיף 1 מוצעת הגדרה: בעל רכב הוא הרשום ברשיון הרכב שניתן על פי הפקודה.

יוסי הלוי:

בחוק יש הבחנה בין סעיף 2 לבין סעיף 3.

אני רוצה להבהיר לחבר הכנסת אברהם פורז, שרק שני שליש מהרכבים במדינת ישראל מבוטחים, שליש מהרכבים אינם מבוטחים.

המבטח, מאותו רגע שהוא משלם את תגמולי הביטוח הוא בעליו של הרכב ועליו מוטלת מלוא האחריות.

אתי בנדלר:

אם מחליפים את הבעלות על הרכב?

ניסים זהן:

זו עבירה על החוק, הביטוח פקע.

אתי בנדלר:

בעל הרכב הוא הבעל הרשום ברשיון הרכב.

יוסי הלוי:

הבעלות חסרת משמעות. הסעיף שאת מעוררת מתייחס רק לזכות בסימון.

אתי בנדלר:

אני מבקשת לדעת מה הנוהג, איך פועלים בפועל? יש לי רכב ב-TOTAL LOSS, אני מקבלת תגמולים מהביטוח, מה עושים בפועל עם הרכב שנפגע?

יוסי הלוי:

לא מעבירים בעלות.

אתי בנדלר:

דהיינו, אני ממשיכה להיות הבעלים לצורך הענין.

אברהם פורז:

אבל בפוליסה, חתמת על מסמך והעברת להם את הבעלות. לי למשל יש מכונית שאין לה רישוי. אז מה, אני הבעלים שלו?

יוסי הלוי:

נניח שלא תעבירי בעלות, מה יהיה הפגם? זה לא יפתור אותך מעבירה, זה רק ימנע ממך דבר אחד, שלא תוכלי לומר למסמן לסמן.

אתי בנדלר:

ההגדרות צריכות לאפשר להטיל חובות לאחר מכן בחקיקת המשנה.

אברהם פורז:

לדעתי צריכה להיות תובה על אותו מוסך או מי שמפרק חלק מהגרזטאה, לפני שהוא מזיז הוא חייב לסמן. האחריות לא יכולה להיות על בעל הרכב.

היור' אבי יחזקאל:

יהיה כתוב בחוק: האחריות איננה על בעל הרכב. ביקשתי, שכל מה שמשתמע ממנו, שלכאורה יש אחריות לבעל הרכב, אני בפירוש מבקש הגדרה, שאין אחריות לבעל הרכב.

רחל גוטליב:

הדבר יובהר.

אברהם פורז:

אני חושב, שאנחנו צריכים לכתוב סעיפים מפורשים, מה דינו של מבטח שקיבל לרשותו גרוטאה.

הי"ר אבי יחזקאל:

אם נביא את מעמדן של חברות הביטוח, בוודאי לא נביא זאת בחקיקה ראשית.

אברהם פורז:

למה? אתה לא יכול להביא זאת בחקיקת משנה.

הי"ר אבי יחזקאל:

אני לא רוצה להכתיים קבוצות מסויימות.

אברהם פורז:

שני שלישים מכלי הרכב מבוטחים ביטוח מקיף. ברוב הגניבות מדובר בכלי רכב חדשים. אני חושב, שלא נורא אם נטיל על חברת הביטוח חובה מפורשת, שבאותם מקרים שהמכונית הגרוטאה הגיעה אליה, יש לה חובה לבדוק מסמן. האחריות הזו לא חלה על בעל הרכב שמוכר את רכבו לבעל המוסך. יש כאן אפלייה מוצדקת לרעת חברת הביטוח, כי זה גוף גדול ויש לו שמאים ויש לו כלים להתמודד עם זה.

הי"ר אבי יחזקאל:

סעיף 3 בהצעת החוק של חבר הכנסת רפי אלול נתן פתרון לנושא.

רפי אלול:

סעיף 3: "א) כל אחד מחלקי החילוף המפורטים להלן יסומנו לפי הוראות חוק זה:

- 1) חלק חילוף מיובא;
- 2) חלק חילוף שפורק מרכב, שלא לשם הרכבתו מחדש באותו רכב;
- 3) חלק חילוף שפורק מרכב שנקבע לגביו שהוא רכב באובדן גמור.

ב) המסמן חלק חילוף ידשום עם סימון החלק את פרטי הסימון שנקבעו בתקנות, ולגבי חלק חילוף כאמור בסעיף קטן (א)(1) - יסמנו בהסתמך על רשיון היבוא של היבואן, ולאחר שהוכח שהחלק יובא כדין".

רחל גוטליב:

על בסיס מה הוא יסמן?

הי"ר אבי יחזקאל:

חבר הכנסת פורז העלה כאן סוגיה צודקת. הוא אומר, ששני שלישי מהרכבים מבוטחים. חברות הביטוח הן חלק מסיבי מכל הסוגיה הזו של בעלות ו/או הכרת הרכבים בבעליהם. לכן, בפרק הזמן הזה של בין מסירת הרכב לאחר האובדן לידי חברת הביטוח, ראוי שחברת הביטוח תהיה אמונה על סימון החלק. יש כאן בעיה אמיתית וצריך לכך פתרון. אני מבקש, שלישיבה הבאה יובאו פתרונות לבעיה הזו. אבקש להגיש פתרון בכתב ליועצת המשפטית של הוועדה ואנחנו נשקול את דעתנו בענין. אני חושב שחבר הכנסת פורז העלה בעיה אמיתית.

ניטים דהן:

אם יבואן חייב לסמן כל חלק שהוא מייבא לארץ, מדוע חברת הביטוח לא חייבת?

אברהם פורז:

אדוני היושב ראש, אפשר להוסיף, מי שבבעלותו יותר מאיקס כלי רכב, חל עליו הדין, כדין חברת הביטוח. כדי לא להדביק סטיגמה על חברות הביטוח, לא אכפת לי, שכל מי שבבעלותו יותר מחמישה כלי רכב, תחול עליו החובה כמו חברת ביטוח. ואז, אם יש לו גרוטאה והוא מוכר אותה, חובתו לסמן לפני.

צבי יחננט:

נציגי חברות הביטוח, יש לי סיכום עימכם והוא יהיה מפורט בתקנות, ואם זה לא מספיק, אני מסכים שהדבר יהיה בחקיקה ראשית, שאתם לא תמכרו שום רכב שהכרזתם עליו ב- 60% או פחות מ- 60% לפני שתסמנו אותם.

זאב וינר:

אתם עושים נזק למבוטחים. עכשיו חברות הביטוח לא ירצו לקבל רכבים ב- TOTAL LOSS.

אברהם פורז:

למה? זה לא האינטרס שלכם להקטין את היקף הגניבות?

הי"ד אבי יחזקאל:

מר יחננט אמר, שהוא הגיע לסיכום עם נציגי החברות והדבר יבוא בתקנות.

ההצעה שהעלה חבר הכנסת פורז היא הצעה הגיונית. שבו יחד, תגיעו לסיכום. אני רוצה שהדבר יופיע ברמה של חקיקה ראשית.

אתי בנדלר:

אני רוצה להרחיב את ההצעה, למשל גם לבעלי מוסכים, שמשאירים חלק שפורק אצלם. אני חושב, שאולי ראוי לכתוב, שלענין ההוראה הזו, בעלים של רכב הוא לא רק מי שרשום כבעלי הרכב ברשיון הרכב, אלא מי שהבעלות ברכב או בחלק מחלקיו הועברה אליו בעקבות תאונה אף אם לא נעשה שינוי בעלות הרכב. אז זה כולל את חברות הביטוח וכו'.

רחל גוטליב:

יש לנו בעיה עם זה. המסמן צריך לבדוק, האם מי שמבקש ממנו הוא לא הגנב אלא האדם בעל הקניין האמיתי. אין לנו אפשרות בקרה. לכן, על מנת שהסימון יהיה ודאי שלא מדובר בחלפים גנובים, חייב להיות רישום במשרד התחבורה.

לדעתי הפתרון לאותן עסקאות לגיטימיות של חברות הביטוח שלא רוצות להעביר בעלות במשרד הרישוי הוא, שהם יחתימו את בעל הרכב על אותה בקשה לסימון, שממנו הם רכשו כדין.

אתי בנדלר:

מה עם בעל המוסך?

רחל גוטליב:

אותו דין, אחרת בעל המוסך קונה גם מהגנב. אנחנו חייבים תשתית עובדתית מוצקה, שאכן מי שמבקש הוא הבעלים ולא גנב.

יוסי הלוי:

להנחת דעתו של המסמן.

רחל גוטליב:

לא, אני לא רוצה שיקול דעת.

רוני לוינגר:

הסעיף הבא, סעיף קטן (ג): "המסמן ירשום עם סימון החלק את פרטי הסימון כפי שנקבע בתקנות."

בסעיף 4 הווראה נכתבה בהסכמת שר האוצר. התחלנו לכתוב מסגרת של תקנות יחד עם המכס, שתסדיר את הנושא כמו שההוראה קובעת. "הוראות בדבר הטיפול בחלקים המשומשים הנתונים לפיקוח רשות המכס כאמור בסעיף 14 לפקודת המכס, כדי למנוע פעולה אסורה בחלקים אלה או לגביהם, בטרם סומנו". יש לנו מסגרת של תקנות שתסדיר את העניין.

"סימון נוסף - 5. חלק משומש, שסומן לפי הוראות חוק זה והורכב ברכב אחר, לא יפורק שלא לשם הרכבתו מחדש באותו רכב, ולא תיעשה בו כל פעולה כאמור בסעיף 2, אלא לאחר שסומן פעם נוספת". מטרת הסעיף, למנוע הזמנה של חלקים מסומנים גנובים. לכן, כדי להכנס למאגר יצטרכו לסמן את הרכב פעם נוספת.

"חובת רישום ודיווח על פעולות בחלק משומש - 6. (א) הורכב ברכב חלק משומש שמקורו ברכב אחר ירשום בעל העסק שבו הורכב החלק את פרטי הרכב שבו הורכב החלק, את פרטי הסימון וכן פרטים נוספים בעניין זה שייקבעו בתקנות, וידווח על כך למי שיקבע המנהל ובדרך שתיקבע בתקנות".

אברהם פורת:

אתם מתכוונים לעשות מאגר ארצי?

צבי יחנט:

כן, זו חובה.

יוסי הלוי:

כאן יש לנו הערה, אנחנו לא יודעים עדיין את מבנה המאגרים הללו. לא נדע לעקוב אחר הדברים. אני מבקש שיהיה סעיף בחוק אשר יתיר את הקמת המאגרים לצורך ביצוע החוק.

צבי יחנט:

אני מסכים איתו, הדבר עלול לגרום בעיות אם זה לא יהיה בחקיקה ראשית.

רחל גוטליב:

נבדוק את הצורך.

אברהם פורז:

אולי צריך לומר, שהשר רשאי לקבוע הקמת מאגר בתנאים שייקבע.

סמדר קרוול:

צריך להבין, שהמגמה של החוק מופנית בעיקר כלפי מוסכים וכלפי אלה שעיסוקם בהחזקה, פירוק, מכירה או קניה של חלקי רכב משומשים. זה עיקר הציבוד שאליו אנחנו בעצם מכוונים. לבעל מוסך יש את פרטי הסימון להבדיל מאשר אצל אותו מסמן. בשטח יהיו חלקים לא מסומנים, רכב חדש כל עוד לא פורקו ממנו חלקים - החלקים לא מסומנים. בקונוייה קטנה עם הגנבים הוא לוקח רכב חדש טוב יותר ונותן לו את הסימון.

רחל גוטליב:

הוא לא יכול.

סמדר קרוול:

הוא יודע כבר את פרטי הסימון.

אברהם פורז:

הסימון משתנה, לא כל הדלתות של רכב טובארו אותו הדבר.

סמדר קרוול:

יזיפו.

רחל גוטליב:

זיוף זה דבר אחר.

רוני לוינגר:

6" (ב) נקנה או נמכר חלק משומש, ירשום בעל העסק שקנה או שמכר חלק משומש כאמור את פרטי החלק, פרטי הסימון, תאריך העסקה, זהות הקונה או המוכר, לפי הענין, ופרטים נוספים בענין זה, הכל כפי שייקבע בתקנות.

(ג) נגנב חלק משומש מאדם שעיסוקו בהרכב חלקים משומשים או בפירוקם או במסחר בהם, יודיע על כך למי שיקבע המנהל בדרך שתיקבע בתקנות.

(ד) קביעת המנהל לפי סעיף זה תפורסם בדרך שתיקבע בתקנות.

סודיות והעברת מידע - 7. מסמן ישמור בסוד את המידע שהגיע אליו עקב עיסוקו, ולא יגלה ולא יעביר לאחר כל מידע מפרטי הרישום או כל מידע אחר שהגיע אליו עקב עיסוקו, אלא לפי חוק זה או ככל שהדבר נחזק לצורך ביצועו, או על פי צו בית המשפט או על פי בקשת רשות מוסמכת לחקור על פי כל דין.

אברהם פורת:

מי יכול להיות מסמון?

צבי יחנט:

בחוק יש הגדרה למסמון, מי שייזכה במסגרת המכרז.

אברהם פורת:

לדעתי צריך לקבוע תנאי סף, אדם שלא הורשע בעבירה שיש עימה קלון וכד'.

צבי יחנט:

מקובל. בחקיקה ראשית או בחקיקת משנה?

אתי בנדלר:

בחקיקה ראשית.

היו"ר אבי יחזקאל:

עברנו על 7 סעיפים בהצעת החוק הממשלתית בחיבור עם הצעת החוק של חבר הכנסת אלול. בישיבה הבאה אני מקווה לסיים את האיחוד.

יש לי בקשה, אנא, המשיכו לקרוא את הצעת החוק, במידה ויש הערות, אנא שלחו אותם. לי ולחברי ולממשלה יש תאריך יעד לסיים עם הענין. אני רוצה לציין, שתחולה בעוד שנה היא לא רלבנטית. תכינו הצעה פרקטית בענין.

תודה רבה, הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 10:55.