

פרוטוקול מס' 269

מישיבת ועדת הכלכלה  
יום שני, כ"ב באייר התשנ"ח (18 במאי 1998), שעה 11:00

נכחו:

חברי הוועדה:

אברהם יחזקאל - היו"ר  
שלום שמחון

מוזמנים:

חה"כ דליה איציק	-	הלשכה המשפטית, משרד התחבורה
חה"כ יונה יהב	-	סגן מנהל אגף תכנון והנדסה
עו"ד אלי אביר	-	סגן סמנכ"ל בכיר - יבשה
שלמה אלישר	-	משרד האוצר
ישעיהו רונון	-	משרד המשפטים
אופיר קרני	-	משרד התמ"ס
בני רובין	-	משרד הבריאות
צביה דורי	-	
ברוס רוזנטל	-	
פלמן ניר	-	
שרון עזריאל	-	מתאם פעולות, מרכז השלטון המקומי
מאיר דורון	-	מרכז השלטון המקומי
ראובן גרוס	-	בעל חניון
עידו קליר	-	כלכלן מרכז עמותת הקניונים
מיכל כהן	-	יועצת השדולה-המועצה לצרכנות
יוסי שאנס	-	מנכ"ל הרשות להגנת הצרכן
יעקב דץ	-	חברת "אחוזות החוף"
דפנה מזרחי	-	חניון אורון
יצחק עדיני	-	חניון מגדל שלום
מצי שבו	-	חניון פאר
דורון מגיד	-	מהנדס תכנון תחבורה, "נתיבי איילון"

יועץ משפטי: אתי בנדלר

מזכיר/ת הוועדה: לאה ורון

קצרנית: לאה קיקיון

הצעת חוק לפיקוח על תעריפי חנייה בחניונים לרכב,  
התשנ"ז - 1996 - חברת הכנסת דליה איציק

סדר-היום:

## 1. הצעת חוק לפיקוח על תעריפי חניה בחניונים לרכב, התשנ"ז - 1996

### היו"ר אברהם יחזקאל:

בוקר טוב, אני פותח את ישיבת הוועדה. הנושא הוא הצעת החוק של חברת הכנסת דליה איציק, בנושא הפיקוח על תעריפי חניה בחניונים לרכב. חברת הכנסת, בבקשה.

### דליה איציק:

בוקר טוב. הצעת החוק שלפנינו אינה חדשה, היא רק חוזרת לשולחן מאחר והיא בוטלה לפני שמונה שנים. הצעת החוק בוטלה כי הרעיון היה לאפשר חופש תחרות מתוך כוונה מאד טובה, שהתחרות תיטיב עם האזרח. ראה זה פלא, התחרות הזו גרמה לכך שהתחרות היא מי "שודד" את האזרח יפה יותר, נאה יותר ובצהרי היום.

הצעת החוק באה לומר דבר פשוט. לדעתי תחרות היא דבר בריא. צריך וחשוב שהיא תתקיים. היא מתקיימת בזה שהצעת החוק באה לקבוע תעריף מקסימום. מהמינימום ואילך יכולים להתחרות, עד אשר יבוא השר ויגביל את התעריף.

איננו דומה מקום חניה בלב ירושלים, במרכז העיר, למקום חניה בנתיבות. לכן אני רוצה לתת לשר אפשרות לקבוע את התעריף המקסימלי בהתאם. אני מכירה את הטיעונים שתעריפים זולים במקומות מסוימים יפקדו את העיר, לכן אני מותירה את העניין לשר התחבורה שיקבע. הוא זה שרואה את מכלול התמונה, וחובת הראייה המערכתית מוטלת עליו. לכן הנימוק של יצירת פקקים נופל. אני רוצה לתת דוגמה עד לאן מגיעים הדברים. בתי החולים ראו כי טוב. אף אחד לא בא לבלות בבית חולים, או להחנות את ריכבו. מה הנימוק כנגד החוק? שלא יפקדו את הערים הגדולות, שנמנע מאנשים להגיע העירה, שנעודד שימוש תחבורה ציבורית - אם כך מדוע צריך לשלם 8 או 9 שקלים על חניה בבית חולים ב "עין כרם" או ב "הדסה" וגם במקומות נידחים יותר בארץ? זה "מחזיק" את בתי החולים, זה מאפשר להם קצת לנשום. יש פה תחושה שמנצלים מצוקה של אנשים.

כמי שגדלה בירושלים ושימשה כסגניתו של ראש העיר טדי קולק, אני אומרת שיש הפקרות בלתי נסבלת. אני בטוחה שבבית הזה צריך לתת את הדעת על העניין. היה חבר כנסת מטעם הליברלים, בשם גדעון פת, שהיה יושב ראש הוועדה ברוטציה עם חבר הכנסת צחי הנגבי, שהוא היום שר המשפטים. שניהם התחרו על כך שהחוק יגיע לדיון בוועדת הכלכלה. מנימוקים שונים, לא טהורים, העניין ירד. חבר הכנסת גדעון פת, שהוא ליברל ובעד תחרות אמר לי שזו שערוריה גדולה מאד, ושהוא תומך בחוק. זו גם הוועדה שהבאתי אז את החוק לוועדת הכלכלה.

אם יהיו תיקונים כאלה או אחרים, כל מה שאני טוענת הוא שצריכה להיות איזושהי תקרה. ניתן לשר, או לצוות המקצועי שלו להחליט מתי התעריף מוגזם. התחלתי בסיפור מירושלים. מול מרפאת "שטראוס", אליה מגיעות אמהות עם ילדים חולים, יש מגרש חניה בו גובים תעריף של 28 שקלים לשעה. זו שערוריה שאין כדוגמתה. אותו אם שבאה למרפאה תשלום כל מחיר, וכי מה היא תוכל לעשות? אין שם חניה חלופית. לאותו מגרש חניה אפשר לעשות הסבת ייעוד עירונית. חניונים שהעיריה מפעילה הם בדרך כלל הגונים מאד, ואין לי טענה נגדם.

רצוי שנדע שיש כאן חבורה שמתארגנת כדי לסכל את הרעיון. אני יודעת מי החברים בה. אנו לא פוחדים מאף אחד מהחברים באותה חבורה. אף אחד לא יאיים עלינו. אם אנחנו מאמינים בצדקת החוק נלך עד הסוף כדי להעביר אותו.

### שלום שמחון:

העלת את הדוגמה של החניה ב "שערי צדק". יש אלטרנטיבה לחניה שם? מול מינהל מקרקעי ישראל יש חניון שקשה מאד להבין איך מחושבים תעריפי החניה בו.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני רוצה לקרוא לשר הבריאות להודיע על ביטול מיידי ולאחר של גביית תשלומים בכניסה לבתי חולים. ששר הבריאות ינסה להמציא לעצמו, באמצעות צוים, תקנות ו/או הנחיות - - -

שלום שמחון:

החניונים בבתי החולים מופעלים באמצעות עמותת ידידי בתי החולים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

ידוע לי. לכן אמרתי - באמצעות צוים, תקנות או הנחיות שיורו לבתי החולים להימנע מגביית תשלומים ממי שנכנס בשערי בתי החולים.

שלמה אלישר:

באופן טוטלי?

היו"ר אברהם יחזקאל:

כן. אני רק רוצה להעיר שבמידה והעניין הזה לא יתממש זה רק יהווה קטליזטור להצעת החוק.

אני מעריך שכאשר תהיה הצבעה יהיה לה רוב. זו הערכת המצב שלי. היום יתקיים דיון, אך תוך תקופה לא ארוכה העניין יעלה להצבעה. יש כאן היבט צרכני ברור, כפי שוועדת הכלכלה דאגה לחוק סימון המחירים, היא תדאג גם לכך. אני מעריך מה תהיינה התוצאות כאשר העניין יבוא להצבעה.

אני מציע לנציגי משרד התחבורה, האוצר והרשויות המקומיות, שכבר בימים הקרובים יפגשו כדי לנסות ולהגיע להסכמה מרצון באשר להגבלת גובה התעריפים הניגבים מאלה המשתמשים בחניונים הפרטיים. אני מעדיף שתהיה הסכמה מרצון, כי הבעיה שעולה על הפרק היא לא האם החוק הוא נכון. החוק הוא נכון, המטרה היא רצויה, ולכן לדעתי הוא יעבור. עולה כאן בעיה משפטית, שחברת הכנסת דליה איציק מודעת לה, בהיותה משפטנית. הבעיה היא עניין זכות הקניין. אם אני אצליח להתגבר על סוגיית זכות הקניין, והיא לא תהיה בעייתית להמשך החקיקה, החוק ימשיך את התהליך ויעבור.

דליה איציק:

זכות הקניין היא לתכלית ראויה. כאן התכלית ראויה בהחלט.

היו"ר אברהם יחזקאל:

כיוון שאני מאמין שכאשר יתנו לי את הפתרון לעניין זכות הקניין, הטענה המשפטית תהיה הטענה שטענת עכשיו, קרי, העניין של תכלית ראויה.

שלום שמחון:

איך זה מתנגש עם זכות הקניין? היא רק מבקשת להכניס את העניין לפיקוח?

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני אומר - העניין של תכלית ראויה הוא הצרכן, והיכולת לגרום לכך שהצרכן ישלם לפי מידותיו ויכולתו, וגם שבעל הקניין לא ייפגע. לכן אני מציע שכבר בימים הקרובים תושג הצעת פשרה, שהיא יעד להמשך החוק, שימשיך את התהליך לאישורו במהירות. אני לא רוצה שנגיע למצב שבכנסת הבאה שוב ידונו בו מהתחלה. אני מציע לכם להיכנס למשא ומתן, שבו אתם אומרים שראוי ששר התחבורה יוציא צו. אחרי כן תדיינו על גובה התעריף. זה צריך לבוא מטעמכם, ולא מטעם המחוקק, כי יש כאן בעייה ברמה הזו. החוק יעבור בכנסת. אני מכיר את הנפשות הפועלות. אם התמודדנו נגד גופים כמו "תנובה", "הסופרסל", נוכל להתמודד גם כאן. יש כאן מהלך ציבורי. מבחינה ציבורית העניין יעבור. השאלה היא איך אתם מגיעים ביוזמתכם לדיון ולהסכמה, עד אז.

אתי בנדלר:

קיים חוק פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים משנת 96, שקובע מנגנונים המאפשרים לשרים להחיל פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים מסוימים. השר, לעניין תחום כלשהו, הוא השר הממונה על אותו תחום, יחד עם שר האוצר. באין שר הממונה על אותו תחום - שר התעשייה והמסחר יחד עם שר האוצר יהיו אחראים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מבין שהשר הממונה כאן הוא שר התחבורה, נכון?

אתי בנדלר:

על פני הדברים ייתכן שמתקיימות פה נסיבות שמאפשרות לשרים באישור הממשלה להטיל פיקוח על מחירי חנויות מסוימים. אם לא על כולם - על חלקם, במקומות מסוימים וכיוצא באלה. השאלה היא האם השרים בכלל שקלו הפעלת פיקוח.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אנו נפנה אל נציגי הממשלה השונים ונשמע את דבריהם.

בני רובין:

הוזכרה כאן קודם הבעיה של זכות הקניין. דיברנו על כך במשרד, והתעוררה בעיה של חופש העיסוק, מכיוון שכפי שחוק חופש העיסוק מתפרש עכשיו, הוא חל גם על חופש מימוש העיסוק. פיקוח המחירים נכנס לעניין הזה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אתה אומר שבמשרד המשפטים אתם מבינים שיש חופש עיסוק, ו -- זה לקבוע את המחיר של אותו חופש עיסוק.

אתי בנדלר:

שני חוקי יסוד, שמאד רלבנטים לענייננו הם: חוק יסוד כבוד האדם וחירותו, שמגן על קניינינו של האדם, וחוק יסוד חופש העיסוק שקובע כזכות יסוד חוקתית את חופש העיסוק. בשני חוקי היסוד יש סעיפי התגברות. עקרונית - אסור לפגוע בזכויות היסוד המוגנות באותם חוקים, אלא בהתקיים התנאים שנקבעו באותם חוקים, שקוראים להם "סעיפי ההתגברות", שהעניין הוא לתכלית ראויה, במידה שאינה עולה על הנדרש, וכן הלאה. זו הנקודה שמעלה נציג משרד המשפטים.

השאלה היא האם הצעת החוק של חברת הכנסת דליה איציק פוגעת בזכויות יסוד שמוגנות בחוקי יסוד, משום שחוק שאינו עונה על הדרישות של אותן חוקי יסוד עלול להיפסל. שאלה נוספת - אם אכן הוא פוגע באותן זכויות, האם חלים בענייננו סעיפי ההתגברות, כלומר - האם ניתן בכל זאת להגן על הפגיעה באותן זכויות יסוד.

בני רובין:

כפי שאפשר להבין ממה שאתי בנדלר אמרה, יש כאן שני שלבים לשאלה האם יש פה פגיעה, באופן שמפנה אותנו לסעיפי ההתגברות.

לכאורה, כשמדובר בחוק יסוד חופש העיסוק יש כאן בעיה. זה לא אומר שהעניין יעמוד בניגוד לחוק מבחינת אותו סעיף התגברות. הבעיה היא שעדיין לא הגבשו קריטריונים ברורים מספיק בעניין הזה. קשה מאד לדעת מראש איך הדברים יעמדו - -

היו"ר אברהם יחזקאל:

על כך אומרת חברת הכנסת דליה איציק - לא איכפת לי שהחוק יעבור ויעמוד רק אחר כך לבחינה משפטית של בג"ץ.

בני רובין:

אני רוצה להעיר שמש נדהמתי לשמוע שלוקחים 28 שקל לשעה. זה מחיר שערורייתי.

דליה איציק:

אני אומר לך מדוע אתה נדהם - אנחנו בדרך כלל לא משלמים. על חנייה סמוך למקום העבודה שלך סביר להניח שאדם בתפקיד כשלך לא משלם.

בני רובין:

הייתי אומר שככל שהמחירים הם שערוריתיים יותר - קל יהיה להתגבר על זה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

הצעתי ליזמים ולבעלי החניונים להודיע שהם נכנסים למשא ומתן בעניין. הבעיה היא לא הצעת החוק. הבעיה היא להגיע להגיון בקביעת המחירים. אני מציע לבעלי החניונים שלא ייקחו את הסיכון שהעניין יעמוד לבחינה משפטית, אלא שייכנסו למשא ומתן במטרה שישיתו, עליהם פיקוח בעניין. נדמה לי שאם זה יבוא מטעם זה יהיה קל יותר, ואז לא תהיה בעיה משפטית. אמרתי שבמידה ולא יהיה כך, אני מתאר לעצמי שחברי הכנסת יצביעו בעד הצעת החוק ויקחו את הסיכון שהעניין ייבדק על ידי בית המשפט.

ועדת הכלכלה  
18/05/98

שלום שמחון:

יש שני סוג חניונים. בבתי החולים יש רק אפשרות חניה אחת. בחוף היס, למשל, יש אלטרנטיבה לחנות במקום אחר, ולא במקום החניה שבתשלום.

ראובן גרוס:

אני מניח שלא אהיה פופולרי במיוחד בישיבה. אתם עושים טעות בגלל חוסר הבנה של הנושא.

דליה איציק:

אני מבקשת שלא תיתן לנו ציונים על הבנה.

ראובן גרוס:

בית חולים "איכילוב" הוציא מכרז על החניון. אין לי אינטרס במכרז הזה, או בחניון ההוא - - -

דליה איציק:

וגם אין לך אינטרס בדיון הזה? אנחנו נגיד שאנו לא מבינים מול אינטרסים.

ראובן גרוס:

אם ייקבע בחוק שיש הגבלה, היזם שזכה במכרז - זה לא אני, אני לא יודע מי הוא - לא יוכל לקיים שם חניון מפני שהוא הלך למכרז בתנאים מסוימים - - -

שלום שמחון:

המכרז הזה הסתיים.

ראובן גרוס:

יש בעיה, כי אם אתה רוצה לעודד חניה ליד בית החולים "איכילוב" אתה מבקש יזם שישקיע עשרות מיליוני דולרים, אם לא יותר מזה.

שלום שמחון:

אספלט וגדר - עשרות מיליוני דולר? על מה אתה מדבר?

דליה איציק:

על מה אתה מדבר? מתי היית בחנייה ב "שערי צדק"? החנייה שם לא מאורגנת, מבולגנת, אין מקום, אין שום שמירה ואחריות. כל אחד יגיד לך שזו מסחטת כסף.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מה שחברת הכנסת דליה איציק אומרת הוא שלמרות חוסר ההבנה שלנו, כאשר בא מישהו ואומר שצריך להשקיע בחניון כמו ב "איכילוב" עשרות מיליוני דולרים כדי להכין את תשתית החנייה, זה קצת נשמע בשמיים.

ראובן גרוס:

זה בדיוק מה שקרה שם. מנכ"ל עיריית תל-אביב נמצא כאן, והוא יאשר את דבריי. אם מישהו רוצה לפתח חניונים ליד בתי חולים, הוא רוצה שמישהו ישקיע שם, כי אחרת לא יהיה מקום. אם כך - אי אפשר יהיה להגביל אותו או לקבוע מחיר מסויים, כי כך הוא לא יוכל להקים את החניון.

אתי בנדלר:

האם אתה יודע אם בתי החולים או משרד הבריאות, מתנים את הזכיה במכרז בתשלום תגמולים כלשהם?

דליה איציק:

אלא מה?

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מציע שלא נסתבך ולא נעלה על מוקש כאן. בעניין בתי החולים יצאתי בבקשה בתחילת הישיבה, אז בואו נסיר מהדיון את עניין החנייה בבתי החולים, ושר הבריאות יאמר לנו את דבריו.

ראובן גרוס:

אם יזם יצטרך להשקיע במי שיגביל אותו - יש כאן בעיה. כהצעה עתידית יש כאן רעיון גדול. היום יש מצב מסויים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אתה אומר שמה שקיים היום - יהיה, ולגבי העתיד אתה מוכן להתפשר?

ראובן גרוס:

לא. זה ייקבע בחוק. אם ייקבע תעריף מסויים בחוק היזם ייקח את הדברים בחשבון.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אתה אומר שבגין העבר - זה לא הוגן, כי החישובים נעשו על פי קונסטלציה מסוימת. אתה אומר שאולי אפשר לדבר על העתיד. אין שום מניעה, כי אז השיקולים הכלכליים שייקחו בחשבון הם אחרים.

ראובן גרוס:

מדוייק. חניון שקיבלתי אותו לפי מכרז, לקחתי בחשבון שמחיר החנייה יהיה כזה. אם היום מורידים את המחיר, אני לא אוכל להפעיל את החניון.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אבל מה לעשות שכיום אין מדיניות להרחיב את החניונים הפרטיים? חוק לגבי העתיד לא יהיה אפקטיבי, כי אין עתיד בעניין.

ראובן גרוס:

אני לא דובר משרד התחבורה, אך לעניות דעתי, כאחד שמתעסק בנושא, יש פה ניגוד מחשבתי בין תכנון התחבורה ותכנון החנייה. למשל בתל-אביב, רוצים למנוע כניסת כלי רכב למרכז העיר. אם אתה עושה דבר כזה, אתה מעודד כניסת כלי-רכב.

אם הכנסת, כריבון, רוצה להחליט ש "אגד" ו- "דן" יסבסדו את מחיר הנסיעה באוטובוס - זה נשמע מאד הגיוני. מי שקובע את הסבסוד רוצה שהאזרחים ייסעו בזול. זה הגיוני. מי שרוצה לסבסד מחירי חנייה עירוניים ואחרים - כך בכך אין בעיה. יכולים לקבוע סבסוד. יש בעיה גדולה לגבי העבר. לגבי העתיד - הכל חופשי ופתוח.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אתה תומך בחוק להפעלה עתידית, אם כך.

מאיר דורון:

הנושא הזה של החנייה הוא נושא כאוב מאד, וחברת הכנסת דליה איציק צודקת בדבריה. מהרגע שהוסר הפיקוח התחילה "השתוללות" של היזמים, שהציעו מחירים גבוהים מאד. מה שאמר ראובן גרוס - שהוא הציע 1,2 מיליון לשנה, ולעשר שנים הוא הציע 21 מיליון על חניון, ועשה את החישובים בהתאם.

הגענו למחירים גבוהים לחנייה, למרות שאני לא שמעתי על תעריף של 28 שקלים לשעת חנייה. התוצאה היא הרבה עבירות חנייה. אין היום תשתית תחבורה שיכולה לענות על הצורך לנסוע ברכב פרטי, אנו מקווים שתהיה. צריך לחשוב לגבי העתיד, גם אם יהיה צורך לתת לכל היזמים לבדוק מחדש את האפשרויות. על חניון "מרכז גולדה" שמפעיל ראובן גרוס הוציאה עיריית תל-אביב מכרז, לתשלום של 10 שנים מראש.

היו"ר אברהם יחזקאל:

ראובן גרוס טוען שבחגיגה הזו היו שותפים גם העיריות.

מאיר דורון:

נכון שהעיריות היו שותפות. אני מייצג את העיריות ואומר שאם יהיה פיקוח, ונצטרך להחזיר - נחזיר. צריך גם ללכת לקראת הציבור ולהיות רגישים. אי אפשר להיות חד-צדדיים.

אנחנו מחזיקים מערכת שלמה של חניונים. חלק מהם תיפעל מר ראובן גרוס. החניונים שנקראו "נתיבי איילון" עברו לחברת "אחוזות חוף". החברה הזו גובה מקסימום 10 שקלים ליום.

ראובן גרוס:

10 שקלים ליום זו בדיחה. אי אפשר להגיד משפטים כאלה בוועדת כלכלה. הוא לא יודע, מה לעשות?

מאיר דורון:

יש לי רשימה של כל החניונים, עם התעריפים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

בעיקרון, מה התעריף המקסימלי ליום חנייה בן 6 שעות בחניונים של "אחוזות חוף"?

יעקב דץ:

כמו שאמר מר מאיר דורון, יש לנו תעריף שעתי ותעריף יומי. רוב החניונים פועלים בתעריף של 8 שקלים ליום. תעריף שעתי אצלנו נע בין 3 ל-5 שקלים. יש מעט חניונים שגובים 6 שקלים לשעה. זה מחיר לא לתושבי תל-אביב. תושב תל-אביב עם תו מיוחד מקבל 50 אחוז הנחה.

מאיר דורון:

אלה חניונים על קרקע עירונית או ממשלתית. אילולא כך, המחירים היו קופצים פי כמה וכמה.

ראובן גרוס:

יפה.

מאיר דורון:

אני לא אומר שהמחירים של "אחוזות חוף" הם מחירים שהיזמים יוכלו לעמוד בהם, אבל צריך להגיע לשפיות מסוימת. אי אפשר יהיה לעמוד בתשלום של 55 שקלים.

לגבי חניון "איכילוב" - אתה לא משלם אגורה כאשר אתה נכנס לשערי בית החולים. עומדים להקים בצד מגדל קומות, וזה יעלה כסף, אבל קודם כל צריך לדאוג לאלה שנכנסים לפרק זמן קצר. על זה אין תשלום. התשלום הוא עבור החניון שבצד.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מרבע שעה ואילך.

מאיר דורון:

זה שטח פרטי, אגב, זה לא שטח בית החולים, במקרה הזה. אם יהיה חוק, כולם יתאימו עצמם אליו. גם העיריות, גם הממשלה וגם היזמים. יעשו חישוב קטן יותר על ערך הנדל"ן הזה, כמיועד לחנייה, אך אנו צריכים לפתור את העניין.

אני מוכן להיענות לקריאה של יושב-הראש של הוועדה, ואני מוכן לשבת עם כל ועדה של בעלי חניונים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מבין שהשיקולים של העיריה במכרז היו כמה כסף זה יכניס לקופת העיריה. אולי מעתה השיקול יהיה כמה זול התעריף יהיה לצרכן. אולי זו תהיה המדיניות של הרשויות המקומיות בשנת הבחירות.

ההצעה שלי היא לפנות לרשויות המקומיות ולומר שמעתה השיקול במכרז יהיה מה המחיר לצרכן, ולא כמה כסף נכנס לרשות מהעניין הזה.

שלום שמחון:

אין חובה לקבוע תעריפים יומיים בחניונים? יש חניונים שמפרסמים תעריף שעה ותעריף יומי. לפי החישוב שלי, החל מ-4 שעות חניה כדאי לי לבחור בתעריף היומי. האם יש חובה שבכל חניון יהיה גם תעריף יומי?

ראובן גרוס:

אין דבר כזה.

שלום שמחון:

יש פה ברשימה 7 חניונים שלא מצויין בהם תעריף יומי.

הדבר השני - האם כאשר קיים תעריף יומי הוא מוגבל לשעות מסוימות, או שכאשר אני בא אני מחליט שאני בתעריף יומי?

מאיר דורון:

התעריף היומי הוא משעה 14:00.

יעקב דץ:

בין 2 ל-4.

שלום שמחון:

זה לא כתוב בניירת שלך בשום מקום.

מאיר זורנון:

כתוב שם: הנחה לתושבי תל-אביב. צריך להבין שהחניונים האלה הם במרכז העיר.

שלום שמחון:

אין כל משמעות לתעריף היומי. אדם שחוזר לביתו אחרי שעות העבודה כבר לא חונה. המנייה בשעות הצהריים ממילא מדלדלת. אני לא יכול ליהנות מתעריף יומי אם אני בא מחוץ לעיר. אם אני גר בגליל, מגיע בכל בוקר בתל-אביב וצריך להחנות את הרכב, אני לא יכול ליהנות מהתעריף היומי.

מאיר זורנון:

החניונים במרכז תל-אביב פעילים גם בשעות אחר הצהריים והערב. תל-אביב היא מרכז תרבות ובידור.

שלום שמחון:

אני חבר במפלגת העבודה. כאשר אני בא לישיבות ומחנה את הרכב בשעה 4 אחר הצהריים, התעריף מחושב לי לפי שעות. מי שמגיע בשעה 5 - התעריף מחושב לו לפי תעריף יומי.

מאיר זורנון:

זה כנראה חניון פרטי. אין אצלנו דבר כזה.

ראובן גרוס:

הרעיון של יושב הראש הוא באמת נכון. צריך היה לקיים ישיבה בין הגופים עוד טרם ניסוח החוק, לנסות להבין ולכמת במספרים את המצב והתעריפים - זה היה יכול להיות יעיל.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אל תיתן פירוש מרחיב להצעה שלי, כי היא מוגבלת בזמן. נשמע את נציג האוצר.

אופיר קרני:

היועצת המשפטית העלתה בראשית הדברים את קיומו של חוק הפיקוח על מצרכים ושירותים.

אתי בנדלר:

הזכרתי את חוק הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים. יש שני חוקי פיקוח.

אופיר קרני:

במשרד האוצר קיימת ועדה דינמית, ויושב הראש מכיר אותה היטב - ששוקלת מעת לעת לגבי מחירי מוצרים ושירותים שונים. הוועדה מחליטה האם ראוי, על פי קריטריונים מסוימים - להכליל מוצר או שירות מסוים בתוקף אותו החוק. במשרד האוצר מעוניינים לקחת את נושא החניונים ולבחון אותו לפי אותם הקריטריונים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מתי נוכל לקבל את מסקנותיכם?

דליה איציק:

אדוני יושב הראש, תכל על הזמן. כאשר אברהם שוחט היה שר האוצר הוא תמך בהפרטה. הצעת החוק הזו שהוגשה נעצרה בידי נערי האוצר. היתה להם הזדמנות לעשות משהו לגבי העניין. הם לא עשו דבר.

אופיר קרני:

אנחנו נשמה לבחון את הנושא, תוך פרק זמן מסוים - - -

היו"ר אברהם יחזקאל:

האם אתה יוכל לתת לי מועד למיום העניין?

אופיר קרני:

עד מהר אוכל לתת לך תשובה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אם כך - עד מהר יודיע לנו נציג האוצר לגבי מועד ישיבת הוועדה שתיקבע את כללי ההתנהגות בעניין תעריפי החנייה, והאם ראוי להכליל את הנושא בצו פיקוח הממירים. ועדת הכלכלה על דעת תבריה מודיעים שהפעם, בניגוד לעבר, לא ניתן לזמן להימשך.

אופיר קרני:

להערכתנו, אלא אם יתגלה אחרת במסגרת אותה נעדה שדיברנו עליה - מחיר חנייה היום גובה בשוק החופשי, ומשקף עלויות שרואה לפניו בעל הנכס. כאמור, על פי דבריו של אחד מבעלי הנכסים, מחיר החנייה משקף את המחיר היקר של הקרקע. זו התשובה שבעל החניון רוצה להשיג. קיימת תחרות, שבמסגרתה נקבעים מחירים שמשקפים איזשהו שווי משקל.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אתה יודע ודאי שבמצב של עודף ביקוש על היצע לא מתקיים כאן שווי משקל.

ראובן גרוס:

כאשר יש חניון יחידי באזור מסוים - אין תחרות, אבל - - -

דליה איציק:

משתמשים כאן במילה "תחרות", אך ברוב המקרים אין בכלל עוד חניון, כך שתחרות לא קיימת.

אופיר קרני:

יושב הראש הזכיר פה קודם את סימון המתירים. תמכנו בו בנושא הזה כי זה היה נושא ראוי. היה בנושא הזה כשל מערכות. יש מקרים ספציפיים, בתי החולים לדוגמה - - -

דליה איציק:

למה חיכיתם שאני אעלה את העניין הזה? למה לא יזמתם? במשך שלוש שנים אני שומעת את אותה המנגינה ואותם הדברים.

אופיר קרני:

יש פה שני מנגנונים: מנגנון התחרות, אותו הזכרתי, והמנגנון השני - מנגנון האלטרנטיבה. שתי אלטרנטיבות עומדות היום בפני אדם שמגיע לחניון - האחת, להשתמש בתבונה ציבורית, השנייה - לתנות בפריפריה של אותה התנועה, אם המחיר בו מופקע.

היו"ר אברתם יחזקאל:

מה פירוש "פריפריה של אותו החניון"?

אופיר קרני:

לדוגמא: מדרכות עם תג תנייה. יש פה שני מנגנונים שאמורים להגן על אותו מחיר. מי משלם את אותו המחיר? יש כאן נקודה שלא התייחסנו אליה. מי שמגיע לחניון זה מי שיוצא מראש מה התשלום שהוא נדרש לשלם.

הזכרתי את האלטרנטיבות. במידה ואנו נטיל איזשהו פיקוח, יש שני דברים עיקריים שכרוכים בכך: האחד - נצטרך לייצר מנגנון פיקוח על הנושא. לא נוכל להטיל מחיר מקסימום בלי לפקח עליו. יהיו עלויות למנגנון הפיקוח הזה.

דליה איציק:

איזה עלויות? אם קובעים מחיר מקסימלי, מספיק אם אדם אחד שנדרש לשלם יותר, ואז בגא יתלונן. על איזה פיקוח אתה מדבר? זה לא רציני.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לצורך האכיפה יש צורך באדם אחד במצי משנה. זה לא נטל גדול מידי על תקציב המדינה.

אופיר קרני:

זה לא בדיוק כך. ראה, אפשר לחוקק חוקים בלי סוף ולא לפקח על ביצועם, ואז אין משמעות למילה הכתובה על הנייר.

דבר נוסף הוא נושא ההשפעה שיכולה להיות על מהלך כזה על הגודש בכבישים. אחד המרביבים העיקריים שרואה לפניו בעל רכב פרטי כאשר הוא יוצא לכביש, הוא מחיר החנייה שהוא עומד לשלם. נהג שעולה לכביש לא רואה את העלות האמיתית של הנסיעה שלו מבחינת המשק בכללותו, הוא לא רואה את הפגיעה בשאר הנהגים בכביש, ובעיקר הוא לא רואה את העלות האמיתית של מחיר החנייה במידה והוא יפוקח על ידי הממשלה. זו נקודה מרכזית. בכל העולם זו נקודה שכולם מודעים לה. למשל, במנהטן - - -

מיכל כהן:

אבל שם יש רכבת תחתית.

אופיר קרני:

גם כאן יש אלטרנטיבות. יש תחבורה ציבורית. יש מוניות, שעתה נפתח השוק הזה, ואנו מקווים שבשנים הקרובות ייכנסו אלפי מוניות חדשות לתוך הערים המרכזיות. זה ייתן את הפתרון האלטרנטיבי.

היו"ר אברהם יחזקאל:

הטיעונים שלך טובים אך קצת חלשים. אין תחרות אמיתית בשוק החנייה, כי עודף הביקוש גדול על ההיצע, אין אלטרנטיבה עדיין - לא של מקום ולא של צורת תחבורה ציבורית אחרת. צו כאמור צריך להיות מפורסם מראש, וכל יום ישקלל את העניין הזה. אם אתה נלחם כדי למנוע נגישות ציבורית למרכז העיר באמצעות מחירי החנייה - לא מקובל עלי.

אופיר קרני:

אף אחד לא מונע הינם משום יום לקחת מגרש ליד מגרש החנייה ובמקום לבנות עליו בניין - לפתוח אותו כמגרש חנייה. הכל נתון לשיקולים של היצע וביקוש, ומחיר שוויו המשקל. אם היזם יחשוב שהמחירים שניתן לגבות עבוד החנייה הם גבוהים - הוא יפתח חניון ולא יבנה בניין במקום.

היו"ר אברהם יחזקאל:

בניגוד לך - אני לא מאשים את בעלי החניונים בהפקעת מחירים. אני מאשים את הרשויות שנתנו יד לתהליך הקלוקל הזה של ניפוח מחירי מכרזים, ולכך שהצרכן יישא בעלות. לטננו הזה שותפים לא רק בעלי החניונים. הם הבעלים, זכותם ורצונם להרוויח. הבעיה היא שהרשויות השתתפו פה, ושיתפו פעולה. זה מה שמטריד אותי.

ישעיהו רונן:

אני נציג משרד התחבורה. ייתכן שאני עומד לקבל מכס "מקלחת" כמו שקיבל נציג האוצר. משרד התחבורה מתנגד לחוק, וכל כך למה? אנו רואים את החנייה לא כיעד בפני עצמו אלא כאחד האלמנטים שמרכיבים ניהול תנועה. מחיר החנייה הוא לא אלמנט בדיד, אלא חלק מניהול תנועה מטרופוליני, שכולל את מרכיב הביקוש לנסיעות ואת הרשת שבאמצעותה מספקים את האפשרות לנסיעות האלה.

היום, בצדק או שלא בצדק, אין תחבורה ציבורית טובה. אנחנו עובדים על זה, אך כרגע אין גאם אין - האם אנו יכולים לתקוע לעצמנו גול עצמי?

הי"ר אברהם יחזקאל:

אנו מדברים על ניהול תנועה מטרופוליני, וראתה זה פלא - אנו תמיד לוקחים את הנושאים שיש בהם אלמנטים כספיים לפני שאנו מממשים בכלל את הקונספציה. אם היית מציג את הדברים כך שכל ענד אין ביצוע כללי המחירים יהיו בפיקוח - הייתי מקבל זאת. ואז, כאשר תהיה רכבת ותהיה תשתית כבישים נגדיל את מחיר החנייה בהתאם. כיום אין ניהול תנועה מטרופוליני.

ישעיהו רונן:

יש לנו יכולת מסוימת לספק ביקוש לנסיעות, לא לחנייה. יש לנו רשת דרכים ורחובות נתונה, וככל שאנו מפתחים אותה אנו עדיין לא מדביקים את הביקוש מבחינת כמות הנהגים וכמות כלי הרכב. כך או כך אנו בגירעון מתמשך, שהולך וגדל, של קיבולת הרכב בדרכים. זו בעיה אחת.

הבעיה השנייה - סיפוק תנייה לכל דיכפין, ובמחירים הנמוכים ביותר. זה טוב ויפה, וגם אני רוצה בכך - - -

דליה איציק:

למה אתה אומר "במחירים הנמוכים ביותר"? זה מה ששמעת כאן? תהיה צמוד להצעת התוקבה אנו דנים. אנו לא מדברים על דבר אחר.

הי"ר אברהם יחזקאל:

היא אומרת שראוי ששר התחבורה יפגין אומץ לב ציבורי, ויאמר שאם יש לנו ניהול תנועה מטרופוליני כפי הגדרתך, שיקבע מחיר חנייה גבוה בצו. מה שהיא רוצה בהצעת התוקבה את המעורבות שלו.

ישעיהו רונן:

יש לנו שתי מערכות: האחת של נסיעות, ובשת במחנות שצריכה לספק אנתן, והרשת השנייה היא רשת של חניונים, שאמורה לספק את הביקוש לחנייה. אלה גם אלה במצוקה קשה. אנחנו יכולים להטיל פיקוח על המחירים ומעורבות, כמו שאתם מציעים, ומה יקרה? מן הסתם המגמה תהיה של הורדת מחירים.

דליה איציק:

למה? אולי תעלה?

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני חושב שבמסגרת ניהול תנועה מטרופוליני, שר התחבורה צריך לשלש את מחירי החנייה, במקומות שאינם בתי חולים.

דליה איציק:

הוא יכול להחליט שבמרכז, ליד כיכר ציון בירושלים, שזה מקום עמוס, מחירי החנייה יהיו גבוהים. אין לי התנגדות, אני רק אומרת שצריך להיות כאן קצת הגיון.

ישעיהו רונן:

הבעיה היא לא הפיקוח. לכן אנחנו רואים את העניין בצורה קצת שונה. יש לנו שתי מערכות לא מאומות. אנחנו יודעים שגם אם נטיל פיקוח, והאמת היא שלא חשבנו על זה עד כה - - -

דליה איציק:

כי אתם כל הזמן חושבים רק לפי תבניות סגורות. אני מבינה את העניין שאתם לא רוצים לפקק את הערים - - -

שלום שמחון:

אנחנו רוצים לדעת מה המדיניות של המשרד, אם יש כזו.

היו"ר אברהם יחזקאל:

המדיניות היא לא להתערב.

שלום שמחון:

אם אני בא לבית התולים, כדי להביא את אימי, לאתר מכוני יוצא, וכשאני חוזר לקחת אותה, אני שוב צריך לשלם.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לא, אם אתה שומד את הקבלה, התשלום תקף לכל היום.

דליה איציק:

בבית החולים בירושלים, רק אם מקבלים אישור מהאחות שאחד מבני המשפחה מאוספו ניתן לשלם עבור כל היום, אם לא - משלמים פעמיים.

ראובן גרוס:

למה אתם מתמקדים בבתי החולים?

דליה איציק:

זו פינה רכה, ולא נעים לכם לשמוע.

שלום שמחון:

אני נמצא בתל-אביב באזור רחוב ליאונרדו די וינצ'י. מכירה שעובדת באזור, נדרשת להגיע בשעה 08:00 לעבודה. יש אפשרות כזו רק עם רכב פרטי. אני לא משלם לה עבור החנייה. אם היא באה מתוך לעיד, ועוד צריכה לקחת את ילדיה בבוקר, זה בלתי אפשרי, אלא אם היא באה ברכב פרטי. החנייה נקבעת לפי מספר השעות. אני מדאש מונע ממנה אפשרות לקבל עבודה שתשלם לה.

ישעיהו רונן:

המדיניות שלנו היא כזו. אנו מרימים ידיים. נמכרתי שאי אפשר לספק נסיעות וחנייה לכל דיכפין במטרופולינים. לא עשו את זה בשום מקום אחר בעולם, וגם אצלנו לא ניתן לעשות זאת. כל הספרות המקצועית וכל הניסיון שמצטבר מעידים על כך. חלק חייב להיעשות בתחבורה הציבורית. התחבורה הציבורית יכולה להיות מסילתית, גלגלית, מונית וכל מה שאפשר.

התחבורה המסילתית נמצאת כרגע בצנרת, בשלבים מתקדמים. יש כרגע רשת רחובות ומונה. אני לא יכול לייצר ביקוש מוגבר לנסיעות על ידי הורדת מחירים, ואז לפרוק את רשת הדרכים. אני חייב לדאוג לאיזושהו איזון. צריך ליצור מצב שבו הביקוש מעלה את המס, וחלק מסוים מן הנסיעות נעשה באמצעים אחרים, לא ברכב פרטי.

דליה איציק:

אתה מגיע לעבודה ברכב פרטי בכל בוקר? לך יש מקום חנייה מסודר, כי אתה בכיר. אני אומר לך איפה השקר. כולם שותפים לקשר של שתיקה. רוב האנשים שחונים במקומות החנייה בתשלום - המדינה היא שמשלמת להם עבור החנייה. זה הסיפור האמיתי.

ישעיהו רונן:

מערכת התחבורה לעולם ועד תמיה מורכבת. מרכב גלגלי פרטי, ואיזושהו חלק - כשליש להערכתנו בעתיד, יהיה בתחבורה ציבורית. עדיין שני שלישים ייעשו ברכב פרטי. את מי אננו מבקשים להעביד לתחבורה הציבורית? כל מי שיכול להרשות לעצמו - - -

דליה איציק:

אני מבינה. לא הוא משלם את זה. המדינה משלמת, האוצר. מה אתה קושב? שמת לב שלא ענית לי לשאלה.

ישעיהו רונן:

יש לי הסבר לגבי מדיניות התנייה, אם יורשת לי. אזר המטרופולינים, או המדינה בכלל, מחולקים לשלושה אזורים: אזור א', שיהיה אזור משורת היטב על ידי התחבורה הציבורית - מסילתית או גלגלית. שם יינתנו זכויות בנייה מוגדלות, עם תקני חנייה קטנים ככל האפשר. זאת כדי למנוע את האפשרות והמוטיבציה להגיע לשם ברכב פרטי, היות ולאותם אזורים ניתן יהיה להגיע בתחבורה ציבורית.

האזורים האחרים יהיו מטרופוליניים, אך לא משורתים באופן אינטנסיבי יקבלו שימושי קרקע עם תקני חנייה בינוניים, ושאר אזורי הארץ יקבלו שימושי קרקע עם תקני החנייה לפי הביקוש.

שלום שמחון:

אני רוצה להבין - אם אני רוצה לפתוח חניון, האם אני צריך לקבל ממך אישור? אתה מנחה אותי לגבי מחירי חנייה?

ישעיהו רונן:

לא.

שלום שמחון:

אם כך - השוק פתוח, פרוץ.

יונה יהב:

אני חושב שבעיקרון התוק הזה נהדר, רק שלדאבוננו הוא לא לוקח בחשבון פרמטרים נוספים. אני יזם של הקמת חניון תת-קרקעי של התיאטרון בחיפה, שמתחילים מתח בבוקר לבנות אותו. יהיו בו 400 מקומות חנייה, ועלות בנייתו היא 11 מיליון דולר. רוב השטחים בתוך הערים הם מע"רים - - -

מאיר דורון:

22 אלף שקל דולר למקום חנייה, בגלל שהוא תת-קרקעי.

יונה יהב:

כן, ו - 13 אלף דולר אם הוא בית-על-קרקעי.

בערים, במע"רים, זה תמיד יהיה תת-קרקעי, או בקומות. זה פרמטר ראשון שלא נלקח כאן בחשבון. צריך גם לקחת בחשבון שהרובכיקה הכי יקרה בארנונה לעסקים היא על מגרשי חנייה. היזם צריך לקחת את זה בתחשיב שלו.

נליה איציק:

הבעיה נפתחה, אתה לא שמעת את ההסבר.

יונה יהב:

זה לא כתוב בחוק.

דליה איציק:

זה לא צריך להיגות כתוב בחוק.

שלום שמחון:

חברת הכנסת דליה איציק אומרת שהשר ייקח את זה בחשבון.

יונה יהב:

השר לא יכול לקחת את זה בחשבון מכיוון שהארנונה שונה בכל עיר.

דליה איציק:

אז הוא ייקח גם את זה בחשבון. יש אנשי מקצוע.

יונה יהב:

הוא לא יכול לקחת את זה בחשבון.

מאיר זורון:

אנחנו יכולים לא לתייב בארנונה אם אתם הופך את זה לחניון ציבובי במטרה - - -

יונה יהב:

הגבלה של מחיר חנייה בחוק אפשרית רק אם אתה משית עוד שתי הגבלו נוספות, שהן אפשריות בחוק - האחת: הגבלה על גובה שכר הדירה לחניונים, והיום השמיים הם הגבול, והשנייה - לקבוע תעריף אחיד לארנונה, ולהגביל גם אותה. אם שני האלמנטים האלה יילקחו בחשבון - אין שום בעיה. אם לא - אי אפשר לבצע את החוק הזה.

תינו"ב אבבס יחזקאל:

זה תנאם את מה שאמרתי קודם, שלעניין הזה יש שני שותפים. לא רק היזם, אלא מי שמנחה אותו במכרז, ונותן לו תעריף מכרז גבוה, לצורך מקור הכנסה. זו בעיה של הרשות המקומית.

יונה יהב:

למכרז של החניון ליד התיאטרון היה רק משתתף אחד, שהיה לו אינטרס במקום אחר בעיר. היות ולוועדה ולכנסת יש מגמה שיזמים ישקיעו בבניית חניונים, אם זה לא

יהיה כלכלי אף אחד לא ייגש לבניית חניונים. צריך לחשוב גם על תמריצים ליזמים מהסוג הזה. דבר תלוי בדבר. אי אפשר לזרוק הצעת חוק מנותקת.

שלום שמחון:

אבל אתה מסכים איתי שצריך להינתן פיקנות כלשהו על הממירים האלה?

יונה יהב:

אני מסכים, אבל השאלה היא - באיזה תנאים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אתה קורא את הצעת החוק של חברת הכנסת דליה איציק. היא למעשה לא מתייחסת למחירים עצמם. היא מודעת לכך שהטענות שלך נכונות. היא אומרת שיש כאן עניין של עלויות, רווח צפוי, החזרת תשואה, מיקומים וכן הלאה. כל מה שהיא מבקשת בהצעת החוק, שלא רק היזמים יעשו את השיקול שלהם, והיא - כמגנת הצרכן תעשה את השיקולים שלה, אלא - ששר התחבורה במדיניות שלו ישקול הכל. שר התחבורה צריך להחליט, למשל, שבחניון בתיאטרון בחיפה העלות צריכה להיות סכום X, בגלל שההשקעות הן Y.

יונה יהב:

לא, הוא לא יכול. אם אתה לא מתייב אותו לקחת את זה במכלול השיקולים, הוא לא ייקח את זה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אבל הוא יידע את הנתונים. הוא יקבל אותם מהרשות המקומית.

יונה יהב:

חנות הדעת המשפטית שלי היא שלפי איך שהעניין מנוסח היום, השג יכול שלא לנמק בכלל למה הוא קבע כך או אחרת. אם אתה מנחה אותו שבתקנות שהוא יוציא יילקחו בחשבון תנאים מסוימים - רק אז הוא ייב לקחת אותם בחשבון.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מציע לך - אתה משפטן ועורך-דין ידוע. אנא תסייע בידינו להסמיך את השר לבוא בתקנות, בהמשך לחוק. אני אוסיף לחוק של חברת הכנסת דליה איציק את סעיף התקנות כדי לממש את המוק הזה ינסמך השב או יהיה בשאי להתקין בתקנות את כל הסוגיות הקשורות בפיקוח המחירים בעניין הזה.

יונה יהב:

אתה צריך להגיד לו איזה.

עידו קליר:

התניון בקניונים הוא כמעט תמיד אגב הפעילות, ולא חלק מהותי ממנה.

יונה יהב:

רובם לא גובים כסף.

עידו קליר:

במיוחד בחיפה, שם העיריה נותנת לחניון שלא גובה תשלום הנחה של 90 אחוז בארנונה.

ראובן גרוס:

זה לא מוקי. זה בניגוד לחוק.

עידו קליר:

אני מתאר את המצב. אם הנועדה תוכל ליצור מצב שבו היא תקרא לעיריות למצוא דרך להפחית או להגביל את הארנונה על החניונים, אני מעריך שיהיו יותר חניונים שייתנו מקום חנייה חינם.

הציבור החונה באותם חניונים שנמצאים במרכזים הצפופים, כמו בדיזינגוף סנטר, מתחלק לשניים: אלא שמגיעים לצורך הקניות, בקניון ומחוצה לו, ואותם אלה שחונים בו יום שלם, ומשתמשים במקום כמקום חנייה בלבד. אני מציע שאותו צו פיקוח מחירים יעשה את האבחנה בין סוגי משתמשים אלה.

ראובן גרוס:

חשוב מאד להבחין מי תונה ומתי. מזכירה שעובדת במרכז תל-אביב גרועה לחסוך כסף יכולה לחנות בחניונים שעיריית תל-אביב מספקת במחירים אפטיים בפרופריה של תל-אביב, ולהגיע במונית עד למקום העבודה. העלות תהיה 6 שקלים ליום.

שלום שמחון:

אתה מתייחס לדוגמה שאני נתתי.

ראובן גרוס:

נהיא דוגמה מצוינת. מה שמב הכנסת יונה יהב הציע - שילקחו כל הדברים בחשבון וייקבע מחיר - זה סביר. אם הוועדה תחליט שמעתה מחיר מקסימלי לחנייה הוא מחיר מסוים - לפי אותו מחיר ייקבע גם מחירי המכרזים. אין שום בעיה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לכן הצעתי שהמחיר יהיה למכרז ולא ל---

יונה יהב:

זה ייצוג בעיית הכנסה לרשויות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לזה אני לא מסכים.

שרון עזריאל:

אנו מסכימים לדעתו של מאיר דורון. אנחנו בעד החוק. אם ייווצר מצב של פיקוח והורדת מחירים, הרשויות המקומיות יתאימו את תנאי המכרז שלהם למצב הזה. גם אם תוקם ועדה, אני מציע לעגן את החלטותיה בחקיקה. לדעתי, כמשפטן, העניין יעמוד במבחן בג"ץ. הרעיון של ועדה במשרד האוצר הוא רעיון מצוין, אך מתוך הכרות אישית עם ועדות כאלה הדיונים לוקחים הרבה זמן.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לכן הגבלתי את העניין בזמן.

שלום שמתון:

עושים פה עוול להצעת החוק של חברת הכנסת דליה איציק. חבר הכנסת יונה יהב מוסר כאן נתונים, אך לפי הנתונים שנמסרים לי כאן, עלותו של מקום חנייה היא 50 אלף שקל, והוא מכניס 36 אלף שקל בשנה. מחישוב פשוט, החזר ההשקעה באותו מגרש מתקבל תוך שלוש שנים. זה פרק זמן מהיר מאד.

יונה יהב:

לא הכנסת בחישוב את ההוצאות.

שלום שמתון:

יש פה נתון שמוסר מנכ"ל עיריית תל-אביב, לפיו מקום חנייה בתל-אביב עולה 55 אלף שקל. ההכנסה ממנו היא 36 אלף שקל בשנה - - -

ראובן גרוס:

36 אלף שקל? על מה אתה מדבר?

יונה יהב:

אסביר את הנתון שמסרתי כאן. אמרתי שבניית 400 חנייה תת-קרקעיים עולה 11 מיליון דולר. מדובר רק על הבנייה. לתפעול יש עוד פרמטרים שלא נגעתי בהם: ארנונות, מיסים, ועוד.

שלום שמחון:

מקום חנייה כזה מחזיר 4 מיליון דולר בשנה.

ראובן גרוס:

אף חניון לא מחזיר את זה.

יונה יהב:

מכל מפעילי החניונים שפה, אף אחד לא בנה חניון. זה סיפור אחר.

צביה דורי:

אני נציגת משרד התמ"ט. נושא החניונים היה שייך לנו בעבר. אני רוצה להעלות את הנקודה של מה שצפוי לקרות כתוצאה מפיקוח. אנחנו מתנגדים לפיקוח. ברור שלא יכול להיות מחיר אחיד, כי כל מפעיל חניון זכאי לקבל רווח סביר על ההשקעה שלו. לנו יש הגדרה של תחומים לגבי מה המינימום ומה המקסימום ברווח. מה שיצטרך להיות כאן זה שכל מפעיל חניון יצטרך להגיש את התמחיר שלו ואת העלויות שלו, ועל סמך זה ייעשה התחשב. יכול להיות שיהיו פה מאות ואלפי מחירים שונים בחניונים. לא תהיה כאן בהירות לציבור - - -

דליה איציק:

ובמצב הקיים יש בהירות לציבור?

צביה דורי:

אנחנו מושבים שעניין הפיקוח לא יגסיף בהירות.

יוסי שא-נס:

מי אמר? למה?

צביה דורי:

כי יש עלויות שונות.

דליה איציק:

כאשר מישהו משלם מכיסו הוא קודא בצורה בהירה כל זכר, כאשר התשלום משולם מכספי המדינה - העניינים יכולים להישאר לא בהירים, מבחינתנו. בדרך כלל המחירים האלה משולמים על ידי המדינה. זו האמת.

צביה דורי:

מה שיכול לקרות במצב של פיקוח על מחירי מקסימום הוא עליית מחירים. אנשים יעגלו את המחיר כלפי מעלה. אם יודעים שמחיר המקסימום הוא 10 שקלים, הרי מי שגובה 3 שקלים ייגבה 10 שקלים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

באשר לכך שבכל חניון יש מחיר שונה ולכן יש בעיה עם סוגיית המחירים, אני יכול להביא את צו סימון המחירים כדוגמה נגדית. אף אחד לא טען שיש בעיה כי על כל פריט יהיה מחיר שונה, הרי יש כ-40 אלף פריטים.

צביה דורי:

בעניין הזה אנתנו תמכנו מאד.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אז אני לא מבין למה אתם לא בעד ההצעה שלפנינו. כאשר באתם לפה כדי להגן על צו סימון המחירים אמרתם שתפעילו פיקוח ואכיפה, וכאן - - -

צביה דורי:

לא דיברנו על בעיית אכיפה בכלל.

מה שהגינתי, לדעתי, הוא שאסור שיהיה מחיר ליום שלם. זו שערורייה. צריך שיהיה מחיר לשעה.

שלמה אליישר:

אני ממשרד התחבורה. אני רוצה להצביע על בעייתיות מסוימת. נניח שהבעיה כרגע היא לא של מחיר. כרגע האיזון נקבע על ידי השוק. אם אנחנו נוזיל את המחירים, הרי שזה לא יוסיף היצע של מקומות. ייווצר מחסור, וכיצד תיעשה הקצאה של מקומות? מי שיגיע ראשון - יזכה. מי יגיע ראשון? אלה שמגיעים מוקדם בבוקר. הם יתפסו את מקומות החנייה. מבחינה תחבורתית הם בדיוק קהל היעד שאנו רוצים לעשות סלקציה לגביו. הם מגיעים לערים בשעות הגודש. לנו יש בעיה תחבורתית חמורה, ואנחנו מחפשים דרכים לונסת את התנועה. מצב כזה יחמיר את הבעיה.

יכול להיות שאני מזיל את המחיר הישיר, אך הסיכוי למצוא מקום חנייה ילך ויקטן. ניצור תוספת של ביקוש, ויכול להיות שבסיכומו של דבר המחיר שנצטרך לשלם יהיה גבוה יותר. הצעת החוק גורפת, לדעתי. יש מקומות שבהם צריך להכניס את הפיקוח, למשל במקומות מרוחקים ובבתי חולים. במקומות בהם יש תחרות - החלפת מנגנון השוק במנגנון אחר תביא ליותר נזק מאשר לתועלת.

מצי שבו:

אני בעל חניון בירושלים. אני לא עובד על בסיס שעתי. אני רוצה לדבר כנגד הפיקוח. שר התחבורה לא נותן לי את רשיון העסק, לא את הקרקע, הוא לא קובע את מחיר

המקסימום של הארנונה, לא פוטר אותי משירותי כיבוי אש ולכן הוא לא יכול לקבוע לי מחיר מקסימום.

אם יציעו להעביר את הפיקוח לשר האוצר - שוב, צריך לקבוע סיווג לחניונים, וההליך הזה הוא מאד מסובך. רכב פרטי הוא לא מצרך חיוני. משרד התחבורה מעוניין שלא תבוא עם הרכב הפרטי שלך למרכז העיר. אם רוצים לפתור את בעיית החנייה והתחבורה במרכז העיר ובמקומות אחרים, יש דרך. במקום לגבות כופר חנייה כאשר מקבלים היתר חנייה - שלא ייגבו כופר כזה, ושיחייבו את בעל ההיתר לספק חנייה.

משרד התחבורה מוציא עכשיו מספרים למוניות. הוא רשאי לקבוע את התעריף המקסימלי למונית. הוא רשאי לקבוע את תעריף המקסימום באוטובוס כי הוא נותן רשיון לקו שירות לאוטובוס. לי הוא לא נותן דבר, הוא לא קובע לי את תעריף הפרמיה של הביטוח, ואין סיבה שהוא ייקבע לי את תעריף המקסימום. זו התערבות בקניין שלי ובחופש העיסוק שלי. אני מצטרף לדעה של נציג משרד האוצר.

#### הי"ר אברהם יחזקאל:

אני רוצה לסכם. אנו נמצאים במצב שאנו רוצים שהבעיה תיפתר. אנחנו רוצים שמחירי החניונים יהיו תחת פיקוח, ואם אפשר יהיה, שיוזלו. אנחנו מודעים לעובדה שיש מקומות בהם הביקושים לחנייה גבוהים, ושצריך לטפל בסוגיית התחבורה הכוללת גם באמצעות נושא החנייה. אנו חושבים שהנושא הזה לא הגורם היחיד שצריכים להילחם בו בנושא התחבורה הציבורית.

לדעתי ראוי ששר התחבורה יקבע קונספציה והדרכה בעניין הזה, עם אלמנט של התייחסות למחירי החנייה במקומות השונים בערים. לכן, מה אני גוזר מכך? שתוך מספר ימים יחליטו באוצר אם הם רוצים ורואים לנכון לפקח על העניין. אני מצפה לתשובה רשמית כתובה בעניין. שנית, במידה וכן - היינו מבקשים לדעת באיזה סוג של פיקוח האוצר מעוניין, כי הועלו כאן כל מיני בעיות. במידה והאוצר לא מעוניין לפקח על העניין, אני מעריך שהחוק הזה יעבור בסופו של דבר.

#### מצי שבו:

אין לו מקום בספר החוקים. אף אחד לא יאכוף אותו, אף אחד לא יתייחס אליו.

#### דליה איציק:

החוק עובד בדיוק לטובתך. אתה אומר בדיוק מה שאני טוענת.

#### מצי שבו:

זה יגיע לכך שייקחו את העניין לבית המשפט כדי לקבוע אם החוק תל עלי או לא. אני לא מוכן להיכנס להליכים כאלה כדי שבסופו של דבר בית המשפט יקבע כך או אחרת.

#### הי"ר אברהם יחזקאל:

אני חוזר: אני מאמין שבסופו של דבר החוק הזה יגיע להליך סיום. אני גם מודע לכך שלחוק הזה עלולות להיות פרשנויות משפטיות שעלולות להגיע לדיונים.

אני מציע שתיפנו בימים הקרובים למשרד התחבורה ותקבעו מדיניות בעניין. תבדקו אם אפשר מטעמכם ומיזמתכם לפעול בעניין.

מצי שבו:

משרד התחבורה לא מקבל אותנו בעניינים אחרים שאנו קשורים בהם. אתה רוצה  
שהוא יקבל אותנו בנושא הזה?

היו"ר אברהם יחזקאל:

בסך הכל הטענו את היזמים. מה עשו? הרשגת המקומית רצתה להרוויח מן העניין  
וניפחה מחירים. לכן הבקשה שלנו, לקביעת מדיניות ברורה, מצד כל הצדדים הנוגעים  
בדבר, תביא לפתרון כלשהו. אם, למשל, יבוא שר התחבורה ויטען שהמחירים הנגבים היום  
הם צודקים וראויים, הרי שלפחות נוכל להצביע על מדיניות כלשהי.

זליה איציק:

אני רוצה לצטט מדברי השר יצחק לוי, מישיבת המליאה בתאריך ה- 3 בדצמבר: "   
רבותיי חברי הכנסת, אני אומר רק את השורה התחתונה: הממשלה מתנגדת להצעה, אבל  
אני באופן אישי הייתי שמח... " כלומר הוא, היה שמח לו חברת הכנסת היתה מוכנה להפוך  
את זה להצעה לסדר היום ולדון בזה בוועדה, ושהיא, חברת הכנסת תגבש עקרונות. עוד  
אומר השר יצחק לוי: "יש הרבה צדק במה שחברת הכנסת אומרת, ללא שום ספק, ואנחנו  
מרגישים את זה. יש פעמים רבות עושק של אזרחים דרך חניונים, בעיקר במקומות  
אסטרטגיים במרכז העיר, ליד קופות החולים, ליד מרכזי קנייה וליד מקומות אחרים. אנחנו  
ממש רואים שכאשר מדובר בחניונים פרטיים ולא ציבוריים, האנשים הפרטיים מרשים  
לעצמם דברים שלא היינו נותנים להם בשום אופן להרשות לעצמם".

היו"ר אברהם יחזקאל:

לא היה בנאום אלמנט פרקטי ולא כלום.

אני רוצה להיות פרקטי יותר. באשר לבתי החולים - במידה ולא נאיץ את החוק,  
למרות שאו מתכוונים להאיץ אותו, אני מציע שנפריד את עניין החנייה בבתי החולים, ואני  
צריך מדיניות של שר הבריאות בעניין הזה.

תודה לכולכם, הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 12:45