הכנסת השלוש-עשרה
מושב שלישי

נוסח לא מתוקן

פרוטוקול מס' 280
מישיבת ועדת הכלכלה
יום שני, י"ד בסיון התשנ"ח (8 ביוני 1998), שעה 9:30

נכחו:

חברי הוועדה: אברהם יחזקאל - היו"ר
רפאל אלול
נסים דהן
איתן כבל
אברהם פורז

מוזמנים:
צבי יוזנט - סמנכ"ל בכיר תנועה, משרד התחבורה
חווה בן ארי - מנהלת אגף רכב, משרד התחבורה
עו"ד רוני לוינגר - לשכה משפטית, משרד התחבורה
אבי גונן - תחום טכני אגף הרכב, משרד התחבורה
אורית לב - משרד האוצר
בועז סופר - כלכלן - מנהל להכנסות הסביבה, משרד האוצר
עמי סגל - סגן מנהל המכס, משרד האוצר
דני קריבו - אגף תקציבים, משרד האוצר
גלוריה ויסמן - משרד המשפטים
יפעת רווה - משרד המשפטים
אל"מ שלמה פוליטס - יועמ"ש יהודה ושומרון, משרד הביטחון
סא"ל ניר פרס - משרד הביטחון
סרן תומר גוטהלץ - יועמ"ש אגף תכנון ולוגיסטיקה, משרד הביטחון
עו"ד רחל גוטליב - ס. יועמ"ש, המשרד לביטחון פנים
רפ"ק יצחק הלוי - אגף חקירות משטרה, המשרד לביטחון פנים
שמואל מלכיס - איגוד חברות הביטוח
עו"ד יוסי הלוי - איגוד חברות הביטוח
משה אברמוביץ - יו"ר ועדת משפטים וחוק, 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
משה כהן - חבר ועד ענף פחחות רכב, איגוד המוסכים
ישי רבינוביץ - מנכ"ל איגוד יבואני הרכב
עמי מימון - ס/יו"ר ויו"ר הוועדה המקצועית לרכב, איגוד השמאים
עמוס ז'ורבסקי - איגוד השמאים
עו"ד נועה חקלאי - יועצת משפטית, המועצה לצרכנות
עו"ד שמואל סף - לשכת עורכי הדין
מורן שוחט - לשכת עורכי הדין
סמדר קואל - אתגר
שמואל כהן - העוזר של חבר הכנסת רפאל אלול

יועצת משפטית: אתי בנדלר
מתמחה של הלשכה המשפטית: מיכל דויטש
מנהלת הוועדה: לאה ורון
קצרנית: תמר פוליבוי

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

1. הצעת חוק למניעת גניבות כלי רכב (הוראות שעה), התשנ"ח-1998 - חבר הכנסת רפאל אלול
2. הצעת חוק להסדרת השימוש בחלקי רכב משומשים (הוראת שעה), התשנ"ח-1997

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני פותח את הישיבה. יש לי בשורה לבשר לכם לגבי נושא הסולר. בימים הקרובים אני מקווה שתהיה החלטה בנושא הסולר, ההחלטה תהיה לכאן או לכאן. אני רוצה לשבח את אנשי משרד האוצר על כך שהם נענו לבקשתנו. אני לא יכול לפרט, אבל אני רק מקווה שבימים הקרובים תהיה החלטה. סוגיית אי הוודאות תימנע, ואני רוצה להודות לשר האוצר, שאני מקווה שייכנס בעובי הקורה. כדאי גם להגיד מילים טובות כשצריך.

רפאל אלול:

האם אנחנו מסיימים את החוק היום?

היו"ר אברהם יחזקאל:

אנחנו רוצים לסיים את החוק, כמובן. התחלנו אותו כדי לסיים אותו היום, והקצינו לו שעתיים כדי לסיים אותו היום. יש לנו מספר מחלוקות שהן לא שוליות, אבל אני גם פונה לחברי רפאל אלול, שכבר דיבר איתי באמצע השבוע, שאנחנו רוצים להמשיך ולהאיץ אותו, ולכן נשתדל כמה שיותר לא לעמעם מחלוקות, אלא פשוט לראות איך אנחנו מתגברים עליהן יחד תוך כדי הישיבה. בסך הכל, יש ההסכמה של חבר הכנסת אלול ושל הממשלה לאחד את החוק על אותם סעיפים שבהם היתה ויש הסכמה להוביל את המהלך הזה. לכן נמשיך לדון בסעיף 8 אם אני זוכר נכון.

אתי בנדלר:

גמרנו לדון בסעיף 7, ואני רוצה להביא לתשומת לב הוועדה את דעת נציגי הממשלה לגבי מספר נושאים שהתעוררו בישיבה הקודמת, וביקשנו את עמדתם לצורך העניין.

השאלה הראשונה היתה האם יש לכלול בחוק סעיף בקשר להקמת מאגר מידע שיכלול את כל הנתונים של חלקי הרכב המסומנים, ובפקס שקיבלתי בעקבות ישיבה כותבת לי עורכת הדין יפעת רווה ממחלקת ייעוץ וחקיקה פלילי, היושבת כאן, כדלקמן:

"מאגרי מידע...מוצע הסעיף הבא:

"השר, בהסכמת שר המשפטים, רשאי לקבוע בתקנות הוראות בדבר הקמה וניהול של מאגר מידע לצורך ביצוע חוק זה. התקנות לפי סעיף זה יכללו, בין השאר, הוראות בדבר:

(1) החובה למסור מידע למאגר המידע;

(2) המורשים לקבל מידע;

(3) דרך מסירת המידע;

(4) החזקת המאגר, אבטחתו וניהולו."

נדמה לי שהסעיף הזה הוא חיוני, והייתי מבקשת שהוועדה תאשר אותו, אלא אם כן יש למישהו הערות בעניין הזה.

רפאל אלול:

להערכתי, בלתי אפשרי בלי מאגר המידע. כמובן, אני מקווה שכל מי שאחראי על זה - משרדי הממשלה השונים - ער לזכויות הפרט, ואני מקווה שמי שמטפל בדברים האלה זהיר, אבל מי אמר שכל החוק הזה לא שווה?

אתי בנדלר:

סעיף כזה לא נכלל בהצעת החוק הממשלתית המקורית.

רפאל אלול:

אבל מי אמר שזה מיותר?

אתי בנדלר:

לא, היו בהתחלה מחשבות שאולי לאור קיום ההוראות בדבר ניהול מאגרי מידע בחוק הגנת הפרטיות, אין צורך בסעיף הזה, אבל מצאנו וראינו שההוראות הכלליות לא עונות לדבר הזה, כי למשל אין שם חובה למסור מידע למאגר מידע, וכאן אנחנו רוצים להטיל את החובה הזאת.

רפאל אלול:

אני מציע להשאיר את זה.

אתי בנדלר:

לכלול את זה, זאת אומרת, לקבל את הסעיף הזה.

צבי יוזנט:

גם אני בעד.

לאה ורון:

איזה סעיף?

אתי בנדלר:

סעיף נוסף בדבר מאגרי מידע, כפי שקראתי.

יוסי הלוי:

אנחנו כמובן תומכים בזה, והעלינו את בישיבה הקודמת, אבל אם גברת אתי בנדלר תוכל לקרוא את סעיף (1) - הוא בטח די דומה גם להצעה שלנו - כי לא קראתי אותו: "החובה למסור מידע"--

אתי בנדלר:

"למאגר מידע".

יוסי הלוי:

ועל מי היא תוטל?

אתי בנדלר:

הכל ייקבע בתקנות, זה סעיף מסגרת.

יוסי הלוי:

אולי גם הסמכות על מי תוטל?

היו"ר אברהם יחזקאל:

לא, הרי אני מבין מה אתה רוצה ואתה מבין מה אני רוצה. תבוא לדיון על התקנות, ואני מציע להשאיר את הדברים האלה לסוגייה של התקנות. אני רוצה להעביר היום את המסגרת ואת החוק. הרי יתחיל כאן ויכוח, שאתה יודע מה יהיה טיבו, אז למה לי? תן להעביר את המסגרת, הכוונה ברורה, הכיוון ברור. כשיהיה העניין הזה של התדיינות על תקנות - במידה שיוחלט - נדון בכך.

יוסי הלוי:

השאלה היא אם לדעתה, מבחינת הנוסח הזה, זה נותן הסמכה מספיקה לשר כדי לקבוע מי חייב במסירת המידע.

אתי בנדלר:

זו המשמעות של המילים "החובה למסור מידע למאגר המידע".

יוסי הלוי:

זה עניין משפטי, זה לא עניין פוליטי.

היו"ר אברהם יחזקאל:

כל החוק הזה הוא לא פוליטי.

יוסי הלוי:

לא התכוונתי במובן הפוליטי, אלא בצד האינטרסנטי.

היו"ר אברהם יחזקאל:

התכוונת במובן של POLICY, זאת לא POLICY.

אתי בנדלר:

אני רק רוצה להפנות את תשומת הלב בעקבות דבריך, שכאשר יבואו התקנות, נדון בהן שבהתאם למוצע בהצעת החוק הממשלתית, התקנות לפי חוק זה אינן טעונות אישור ועדת הכלכלה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

בגלל אנחנו פה, לסדר לעצמנו עבודה.

רפאל אלול:

אגב, משרד התחבורה לא יודע את זה.

חווה בן ארי:

בקטע הזה שהתחלנו את פרק הזמן, התחלנו אותו אחרי חקיקת - - -

היו"ר אברהם יחזקאל:

קיבלנו את ההחלטה ונעניינו לבקשה להכליל את העניין. מי בעד? מי נגד?

הצבעה
בעד - 4
נגד - אין
נמנעים - אין
ההחלטה לכלול בחוק סעיף בדבר מאגרי מידע התקבלה.

אתי בנדלר:

בשלב זה אני לא מכניסה את ועדת הכלכלה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

כהנחיה כללית, בכל סעיף שקשור לעניין של תקנות, שהתקנות תהיינה באישור ועדת הכלכלה. מי בעד?

הצבעה
בעד - 4
נגד - אין
נמנעים - אין
ההחלטה שכל סעיף שקשור לעניין של תקנות יהיה באישור ועדת הכלכלה התקבלה.

אתי בנדלר:

אז אני כבר כותבת בסעיף 12: "כל התקנות באישור ועדת הכלכלה".

היו"ר אברהם יחזקאל:

עוד מעט נדבר על מועד התחולה ועל לוח הזמנים.

אתי בנדלר:

באשר לנושא השני, אני מפנה אתכם לסעיף ההגדרות להגדרה של "רכב באובדן גמור" בהתאם להצעת הממשלה:

"רכב באובדן גמור" - "רכב ששמאי רכב קבע כי התקיים בו אחד מאלה". לאחר שנערך דיון בוועדה, הוחלט למחוק את הפסקה הראשונה, ובפסקה הראשונה במקום 75% יהיה 60%, דהיינו, הגדרת רכב באובדן גמור היתה: "רכב ששמאי רכב קבע כי...הוא יצא מכלל שימוש והנזק הגולמי בו הוא 60 אחוזים ומעלה משווי הרכב".

ביקשתי להביא לישיבה הבאה, דהיינו להיום, הגדרה של נזק גולמי, כדי שיהיה ברור למה הכוונה. באותה ישיבה, כשסיימתי את דבריי, היתה הערה שצריכים למצוא את האכסניה המתאימה להגדרה, משום שכידוע, רוב ההוראות וההגדרות למיניהן בכל הקשור לתעבורה מצויות בתקנות התעבורה. אני מוסיפה את זה בסוגריים. לא הבנתי את דבריו, ואני חושבת שהוועדה לא שינתה את החלטתה בעקבות זה, שאין לכלול הגדרה של רכב באובדן גמור בהצעת החוק. מכל מקום, התכנסו נציגי הממשלה והגיעו למסקנה שלא ראוי לכלול בשלב זה את ההגדרה, כפי שהיא אושרה כאן בוועדה, בחוק המוצע, משום שההשלכה של 60% עדיין לא נבחנה על ידי כל הגורמים.

<u>היו"ר אברהם יחזקאל:</u>

מי שלח את המכתב הזה?

<u>אתי בנדלר:</u>

כפי שאמרתי, חתומה עליו גברת יפעת רווה, אבל מי שישב בישיבה הזאת זאת גברת גלוריה ויסמן ממשרד המשפטים, שהיא ממונה על התחום הפלילי במשרד המשפטים, גברת יפעת רווה ועורך דין רוני לוינגר ממשרד התחבורה, ומה שכותבים לי במכתב הוא כדלקמן:

"הגדרת "נזק גולמי" - בעניין זה נראה שהיתה אי הבנה בישיבה. למיטב הבנתנו את סיכום הישיבה, וכך גם עמדתנו לגופו של עניין היא, ששינוי שיעור אחוזי הנזק לרכב, שיהפכוהו לרכב ב"אובדן גמור", מצריך דיון נפרד בשיתוף כל הגורמים הנוגעים בדבר, ולא שייעשה אגב חוק זה. קביעת האחוזים כאן צריכה להיעשות במקביל לתיקון החוק הקיים. משרד המשפטים לא היה שותף לסיכומים כלשהם בעניין שינוי אחוזי הנזק."

כפי שאני מבינה את הדברים, עומדות בפני הוועדה שתי אפשרויות, אל"ף - להחליט שלא לעשות רביזיה בהחלטה שהתקבלה, בי"ת - לקבוע שנזק ב"אובדן גמור" יהיה כפי שייקבע בתקנות באישור ועדת הכלכלה, ושוב ייערך דיון יותר משמעותי בנושא הזה בשלב יותר מאוחר.

<u>היו"ר אברהם יחזקאל:</u>

על דעת מי המכתב?

<u>גלוריה ויסמן:</u>

על דעתנו, כלומר, על דעת משרד המשפטים, על דעת הלשכה המשפטית של משרד התחבורה ועל דעת משרד האוצר.

<u>צבי יוזנט:</u>

האכסניה היום של הנזק 55%, 75% בפקודת התעבורה.

<u>היו"ר אברהם יחזקאל:</u>

אחד הדברים שכל הזמן מציקים הוא שלפעמים לשכה מסויימת במשרד מסויים לא מיידעת את אלה שאחראים באותו משרד על שינויים בקונספט. למעשה, האם מה שאתה רוצה לומר לי זה שאתה עומד לחלוק על מה שהסכימו בלשכה המשפטית של משרד התחבורה?

צבי יוזנט:

לא. אני עומד להגיד רק דבר אחד, שהנושא הזה של 60% הוא על דעת השר, על דעת המנכ"ל, על דעת ועדת הכלכלה, על דעת הוועדה הציבורית.

היו"ר אברהם יחזקאל:

האמת שגם על דעתי.

צבי יוזנט:

על דעתך, על דעתי, על דעת איגוד חברות הביטוח. זאת אומרת, עשו תיאום עם כל הגורמים, אין על זה מחלוקת. השינוי של פקודת התעבורה והתיקונים נעשים במקביל. אם האכסניה היא פה לטוב או לא - אני לא משפטן, אבל ה-60% נקבע וסגור מבחינתנו.

ישי רבינוביץ:

לא, צריך להוסיף פה "או כל שיעור אחר שייקבע".

היו"ר אברהם יחזקאל:

לא.

גלוריה ויסמן:

זאת הצעה ממשלתית, ובהצעה ממשלתית כל הגורמים שהוזכרו כאן, כולל המפקח על הביטוח ומשרד המשפטים ומשרד התחבורה הסכימו על 75%. אני יכולה להבין שהוועדה חושבת שצריך לשנות את זה ולהוריד את הסף. יכול להיות גם כן שצריך לעשות את זה מהטעמים שמר יוזנט מנה, אבל אנחנו חייבים לחזור לוועדת השרים לענייני חקיקה, ואנחנו מוכנים לעשות את זה, אין בעיה.

ישי רבינוביץ:

יש הרי צו מקביל שהולך להיות מחוקק, ואז ברגע שהוא יחוקק, ושם יהיה 60%, אוטומטית זה ישנה גם כאן.

אתי בנדלר:

תקנות לא יכולות לשנות את החוק לא אוטומטית ולא לא אוטומטית, זה מחייב הליך חקיקה. ההליך הוא הפוך, החוק קובע וגובר על התקנות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני קבעתי את ה-60%.

רפאל אלול:

אני לא מבין את העניין. ישבנו בישיבה הקודמת, והדבר הזה כבר נדון שנתיים בקרב חברות הביטוח ובמשרד התחבורה, זאת אומרת שזאת לא איזו הפתעה למשרד המשפטים, ובטח לא למשרד האוצר, ותקנו אותי אם אני טועה.

יפעת רווה:

זאת כן היתה הפתעה.

רפאל אלול:

רבותיי, זה שנתיים נדון.

היו"ר אברהם יחזקאל:

סליחה, כבר לפני מספר חודשים עלתה הסוגייה.

רפאל אלול:

אתה הצעת שזה ייכנס לחוק הזה, וזה פתרון מצוין.

יפעת רווה:

האכסניה היתה הפתעה.

יוסי הלוי:

אני תומך במה שנאמר על ידי נציגי משרד התחבורה. היו דיונים די ארוכים בוועדה, ואנחנו אגב רצינו 65%, ובסופו של דבר קיבלנו את הדין, וזה התייצב בישיבה הקודמת על 60%, וראוי שזה יהיה בתוך החוק, כי נשמת אפו של החוק הזה היא העניין הזה.

זאב וינר:

האם ה-60% כולל ירידת ערך?

אתי בנדלר:

זאת בדיוק השאלה, ולכן ביקשתי הגדרה של נזק גולמי, כי אני לא יודעת. הרי כאן מאחורי הגדרה של נזק גולמי מתחבאים הדברים האלה. הם לא הביאו לי הגדרה, משום שהם מתנגדים לכלול את ה-60% בהצעת החוק. אם הוועדה תחליט שהיא בכל זאת לא עושה רבייזיה, נדרוש שיביאו הגדרה של נזק גולמי.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מכיוון שלא תהיה רבייזיה ומכיוון שאנשים ידעו על הסוגייה, לפחות ברמה העקרונית, וכיוון שזו היתה הדרישה והבקשה שלי - ובאמת הצעת הפשרה כמו שציינו פה היתה לא 55% אלא 60%, ומשרד התחבורה ושר התחבורה התחייבו כאן אפילו לפני מספר חודשים - אני מבקש ודורש להביא את סוגיית הגדרת נזק גולמי בעניין הזה כמה שיותר מהר.

אברהם פורז:

אני תומך בעמדתך, אבל רוצה להעלות נקודה אחת שאולי לא חשבו עליה פה. יכולות להיות מכוניות ישנות, שמחיר של תיקון פחחות בלבד יכול להגיע ליותר מ-60% מערך הרכב. אתן לך דוגמה, מכונית ששווה 10,000 שקל. אם היא עברה תאונה ונדפקו שתי דלתות ופנסים ולא קרה דבר מבחינה בטיחותית, יכול להיות שעלות הפחחות, הצבע והחלפת שני הפנסים תהיה יותר מהמחיר המקורי.

צבי יוזנט:

גם היום זה כך.

אברהם פורז:

אבל למה לך להשבית את המכונית? למה שבמקרה כזה נגיד לנהג להשבית את המכונית? אני חושב שהשבתה צריכה להיות רק מטעמים עניינים.

גלוריה ויסמן:

בטיחותיים.

אברהם פורז:

לכן לדעתי צריך להשאיר את הנושא פתוח, כי לדעתי תהיה פגיעה גם בזכות הקניין. אתן לך דוגמה, יש לי מכונית בבית ששווה 5,000 שקל. אם יישברו לה שני פנסים, זה TOTAL LOST.

היו"ר אברהם יחזקאל:

חבר הכנסת פורז, אבל למה להעמיד את זה באבסורדים?

אברהם פורז:

זה חוק נגד גניבת רכב, זה לא חוק להשבתת רכב, עם כל הכבוד.

היו"ר אברהם יחזקאל:

יכול להיות שיש גנבים שעוסקים גם בעניין של רכבים משוקמים ועובדים על אנשים בעיניים, אז אני מבקש לא להיתמם כאן ולא להתעורר פתאום באיחור. אני אומר את הדברים כדי שנבהיר במה דברים אמורים.

מדובר כאן בשימוש שהיה לא נכון בסוגייה שכבר במילא היתה קיימת, היא היתה רק 75%, ולכן לא דובר אז על שני הפנסים במכונית ששווה 5,000 שקל, אלא בפנס אחד, כלומר, העניין של זכויות קנייניות וכל מה שכרוך בהן היה גם רלוונטי לפני התיקון של ה-60%.

אברהם פורז:

אדוני היושב ראש, אנחנו רוצים לחוקק חוק למניעת גניבת רכב, ולא לעידוד השבתתו של רכב ישן.

היו"ר אברהם יחזקאל:

זה קשור.

אברהם פורז:

אם החוק הוא חוק לעידוד השבתת רכב ישן, זה סיפור אחר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אבל גם גנבים עושים שימוש ברכב כזה.

אברהם פורז:

לכן, לדעתי, לא צריך לשפוך את התינוק עם המים, זאת אומרת, אנחנו צריכים למצוא פה אי־זושהי הגדרה נכונה, כדי שתפתור את הבעיה. אסור להגיע לסיטואציה שמכונית שערכה נמוך ובסך הכל היו לה כמה תיקוני פח, שהם יקרים באופן יחסי, תפסיק לנסוע.

בועז סופר:

מטבע הדברים לא מבטחים בכלל מכונית בערך נמוך.

אברהם פורז:

אתה לא פוגע בחברת ביטוח. מחר יבואו אליך אלפי אנשים שיבואו בטענה שבגלל איזו תאונה קטנה, נגרם לרכבם נזק של 10,000 שקל.

היו"ר אברהם יחזקאל:

הוא מקבל פיצוי.

אברהם פורז:

הוא לא מבוטח, כי אין ביטוח מקיף למכונית ששווה 10,000 שקל, ואם תהיה תאונה ויצטרכו להחליף שתי דלתות ועוד חלק, צריך להשבית את הרכב.

ישי רבינוביץ:

כעקרון, רכב בעלות כזאת, גם התיקון אמור להיות במחיר - - -

אברהם פורז:

למה? פחחות עולה אותו מחיר ברכב חדש וישן.

ישי רבינוביץ:

אז גונבים את הרכב שלך, מורידים את חלק הפח ומוכרים אותו בזול. התיקון הוא יחסית לערך הרכב. אולי יש מצבים קיצוניים שהם בשוליים, שבהם הטיעון של חבר הכנסת פורז נכון, אבל לא מעבר לזה.

אברהם פורז:

מה החלטת? 75%?

היו"ר אברהם יחזקאל:

60%.

אברהם פורז:

סליחה, אז אני מתנגד. אני מבקש שתירשם הסתייגות שזה ייקבע בתקנות. אני רוצה שיתקיים על זה דיון, לדעתי, מעמיק. לדעתי, החוק הזה גם יכול להיפסל בגלל פגיעה בזכות הקניין. אני לא רוצה שיהיו אנשים שכתוצאה מתאונה קטנה ישביתו להם את הרכב.

רחל גוטליב:

מדובר כאן בסעיף שהוא הגדרה, הוא לא סעיף מהותי. הסעיף המהותי הוא סעיף 3(ב)(2) שבו הגדרנו מהו בעל רכב לצורך הגשת בקשה או אישור לסימון רכב. זה השימוש היחיד שנעשה בחוק הזה לעניין של הגדרת אובדן גמור. נכנסנו להגדרות רק בגלל שההגדרות האלה כתובות כיום בתקנות. אני לא חושבת שבמסגרת החוק הזה, במיוחד אם יש חילוקי דעות, צריכים להיכנס לסוגייה הזאת.

יכול להיות, שכפי הצעתו של חבר הכנסת פורז, נשאיר את סעיף 3(ב)(2) שהוא המהותי: "בעל הרכב...שנקבע לגביו שהוא רכב באובדן גמור". מה הוא אובדן גמור, לרבות השאלה של של הנזק הגולמי, ייקבע בתקנות, ואפשר לכתוב את זה, זאת אומרת, נגדיר "רכב באובדן גמור" - רכב שקבע שמאי רכב כי התקיים בו אחד מאלה".

צבי יוזנט:

אין כבר אחד מאלה.

רחל גוטליב:

סליחה, "רכב ששמאי רכב קבע לגביו שהוא אובדן גמור, בהתאם לעקרונות שייקבעו בתקנות, או בתקנות בפקודת התעבורה" או כדומה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מתי אתם מביאים את ה-60%?

רוני לוינגר:

אתמול דנו בזה במשרד האוצר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

האם יש הסכמה על ה-60%?

רוני לוינגר:

זה העניין בדיוק. עם כל הכבוד, זוהי לא נשמת אפו של החוק. החוק הוא חוק להסדרת השימוש בחלקי רכב.

עמי מימון:

עיקר הבעיה עם גניבות רכב היא עם אותם כלי רכב שמוכרים אותם במצב ניזוק, והבאת הסף ל-60% פשוט תקטין באופן משמעותי מאד את כמויות הפתיונות האלה שייזרקו לשוק, וזה בדיוק העניין, וזה באמת ישמש גם למטרות אחרות כמו גניבת רכב ישן, אבל זה באמת זניח, ואותו בעל רכב פרטי אולי עשוי להיות ניזוק, למרות שאני חושב שגם רכב ששווה 10,000 שקל ומשקיעים בו 6,000 שקל מערכו, זה לא מעשה נבון.

אברהם פורז:

אחרי שמתקנים אותו הוא שווה 10,000 שקל.

עמי מימון:

המצב העובדתי היום הוא שלא מתקנים רכב שהנזק שלו הוא מעל ל-45%, כשלמעשה, לגבי כל המבטחים לא ישתנה דבר.

יהושע אושרוב:

אני 48 שנים פחח, ואני שמח ששמעתי את מה ששמעתי היום. אני מוכן להזמין את כולכם למוסך, ותראה לי רכב, שלא עולה 8,000 או 10,000 שקל, אלא 15,000 שקל, אם קורות השלדה והדלתות שלו לא רקובים. אם הנזק שלו הגיע ל-60% משוויו, הורדתו מהכביש תהיה מצווה למדינת ישראל, לא יהיו קורבנות בכבישים. זה אסון וקטסטרופה, כי היום אין חלקים. היצרן בעולם חייב לספק חלקים במשך שבע שנים, וכשהוא מביא את קורות השלדה, הם מונחים אצל כל הייבואנים זרוקים, אין מי שיקנה אותם ואין מי שיחליף. ברגע שאתה לוקח חלק חדש ומחבר אותו לחלק רקוב, הרכב נוסע, אבל אתה לא יכול לקבל את המידות האלה, הרכב לא נוסע בכביש, הוא מתנועע בכביש.

אברהם פורז:

יבדקו את זה בבדיקה השנתית, ולא אתה בתור פחח.

יהושע אושרוב:

אני אומר דבר שאני יודע אותו וחי אותו, ואני מוכן להוכיח אותו. ישנה בעיה אחרת לגבי ה-60%, והשאלה שלי למשרד התחבורה, לחברי הוועדה וליושב ראש הוועדה היא מי יתקן את הרכב המשוקם ששולחים אותו לשיקום ולמי הוא יימכר.

אברהם פורז:

אדוני היושב ראש, אני פונה אליך, כי זה ציבור שאתה מייצג אותו הרבה יותר ממני. יש ציבור גדול בארץ שמחזיק מכוניות די ישנות, חלקן שוות 10,000 שקלים ומטה שלא מבוטחות בביטוח מקיף, וגם אין טעם לבטח אותן בביטוח מקיף. במכונית ישנה כזאת פנס קדמי יכול לעלות 1,500 שקל, גריל פלסטיק קדמי יכול לעלות 1,000 שקל ועוד שניים או שלושה חלקים של פלסטיק, אפילו בלי עבודתו של הפחח, יכולים להסתכם ל-50% או ל-60% מערך הרכב.

יהושע אושרוב:

אם תראה לי אוטו שעולה 7,000 שקל ושהפנס הקדמי עולה 1,000 שקל, אני מוכן
- - -

אברהם פורז:

צריך לדון בזה בכובד ראש, לא אפרופו החוק הזה, אפרופו דברים אחרים. אגב, באיטליה מי שמוריד רכב ישן מהכביש, מקבל מהמדינה כסף. אתם מוכנים לשלם? אני מוכן.

חוה בן ארי:

גם בסינגפור.

אברהם פורז:

כשתתנו כסף, אז נשבית את הרכבים האלה.

בועז סופר:

זה רק מוכיח כמה שזה נכון להוריד מהכביש רכב ישן.

אברהם פורז:

תתנו לו כסף, אין בעיה.

בועז סופר:

לא תמיד הכל מתבטא בנתינת כסף, יש גם נזק שנגרם על ידי כלי רכב ישנים. מטבע הדברים, זה קשור לבטיחות. אני לא בהכרח צריך לממן לבעל רכב ישן רכב חדש.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני נגד הרביזיה. מי בעד?

אתי בנדלר:

רביזיה כדי לדון מחדש בהגדרה אחרת.

אברהם פורז:

אני בעד רביזיה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני נגד. הסברתי מי בעד ומי נגד.

אברהם פורז:

אני בעד רביזיה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מי נגד?

הצבעה
בעד - 1
נגד - 3
נמנעים - אין
הוחלט שלא תהיה רביזיה.

אברהם פורז:

אז ההסתייגות תירשם.

היו"ר אברהם יחזקאל:

נמאס לי לייצג את הציבור שנוסע במכוניות ששוות 10,000 שקל על חשבון איכות החיים שלהם והבריאות שלהם, ולכן אני מעדיף שמי שבשכונה שלי נוסע במכונית כזו, שלא ייסע בה.

איתן כבל:

אז יש רביזיה או אין רביזיה?

אתי בנדלר:

אין רביזיה.

איתן כבל:

אז למה דנים בזה?

אברהם פורז:

אני טוען שזו פגיעה בלתי סבירה בזכות הקניין.

גלוריה ויסמן:

אני רוצה שיירשם שיתכן שהממשלה תרשום הסתייגות.

רפאל אלול:

מהנסיון הקצר שלי, ראיתי הרבה הסתייגויות של הממשלה, אבל אף פעם לא בא אף שר מהממשלה להגן על ההסתייגות שלו. אני נמצא כאן בכנסת כמה שנים טובות, וראיתי זאת גם בחוקים רבים אחרים.

אתי בנדלר:

אז אני רוצה לומר לך שנהגתי כאן - והם יודעים את זה, וכועסים עליי במשרדי הממשלה - שאני מקבלת הסתייגויות רק אם הן נחתמות על ידי שר. אחרי שמספר פעמים היו מקרים שרשמתי הסתייגויות מפי נציגי ממשלה, והשר אמר שזה בכלל לא על דעתו, אני לא מקבלת יותר הסתייגויות.

רפאל אלול:

יפה, אני שמח.

היו"ר אברהם יחזקאל:

כפי שאמרה גברת בנדלר, שר התחבורה יצטרך לרשום את ההסתייגות.

אתי בנדלר:

או שר המשפטים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

או שר המשפטים. שר התחבורה נתן פה התחייבות על ה-60%, ומה שמקומם אותי זו גם הדרך. מזה חודשים רבים עולה כאן סוגיית ה-60%, וחבל לי שתמיד אנשים מתעשתים ברגע שכבר קיבלו החלטות, והצבענו, זה אפילו לא מכובד. אי אפשר שפתאום יבוא מישהו ויאמר: קיבלתם החלטה, הצבעתם ועכשיו תעשו רביזיה, אתם יודעים מה? זה אפילו לא הוגן בעבורנו.

אברהם פורז:

אתה חושב שעדיף להוציא חוק רע?

היו"ר אברהם יחזקאל:

לא דיברתי אליך, דיברתי אל הרשות המבצעת. להיפך, כבודך מונח במקומו, ודבריך הם דברי טעם.

אתי בנדלר:

התיקון הוא הבא הוא תיקון מאד קטן. בסעיף 3 בהצעת החוק דנו בשאלה לבקשת מי יהיה המסמן רשאי לסמן חלקי חילוף משומשים. בסעיף 3(ב)(2) בעמוד 96 של הצעת החוק למעלה נאמר:

"(2) בעל הרכב -

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

בהקשר לזה התעוררה השאלה מה קורה אם בעל רכב נכנס לתיקון במוסך, הוא אפילו לא יודע אם יאשרו לו החלפת רכב או לא, קל וחומר במקרה של רכב באובדן גמור כשחברת הביטוח מקבלת את המכונית לבעלותה, למרות שהיא לא מעבירה את הבעלות באופן פורמלי.

לפיכך הציעו נציגי הממשלה אחרי המילים "בעל הרכב" בסעיף הזה "בעל רכב או מי שבעל הרכב ייפה כוחו לשם כך באופן שייקבע". "באופן שייקבע" פירושו באופן שייקבע בתקנות, כדי שלא נלך כאן דווקא על הליך של ייפוי כוח לעורך דין או ייפוי כוח נוטריוני.

שמואל סף:

האם זה כולל את בעל המוסך?

אתי בנדלר:

אם בעל הרכב ייפה את כוחו של בעל המוסך.

יפעת רווה:

כן, גם מה-21 במאי - - -

אתי בנדלר:

יש איזו תוספת שאת רוצה?

יפעת רווה:

כן, שלא יתיר - - -

אתי בנדלר:

קודם נגמור את העניין הזה. התעוררה השאלה לגבי מי הוא המסמן. המסמן מוגדר בסעיף ההגדרות כ"מי שקיבל הרשאה מהמנהל לסמן חלק לפי הוראות חוק זה", זאת אומרת, שהמנהל נתן לו רישוי. עלתה ההצעה של נציגי הממשלה שהליך הרישוי יהיה באמצעות מכרז.

אברהם פורז:

למה מכרז?

צבי יוזנט:

זה לא הליך הרישוי, זוהי בחירת המסמן.

אתי בנדלר:

כן, בחירת המסמן.

אברהם פורז:

למה? אין מסמן אחד בכל הארץ?

אתי בנדלר:

העניין הזה לא ברור.

אברהם פורז:

צריך לעשות תנאי סף, כל אחד יכול לסמן, לא?

איתן כבל:

אם יש מאגר שאליו מעבירים את כל האינפורמציה--

צבי יוזנט:

מי שיהיה הזכיין, הוא יעשה את המאגר. זה OUTSOURCING חיצוני.

היו"ר אברהם יחזקאל:

כדי שיהיה לו משתלם, הוא "יתקע" לנו מחירי סימון, והוא יהיה מונופוליסט, ואז הם נותנים לו גם לעשות את המאגר. על זה הוא מתחרה.

אברהם פורז:

אבל זה לא יכול להיות מכרז, צריכים להיות תנאי סף, יכולים להיות כמה.

אתי בנדלר:

יכול להיות במכרז, אבל לא להגביל את זה לזכיין אחד.

צבי יוזנט:

השיטה הטכנית שתהיה עם המחיר הזול ביותר לצרכן תזכה.

אברהם פורז:

לא, אבל סלח לי, אתה נותן מונופול לאדם אחד בכל הארץ? מה פתאום.

חווה בן ארי:

חבר הכנסת פורז, הבעיה היא שאנחנו מדברים על הוראת שעה לשלוש שנים. חשבנו בקטע הזה להביא את זה לניסוי, כאשר אפשר להחזיר את זה לדיון בשולחן הזה.

אברהם פורז:

אי אפשר יהיה להחזיר את זה.

איתן כבל:

אפשר לעשות את זה הפוך.

חווה בן ארי:

דנו בעניין - זכיין או זכיינים. זה לא סגור, וחשבנו - ויש לנו ניירות בעד וניירות נגד--

היו"ר אברהם יחזקאל:

בעד או נגד זכיין או זכיינים?

אברהם פורז:

אנחנו לא יכולים להסכים לדבר כזה שאדם אחד יקבל מונופול.

שמואל מלכיס:

מי שיזכה - כמות הסימון היא כל כך קטנה, שאם תחלק את זה, אף אחד לא יתחלק.

אברהם פורז:

תקבע תנאי סף, תקבע חובת דיווח.

שמואל מלכיס:

למה אתם נכנסים לזה? זה היבט כלכלי טהור.

היו"ר אברהם יחזקאל:

קודם כל, אתם יודעים שזה ממש לא קשור לחוק? הם הביאו את זה לכאן, מדובר על מי שרשאי לסמן. יכול להיות שזה יהיה אחד או רבים, כשאתם תביאו את זה לאישורנו, חלק מחברי הוועדה יגידו שהם רוצים - - -

אתי בנדלר:

לא, כי זה כבר לא עניין של תקנות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אז מה זה כן?

אתי בנדלר:

הרשאה - זאת אומרת זה הליך שהמנהל יאשר.

אברהם פורז:

אם הם יחליטו לתת לאדם אחד, יהיה להם בג"צ, ושיתגוננו על זה.

אתי בנדלר:

זאת לא הנקודה, רק רציתי להפנות את תשומת הלב שהעליתי את השאלה בהקשר הזה: האם לא צריך לקבוע בחוק, שמי שיכול להיות מסמן הוא מי שאין לו עבר פלילי.

היו"ר אברהם יחזקאל:

בטח, גם מונופוליסט וגם פלילי?

בועז סופר:

אבל זה כבר נידון.

אתי בנדלר:

התשובה של נציגי הממשלה היא שבהתחשב ולאור האמור בסעיף 8 בחוק המרשם הפלילי בתקנת השבים, אין מניעה למסור למנהל פרטים על עברו הפלילי של המסמן, והם יוכלו להביא את זה בחשבון, כך שהדבר איננו מחייב תיקון.

בועז סופר:

חשוב לדעת בתוך המכרז, שזה חלק מהתנאים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אמרנו שחשוב לדעת שזה יהיה רלוונטי. למה אתם עוד פעם נזכרים בעניין?

אתי בנדלר:

פשוט הרגשתי את עצמי מחויבת להביא את התשובה לוועדה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לא, כי אנחנו ביום שנזכרים בעבר, בואו נמשיך לעתיד.

אתי בנדלר:

עכשיו אפשר להמשיך בקריאת החוק, אלה היו חובות.

אברהם פורז:

יש עוד חוב אחד.

יפעת רווה:

בישיבה הקודמת עלתה בעיה שעלולה להיות אחריות על אדם שמוסר את הרכב שלו למוסך, ולכן אנחנו מציעים להוסיף לסעיף 2(ד) לחוק. בסעיף 2(ד) כתוב עכשיו: "לא יפרק אדם ולא יתיר לפרק חלק מרכב שלא לשם הרכבתו מחדש". זה עלול ליצור אחריות על בן אדם שנותן את הרכב שלו למוסך ולא מעניין אותו איך מתקנים, ולכן אנחנו מציעים כפתרון לכתוב: "לא יפרק אדם ולא יתיר בעל עסק שבו מפורקים או מורכבים חלקים לפרק חלק".

רפאל אלול:

מקובל.

צבי יוזנט:

כי אמרנו שהאחריות לא תהיה של בעל הרכב.

היו"ר אברהם יחזקאל:

הצוות המשפטי פשוט מעולה.

יפעת רווה:

בעיה נוספת היתה שבסעיף 2(ב) פעולה הוגדרה בין היתר כ"חלק ממלאי עסקי", והועלתה כאן הבעיה שאפשר לעקוף את זה על ידי שישימו מלאי שהוא לא עסקי.

צבי יוזנט:

מחקנו את המילה עסקי.

אתי בנדלר:

כן, אבל זה נמחק.

רוני לוינגר:

אני קורא את סעיף 8:

"(א) העושה אחת מאלה, דינו - מאסר שנה:

(1) עושה פעולה בחלק משומש בניגוד להוראות סעיפים 2(א) או (ב);

(2) מפרק או מתיר לפרק חלק, בניגוד להוראות סעיף 2(ג);

(3) מסמן חלק משומש בניגוד להוראות סעיף סעיף 3;

(4) מפרק או מתיר לפרק חלק, או עושה בו פעולה בניגוד להוראות סעיף 5.

(ב) המעביר או המגלה מידע בניגוד להוראות סעיף 7, דינו - מאסר שישה חודשים או קנס בשיעור פי חמישה מהקנס הקבוע בסעיף 61(א)(4) לחוק העונשין, התשל"ז-1997".

<u>רפאל אלול:</u>

איך זה משתלב עם מאגרי המידע?

<u>אתי בנדלר:</u>

זה מה שרציתי לשאול את גברת ויסמן, האם אין מקום להרחיב זאת גם למי שאיננו מוסר מידע, כפי שהוא התחייב למסור למאגר המידע?

<u>גלוריה ויסמן:</u>

יכול להיות שכן, יכול להיות שנצטרך להוסיף גם את זה.

<u>רפאל אלול:</u>

זה יופי של רעיון.

<u>רוני לוינגר:</u>

אני ממשיך לקרוא את סעיף 8(ב):

"והמתרשל בשמירת סודיות המידע כאמור בסעיף 7, דינו - מאסר שלושה חודשים.

(ג) בעל מוסך או עסק שלא רשם פרטים כאמור בסעיף 6(א) או (ב), דינו - מאסר שלושה חודשים.

(ד) הורשע אדם בעבירה לפי סעיף זה שאותה ביצע תוך כדי עיסוקו בעסק הטעון רישוי על פי כל דין, רשאי בית המשפט, בנוסף לכל עונש אחר, לשלול את רשיון העסק לפרק זמן שיקבע בית המשפט."

<u>היו"ר אברהם יחזקאל:</u>

מי בעד סעיף 8?

<u>שמואל סף:</u>

סליחה, יש לנו הערה.

<u>היו"ר אברהם יחזקאל:</u>

מי נגד?

<u>הצבעה</u>
בעד -רוב
נגד - מיעוט
נמנעים - אין
סעיף 8 אושר.

<u>היו"ר אברהם יחזקאל:</u>

מר שמואל סף, מה רצית לומר? אבל הסעיף כבר התקבל.

שמואל סף:

אנחנו מיותרים פה. הנקודה היא לגבי משחטות הרכב.

היו"ר אברהם יחזקאל:

למה אתה אומר שאתם מיותרים פה?

שמואל סף:

כי אם אי אפשר להביע דעה, אולי אנחנו מיותרים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אדוני יודע שברגע שהחלטנו--

שמואל סף:

הרמתי את היד לפני.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לא שמתי לב, אבל לשכת עורכי הדין היא לא דבר מיותר.

שמואל סף:

אני חושב שהחוק לא מטפל בצורה מספיק חמורה במשחטות הרכב, במיוחד אלה שיש להם משחטות רכב ליד הבית או בחצר ליד הגינה. נראה לי שאיום בשנה מאסר או אובדן הרשיון, שממילא אין לו, אינו משמעותי.

רפאל אלול:

לא, אבל כתוב פה "לפרק זמן שיקבע בית המשפט", אז אפשר להוסיף את זה גם בסעיף הקודם.

היו"ר אברהם יחזקאל:

חבר הכנסת אלול, החוק הזה הוא באמת חוק ראשוני בעניין, ובאשר לעניין סעיף ענישה עם סנקציות כאלה, כלשעצמו יש לו כבר נפקות כלשהי. אני לא בטוח שראוי וכדאי להגיד שהיום נעסוק עוד בסוגייה הזו אם להחמיר או לא, כי לפי הקביעה לכל מי שיש משחטות רכב, אנחנו צריכים להכריז מלחמת עולם על הפלשתינים, כי לכל שכן יש שם משחטה.

שמואל סף:

יכול להיות, אבל גם אצלנו בתוך הקו הירוק וגם בשטח שלנו יש משחטות כאלה. הרעיון הוא דבר שמופיע בחוק העונשין, איננו דבר חדש, והוא נושא של הפקעות.

גלוריה ויסמן:

יש עונשים דרקוניים בעניין הזה, עשר שנות מאסר.

שמואל סף:

גברת גלוריה ויסמן, מה שאת אומרת לא רלוונטי עובדתית, בגלל שעל פי חוק העונשין את לא יכולה להפקיע היום שטח, אדמה, בית, מבנה ממי שיש לו משחטת רכב.

גלוריה ויסמן:

אני לא בטוחה בזה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

האם דעתכם היא שצריך להפקיע את הקרקע ממי שיש לו משחטת רכב? דעתי היא שלא. יש לי בקשה, לפני שנעשה הצבעות, תתעוררו, כי אני מקיים פה הצבעות מהר, כמו ששמתם לב. להזכירכם, היתה הצבעה על סעיף 8, ועכשיו אנחנו בסעיף 9.

רוני לוינגר:

אני קורא את סעיף 9:

"השר רשאי למנות מפקחים לעניין חוק זה".

היו"ר אברהם יחזקאל:

מי בעד סעיף 9? מי נגד?

הצבעה
בעד - 3
נגד - אין
נמנעים - אין
סעיף 9 אושר.

אתי בנדלר:

ברשותכם, מה ההצעה בסעיף המקביל לו בעניין מפקחים, נדמה לי שאתה קבעת את המספר שם?

רפאל אלול:

28 מפקחים.

אתי בנדלר:

השאלה אם אתה יורד מזה.

צבי יוזנט:

אישרו לנו 25 מפקחים.

רפאל אלול:

25 מפקחים זה בסדר, אבל מינימום 25.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לא פחות מ-25.

רפאל אלול:

כן.

דני קריבו:

אני מציע שסעיף 9 ישאר כפי שהוא, שהשר רשאי למנות בלי מספר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

תודה לך, הצעתך לא התקבלה. מי בעד הנוסח לא פחות מ-25 מפקחים? מי נגד?

הצבעה
בעד - 3
נגד - אין
נמנעים - אין
התקבל הנוסח שלא יהיו פחות מ-25 מפקחים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

תגיש הסתייגות של הממשלה.

רוני לוינגר:

אני ממשיך לקרוא את סעיף 10:

"(א) לשם פיקוח על ביצוע הוראות חוק זה רשאי מפקח וכל שוטר:

(1) להיכנס לכל מקום בכל עת סבירה, למעט למקום המשמש למגורים לבד, כדי לבדוק את קיום הוראות חוק זה;

(2) לדרוש מכל אדם שיציג בפניו כל מסמך שקיבל לפי חוק זה, וכל רישום שניהל לפי חוק זה;

(3) לתפוס דבר, שיש לו יסוד סביר להניח שנעברה בו עבירה לפי חוק זה או שעשוי לשמש ראיה במשפט לפי חוק זה."

(ב) לשם גילוי עבירה לפי חוק זה רשאי מפקח -

(1) לבקש מבית המשפט צו חיפוש ולבצעו לפי סעיפים 23 ו-24(א)(1) לפקודת סדר הדין הפלילי (מעצר וחיפוש) [נוסח חדש], התשכ"ט-1969;

(2) לחקור כל אדם בנוגע לעבירה לפי חוק זה; לעניין זה תהיינה לו הסמכויות המסורות לקצין משטרה לפי פקודת הפרוצדורה הפלילית (עדות).

(ג) הוראות פקודת הפרוצדורה הפלילית (עדות), והוראות פקודת סדר הדין הפלילי (מעצר וחיפוש) [נוסח חדש], התשכ"ט-1969, יחולו על חקירה, חיפוש ותפיסת חפצים לפי חוק זה כאילו נערכו בידי קצין משטרה או שוטר, לפי העניין, בשינויים המחויבים."

היו"ר אברהם יחזקאל:

מי בעד? מי נגד?

הצבעה
בעד - 3
נגד - אין
נמנעים - אין
סעיף 10 אושר.

רחל גוטליב:

אני מציעה שיהיה כתוב, גם על דעתה של גברת גלוריה ויסמן, שהוא רשאי למנות מפקחים מבין עובדי משרדו, או עובדי מדינה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

נשמע הגיוני.

רפאל אלול:

בסדר גמור, קיבלנו.

אתי בנדלר:

"שהם עובדי מדינה".

דני קריבו:

לא מקובל.

רוני לוינגר:

אני קורא את סעיף 11:

"בעד סימון חלק משומש לפי הוראות חוק זה ישלם בעל החלק המשומש תשלום למסמן כפי שנקבע בתקנות."

רחל גוטליב:

לא מקובל? אתה רוצה להסמיך אזרח לסמכויות - - -?

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מקריא שוב את סעיף 11: "בעד סימון חלק משומש לפי הוראות חוק זה ישלם בעל החלק המשומש תשלום למסמן כפי שנקבע בתקנות", ואני מקריא אותו מכיוון שעולה שוב סוגיית מסמן אחד או מסמנים רבים. לכן אני מבקש הצהרה שלך לפרוטוקול ושלכם, האם אתם הולכים על גישה שאומרת שגם אם זה יהיה מכרז לאחד, הגישה תהיה על מחיר למשתמש או על מחיר למסמן?

צבי יוזנט:

המשתמש משלם את זה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לכן שאלתי האם למשל כמו סלקום במכרז שלכם יופיע סעיף האומר שיזכה האיש שנותן את ההצעה הנמוכה ביותר למשתמש, לא למדינה.

צבי יוזנט:

זה תמיד למשתמש.

אתי בנדלר:

ברגע שעושים מכרז למסמן אחד בלבד ועם תנאי סף כפי שייקבעו, אני לא מכירה בכלל את הסוגייה, אבל החוש שלי אומר בעניין הזה, שאני לא בטוחה אם יהיה יותר ממסמן אחד שיהיה כשיר לענות על כל תנאי הסף, או מספר מאד מצומצם מכל מקום, ואם זה אכן המצב, זה אומר שהמחיר שיוכל לדרוש אותו מסמן בהתאם להצעה שלו, אם ישאר רק אחד כשיר או שניים, צריכים לקבל את מה שיש. ברגע שיש מספר מכרזים שמחולקים, למשל: לפי אזורים בארץ, זה אחרת.

צבי יוזנט:

אז יהיו מחירים שונים? בכל אזור יהיה מחיר אחר?

אתי בנדלר:

יתכן שכן.

צבי יוזנט:

זה לא הגיוני.

היו"ר אברהם יחזקאל:

גברת אתי בנדלר המשפטנית אומרת את דבריה גם מנקודת מבט צרכנית. אתה אומר שיהיה מונופול אזורי, כמו שיש בכבלים, אבל אני אומר שמה שמניע אותי ואת חבר הכנסת איתן כבל ואחרים, כפי שהבנת והתרשמת, שלנו חשוב שיהיו קרב ותחרות על המחיר. זו המשמעות של הדברים שהיא אמרה.

אתי בנדלר:

זו בדיוק המשמעות של הדברים שאמרתי.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני אומר שאני עדיין חוזר להצעה או לבקשה המקורית של כולנו. מכיוון שמדובר למעשה בהשקעות הון גדולות בהתחלה, שהרי לסמן זה לא פשוט, יש כאן בעיה של טכנולוגיה וציוד בהשקעות הון גדולות. ובכל זאת, כפוף לעניין הזה, אני מבקש מכם שיימצא המודל, שגם כפוף לעניין של השקעה הונית גדולה, תהיה תחרות בעניין הזה.

ככלכלן אני חושב, שגם אם תציעו את זה ליותר ממסמן אחד, עדיין תהיה לזה נפקות בתוחלת כלכלית. לכן ההצעה שלי היא שחשוב שתלכו לא על מסמן אחד, אלא על שניים או שלושה, כי חייבים ליצור אלמנטים של תחרות במשק גם בסוגיית הסימון.

אבי גונן:

הנושא של ייצור מדבקות משול לייצור שטרות כסף. אנחנו חייבים לעגן ייצור מדבקות בשמירה מסויימת, כדי שהמדבקות האלה לא יגיעו לידיים לא לגיטימיות. לכן בחנו את הנושא הזה בוועדה בין-משרדית שבה היו נציג משרד האוצר ועוד נציגים, ובחנו את כל ההיבטים, והגענו למסקנה שהמסמן הבודד עדיף גם כלכלית, גם לאזרח וגם מבחינת היכולת שלנו לאכוף.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מכיר את הטיעונים.

אבי גונן:

לגבי התחרות, נבחן גם היבט התחרות, ובהחלט ברור לנו, שצריכים להיות כמה מתחרים. נבחן את המחיר ואת איכות המדבקה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

איך אני יכול לגרום לכך שיביאו את העניין הזה לוועדת הכלכלה?

חווה בן ארי:

זה יהיה בחקיקה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

כי גברת בנדלר אמרה שזה לא בהכרח בוועדת הכלכלה.

אתי בנדלר:

אני רוצה להפנות את תשומת הלב לנקודה כדי שלא יהיה לנו עניין כמו שהיה לנו בכביש חוצה ישראל.

היו"ר אברהם יחזקאל:

כמו בעניין הדגל למשל.

אתי בנדלר:

המחיר שמי שיזכה באותו מכרז, שהמסמן יהיה רשאי לגבות את התשלום, יהיה קבוע במכרז עצמו, בחוזה עצמו.

חווה בן ארי:

במפרט.

אתי בנדלר:

אני רוצה להפנות את תשומת הלב שאותו תשלום, שהוא יהיה רשאי לקבל, יהיה טעון אישור ועדת הכלכלה של הכנסת. לכן, אני מציעה שתחשבו היטב איך לעשות את המנגנון הנכון באופן שלא תביאו בפני ועדת הכלכלה מעשה מוגמר, זאת אומרת, שתבואו עם אישור תשלומים שבעצם כבר נקבעו בחוזה של הזכיין.

שמואל סף:

ראשית, לגבי המחיר - אני חושב שזה יפיל או יחזיק את החוק. ככל שהמחיר יהיה יותר גבוה, יהיו מעקפים, אנשים לא יבצעו אותם. שנית, לגבי סעיף 11, אני חושב שחסר גם בעל העסק. אם הכנסתי רכב למוסך והחליפו לי חלק, אני לא יכול להיות אחראי, אין לי בכלל מושג מה הוא עושה איתו. שתהיה חובה על בעל המוסך, שהחליף את החלק.

היו"ר אברהם יחזקאל:

דיברנו על זה בסעיפים אחרים בחוק?

אתי בנדלר:

לא, אבל אמרנו שהוא נותן ייפוי כוח לבעל הרכב לסמן.

שמואל סף:

חובת התשלום צריכה להיות או על בעל החלק או על בעל העסק.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לא, אני לא יכול להחיל את זה על בעל העסק, זה בלתי אפשרי.

שמואל סף:

הוא יבקש את הסימון.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מי שיש עליו את הבעלות. אני מבקש להבהיר שאני מסיים את סעיף 11 כפוף להנחה שעוד לפני שאתם מוציאים את המכרז, תביאו את מבנה המכרז ואת ההצעה הזו לוועדת הכלכלה. איך אני עושה את זה?

אתי בנדלר:

אבל אז אתה צריך לקבוע תשלומים מירביים, לא את התשלום עצמו.

היו"ר אברהם יחזקאל:

בסדר.

בועז סופר:

"המכרז ייקבע בכפוף לאישור ועדת הכלכלה".

צבי יוזנט:

רק תבינו שהמכרז כבר מוכן, והוא מתפרס על פני 70 עמודים. מפרט המכרז כבר מוכן, שהרי עבדנו במקביל. אפשר להביא את זה כבר לאישור עקרוני?

לאה ורון:

יש דברים במכרז שהוא רוצה לראות ויש דברים שלא. בוודאי שהוא רוצה לראות את המחיר המירבי.

היו"ר אברהם יחזקאל:

תוסיף עמוד 71 ותחתום על מחירים. דיברנו לפני מספר סעיפים על סוגיית המחיר למשתמש אצל מי שהולך לסמן. היתה לנו בעיה של סוגיית המסמן, האם הוא לבד, קרי מונופוליסט, כן או לא. כדי להבהיר לכם שאין כוונתנו שהוא יהיה מונופוליסט, בקשתי היא שאתם תביאו את 70 עמודי המכרז ותוסיפו, במקרה שלא הוספתם, את עמוד 71 ובו יהיה כתוב מה יעלה למסמן, למשתמש אצל אותו מסמן, מחירים מירביים.

רחל גוטליב:

והתחרות תהיה על הנחה?

היו"ר אברהם יחזקאל:

בעקרון, התחרות תהיה על הנחה על מחיר למשתמש, על עלות למסתמן ולמסמן, נבנה את העניין.

צבי יוזנט:

אנחנו עושים מחיר מקסימלי.

שמואל כהן:

חבר הכנסת יחזקאל, התחושה היא שהציוד בדרך לסימון.

צבי יוזנט:

לא, אף אחד עוד לא קיבל--

אתי בנדלר:

אני רוצה להבין, האם בנוסף לעמוד בסעיף 11 אתה רוצה עוד סעיף או עוד סעיף קטן, עוד הוראה, שלפיה ועדת הכלכלה תאשר את הסכומים המירביים שהמסמן יהיה רשאי לגבות, לפני שהמנהל יתן לו הרשאה כמסמן? זה בעצם העקרון.

היו"ר אברהם יחזקאל:

חשוב מאד. מי בעד ומי נגד סעיף 11?

הצבעה
בעד - 3
נגד - אין
נמנעים - אין
סעיף 11 אושר וכן הסעיף שוועדת הכלכלה תאשר את הסכומים המירביים שהמסמן יהיה רשאי לגבות.

בועז סופר:

זה לא נשמע הגיוני מבחינה כלכלית.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני יודע. יש לרשום שיש הסתייגות של משרד האוצר.

אתי בנדלר:

אני רק חוזרת על בקשתי, כי אני לא יודעת אם היית כשהצהרתי שכך אני כבר נוהגת מזה זמן, שהסתייגות תוך 72 שעות מרגע שהחוק מאושר כאן בוועדה לקריאה שנייה ושלישית חתומה על ידי השר. זה שלושה ימים, זה הזמן שלוקח לי פחות או יותר להפעיל.

דני קריבו:

72 שעות אחרי שנקבל את טיוטת החוק--

אתי בנדלר:

לעולם לא, אתם יודעים מה הוועדה אישרה.

אברהם פורז:

בישיבה הקודמת העניין הזה עלה, ואני לא יודע איך הוא נסגר.

דני קריבו:

את רוצה ממני התייחסות של השר, מה אביא לו?

אברהם פורז:

מה קורה בעניין חיוב חברות הביטוח ומי שיש לו צי רכב לסמן? דיברנו בישיבה הקודמת שנטיל את חובת הסימון על חברות הביטוח שיעשו ביטוח מקיף ומי שיש לו צי רכב, נניח למי שיש מעל לעשר מכוניות, לחברות השכרה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

חבר הכנסת פורז העלה סוגייה שהיא מאד נכונה לדעתי, שלמי שיש צי רכבים, ראוי שחובת הסימון תהיה על בעל הצי.

אברהם פורז:

וגם חברת ביטוח שביטחה ביטוח מקיף. חברת הביטוח לא תמכור את הגרוטאה לפני שהיא תדאג לסימון.

היו"ר אברהם יחזקאל:

חבר הכנסת פורז, יש שתי בעיות, האחת - גברת בנדלר אומרת שבעל צי רכב הוא למעשה בעל הרכב, ולכן חובת הסימון תחול עליו.

אתי בנדלר:

היא חלה עליו ממילא, ולגבי חברת ביטוח - זה הנושא של ייפוי הכוח בדרך שייקבע בתקנות, שהסימון יהיה לפי בקשת בעל רכב.

אברהם פורז:

אבל אני שואל האם תהיה קיימת אפשרות משפטית שגרוטאה תימכר לא מסומנת על ידי חברת ביטוח.

יוסי הלוי:

כן, היא תעבור על החוק.

אברהם פורז:

אז אם כן, אני נגד זה.

יוסי הלוי:

לא, היא תעבור על החוק.

אתי בנדלר:

אני חושבת שלא.

אברהם פורז:

אני שואל אותך, האם תהיה קיימת אפשרות שבסוף הגרוטאה הזו "תטייל" לא מסומנת.

יוסי הלוי:

המפקח יעבור על החוק.

יצחק צרפתי:

כתוב שבעל החלק יהיה אחראי על הסימון.

אברהם פורז:

הרי אנחנו יודעים שבעל הרכב נותן ייפוי כוח לחברת הביטוח למכור את הגרוטאה, הבעלות לא עברה לחברה, לכאורה בעל הרכב מכר, לכאורה משפטית הבעלות לא עברה לחברת הביטוח.

אתי בנדלר:

יש עם זה בעיה, אולי נחשוב שהאחריות הפלילית תחול על בעל הרכב או על מי שהיה - - -

צריכים להכניס את זה.

גלוריה ויסמן:

אבל את לא צריכה לכתוב את זה.

אתי בנדלר:

לא, אני לא יודעת אם אני נותנת את ייפוי הכוח לבעל המוסך או לחברת הביטוח, והם לא פעלו בהתאם לייפוי הכוח, על מי חלה האחריות הפלילית.

גלוריה ויסמן:

רק למי שיש לו מודעות למה שהוא עושה.

אתי בנדלר:

נניח שהכנסתי את המכונית שלי למוסך וחתמתי על ייפוי כוח, בנוסח שנקבע בתקנות, לבעל המוסך או לחברת הביטוח, לפי העניין, ולכאורה "יצאתי מהתמונה". לאחר מכן, כפי שתיאר חבר הכנסת פורז, החלק מתגלגל באיזשהו מקום ונעשו בו פעולות בניגוד לחוק, והשאלה היא על מי חלה האחריות.

קודם כל, חלה האחריות על מי שהרכיב את החלק, אבל בנוסף לזה, האם מי שהיה צריך לדאוג לסימון - האם חלה עליו איזושהי אחריות. לכאורה, על פני הדברים, כבעלת הרכב, תחול עליי האחריות, אלא שבמקרה הזה, אני חושבת שלא תוכלו להעמיד אותי לדין פלילי, כי לא היתה לי מודעות למעשה העבירה.

חברת הביטוח או בעל המוסך עלולים לרחוץ בנקיון כפיהם, כי אין אחריות לכאורה אלא על בעל הרכב. אני שואלת מכוח מה תחול עליהם אחריות פלילית.

זאב וינר:

מכוח בעלות.

אברהם פורז:

איזה סעיף אתם קוראים?

יוסי הלוי:

סעיף 2(ד).

גלוריה ויסמן:

אם הרכב עבר לחברת הביטוח, ובעל הרכב נתן לו ייפוי כוח, חברת הביטוח פועלת כשלוחה, אבל היא צריכה לעשות את כל הפעולות האלה.

אברהם פורז:

השאלה היא אחרת. שלוחו של אדם כמותו במובן השולח.

גלוריה ויסמן:

השולח אומר לו שיעשה כל מה שצריך.

אברהם פורז:

השולח לא יודע דבר, הוא קיבל כסף עבור הגרוטאה, ואמרו לו שיחתום במקום המתאים בטופס.

גלוריה ויסמן:

כפי שנאמר כאן, ייפוי הכוח יהיה כפי שייקבע בתקנות. אנחנו צריכים להכניס את זה, ושזה לא יהיה דבר שיהיה סתם דבר שעובר בלי להגיד דבר.

רפאל אלול:

גברת ויסמן, לדעתי סעיפים 2(א) ו-2(ד) משלימים אחד את השני, וזה פותר את העניין.

משה אברמוביץ:

מעבר לעניין של סעיפים (א) ו-(ד) שאדם, ולא רק בעלי הרכב, גם חברת הביטוח פרקטית לא מקבלת חלקי חילוף, היא משלמת למבוטח עבור רכבו וקונה את שרידי הרכב, ולכן היא גם כן בעלת הרכב.

אברהם פורז:

היא לא מעבירה בעלות, מכוח ייפוי הכוח שלו היא הולכת הלאה.

משה אברמוביץ:

הבעלים הפורמלים של הרכב.

אברהם פורז:

אני לא שקט עם הפרשנות הזאת. הייתי פשוט מציע לכתוב הוראה מפורשת, שמבטח שקיבל אליו כלי רכב חייב לדאוג לסימון.

אתי בנדלר:

זה מקובל עליך?

היו"ר אברהם יחזקאל:

כן.

אתי בנדלר:

אכתוב שמי שקיבל ייפוי כוח, לרבות מבטח.

צבי יוזנט:

שיהיה לזה ביטוי מפורש בתקנות.

אברהם פורז:

אי אפשר לתת לזה ביטוי בתקנות בלי הסמכה בחקיקה ראשית. אקריא מכתב שנכתב על ידי מהנדס אבי גונן, ראש תחום טכני במשרד התחבורה: שילם המבטח למבוטח תגמולי ביטוח בגין רכב שנקבע כאובדן גמור...יחזיר...", וכאן כתוב - מיועד לפירוק, מיועד לתיקון.

אנחנו צריכים להיות בטוחים שחברת ביטוח שקיבלה גרוטאה לא העבירה את זה הלאה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

איך אפשר להיות בטוחים? איך אנחנו מתרגמים את זה לעניין משפטי?

שמואל סף:

יש פה שני חלקים, בחלק הראשון - שברגע שניתן ייפוי כוח, לבעלים אין יותר אחריות פלילית. בחלק השני - מקבל ייפוי הכוח, עוברות אליו חובות החוק, זה ניסוח של משפט אחד.

היו"ר אברהם יחזקאל:

זה בסדר?

אתי בנדלר:

לא, זה רחב מדי, אם אתה מדבר באופן כללי על כל מקבל ייפוי הכוח.

יפעת רווה:

יש בעיה עם זה. צריך להבחין בין שני דברים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לא, אני לא רוצה להבחין, אני רוצה פתרון ניסוחי. האם העקרון של חבר הכנסת פורז מקובל עליכם, ואז נשאיר את זה לאחר מכן?

אברהם פורז:

הייתי יוצר סעיף, האומר באופן מפורש: "שילם המבטח למבוטח תגמולי ביטוח בגין רכב שנקבע כאובדן מוחלט או אובדן גמור, תחול חובת הסימון על המבטח."

היו"ר אברהם יחזקאל:

האם זה אפשרי?

אתי בנדלר:

ראשית, אני לא בטוחה שזה נכון רק לגבי אובדן גמור. מה קורה אם חברת הביטוח מאשרת--

צבי יוזנט:

גם להלכה וגם אובדן גמור.

משה כהן:

אם הנזק לרכב הוא מתחת ל-60% משוויו, אזי החובה, לפי מה שאני מבין, חלה על בעל המוסך. אם הרכב הולך למכירה וכביכול חברת הביטוח קונה אותו מבעל הרכב--

אברהם פורז:

מדובר ב-TOTAL LOST.

משה כהן:

עדיין הרכב נשאר כמקשה אחת, אין מה לסמן בו, כי הוא הוא הולך למעשה לפירוק, וזה שמפרק אותו יסמן את החלקים.

אברהם פורז:

אני לא מסכים, שיסמנו לפני הפירוק.

צבי יוזנט:

יש לי הצעה ניסוחית, לא להטיל את החובה, אלא להגיד שחברת הביטוח תוודא סימון. זאת אומרת, לא להטיל עליה חובה ישירה, היא רק תוודא, זה יותר קל.

אתי בנדלר:

מה זה תוודא?

אברהם פורז:

אין דבר כזה, או שהוא חייב או שהוא לא חייב. קודם כל, אני רוצה שהמהות תהיה ברורה. לדעתי, לא מתחילים לפרק את הרכב הזה לפני שהחלקים מסומנים, מסמנים על הגרוטאה, והחובה היא על חברת הביטוח. בסעיף מפורש הייתי מטיל את זה על חברת הביטוח.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אבל למה? לא הבנתי.

אברהם פורז:

כי יש לי חשש שבכל סיטואציה אחרת זה עלול ליפול בין הכסאות.

יוסי הלוי:

במה שונה חברת ביטוח מכל אדם אחר?

אברהם פורז:

חברת ביטוח היא הגורם היחיד שמשלם למישהו תשלום ולוקח את הגרוטאה.

יוסי הלוי:

חבר הכנסת פורז, למה שאחריות המפרק שפירק רכב שהוגדר TOTAL LOST ושלא היה מבוטח תשתנה?

אברהם פורז:

צריך כמה קווי הגנה בחוק הזה. אתה מאמין שהחוק הזה יעבוד ב-100% ושכל החלקים יסומנו?

יוסי הלוי:

בחיים שום דבר לא עובד ב-100%, אבל אם יעבוד ב-60%, השגנו מטרה גדולה.

אברהם פורז:

נכון, ולכן אני רוצה ליצור מצב שמאחר ש-60% מכלי הרכב מבוטחים בביטוחים מקיפים, שהגרוטאה הזאת, עוד לפני שהיא עוזבת את המחסן של חברת הביטוח--

יוסי הלוי:

היא לא מגיעה למחסן של חברת הביטוח.

אברהם פורז:

לא משנה, החלקים מסומנים, וחברת הביטוח דואגת. זה קו הגנה נוסף.

יוסי הלוי:

הסימון נעשה במגרש המפרק.

אברהם פורז:

לא משנה, בעיניי חברת הביטוח אחראית.

יוסי הלוי:

אחריות למה?

אברהם פורז:

כן, שיסמן.

יוסי הלוי:

חברת הביטוח היא לא משטרה. עם כל הכבוד, יש משרד התחבורה שאחראי על המפרקים.

אברהם פורז:

היא לא משטרה? האם אתם לא מתנים בפוליסות שבמוסך שלכם ההשתתפות העצמית יותר נמוכה ובמוסך אחר ההשתתפות יותר גבוהה?

יוסי הלוי:

זאת לא התנייה, זו הצעה.

שמואל סף:

אני מציע שבסעיף 2 נוסיף סעיף קטן (ה), שבו ייאמר: "ניתן ייפוי הכוח, ייכנס ייפוי הכוח בנעליו של בעל הרכב", ובזה גמרת את העניין.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אבל הם אומרים שעל בעל הרכב אין חובת סימון.

יפעת רווה:

רק למי שמשתמש בחלקים, אין חובה על בעל רכב לסמן חלקים כשהוא נותן אותם למוסך.

שמואל סף:

קיראי את החוק, זה חל על בעל הרכב.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אמרו שיש בעיה.

שמואל סף:

אבל הבעיה היא לא נכונה, אני חוזר ואומר. אמרו שיש בעיה, אבל לא חושבים עד הסוף. אני רוצה להבהיר כי בחוק הזה יש הרבה תקלות, ואם לא ניישם אותו נכון, הוא לא ייצא לפועל. אם אין על בעל הרכב חובה, אז גם למיופה הכוח אין חובה. אותו חובה שיש על בעל הרכב תהיה על מיופה הכוח. אם על בעל הכוח יש כרגע חובה, על מיופה הכוח החובה, ואם אין, אז גם עליו לא תהיה.

אברהם פורז:

זה לא נכון, אתה טועה. אנחנו לא רוצים להטיל חובה על בעל הרכב וכן על מיופה הכוח.

שמואל סף:

אבל יש בעיה במגרש רכב, שהוא מיופה כוח, ואף פעם לא יהיה בעלים, כי הוא לא מעביר לשמו, ופתאום הרכב אצלו במגרש נשרף, אז אין עליו חובה?

אברהם פורז:

לא.

שמואל סף:

אם הרכב אצלו והוא מיועד למכירה והוא נשרף או שהשתמשו בו.

אברהם פורז:

אבל לא היתה תאונה.

שמואל סף:

זו גרוטאה.

יוסי הלוי:

חבר הכנסת פורז אומר: אתם שמשלמים תגמולי ביטוח, לא תמיד דואגים להעביר את זה ברישום.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אפשר לקבל הצעה לנוסח?

יוסי הלוי:

אם חברת ביטוח עקב אובדן מלא או גמור שילמה את תגמולי הביטוח במלואם, דינה כדין בעל הרכב. כי הרי מה החשש שלך?

אתי בנדלר:

זה לא מספיק.

אברהם פורז:

החשש שלי הוא שלא יסמנו.

יוסי הלוי:

תקבעו חזקה בחוק--

אברהם פורז:

למה אתה מחפש לי נוסח עקיף ולא ישיר?

היו"ר אברהם יחזקאל:

אבל זה תפקידו לנסח דבר עקיף, כי הוא מייצג פה עניין מסויים.

שמואל מלכיס:

המפרק אחראי בלאו הכי.

אברהם פורז:

זה קו הגנה נוסף, אתה לא מבין?

שמואל מלכיס:

אבל אנחנו לא יכולים להיות שוטרים.

אברהם פורז:

אתם תהיו שוטרים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

הוא רוצה קו הגנה שייקרא קו פורז, גברת בנדלר.

אתי בנדלר:

כמובן, הנוסח הוא נוסח עקרוני כרגע: שילם מבטח למבוטח תגמולי ביטוח בשל רכב שהוכר על ידו לצורך תגמולים כאובדן גמור, יהיה המבטח חייב לדאוג לסימון החלקים באותו רכב ולבדוק אם יהיה צורך להשלים את הפן השני שהמסמן יהיה חייב לסמן חלקים לבקשתו.

אברהם פורז:

אני מסכים. המבטח צריך לוודא שזה מסומן בטרם נמכרו החלקים, בטרם הועברו לצד שלישי או בטרם פורקו. גברת בנדלר, אם המכונית מיועדת להשמדה, לא צריך, אני מדבר על מצב לפני שמוכרים.

אתי בנדלר:

יהיה המבטח חייב לדאוג לסימון החלקים באותו רכב לפני פירוקו, דהיינו, אם הוא לא מפרק, הוא לא יהיה חייב.

יוסי הלוי:

אבל בשלב הפירוק עושים את הסימון.

ישי רבינוביץ:

יש אלמנט נוסף שצריך להוסיף כאן, כשהרכב הולך לתיקון, אחרי שחברת הביטוח קונה את אותה גרוטאה, לא תמיד היא רק שולחת אותו לפירוק, אלא היא גם שולחת אותו לתיקון או שיקום בעברית. גם שם צריך להכליל את אותן תקנות, שזה מוסך מורשה, שזה תוקן בחלקים לגיטימיים.

אתי בנדלר:

אז זה לא רק לפני פירוק.

שמואל מלכיס:

אי אפשר להטיל על חברות הביטוח מטלות ומשימות של שוטרים ושל פקחים. הן חייבות לנהוג על פי החוק, והחוק אומר שאם רכב מיועד לפירוק, צריך להעבירו אך ורק למי שהוסמך על פי חוק זה לפרקו, וזה התפקיד היחידי של חברת הביטוח. חברת הביטוח יכולה לוודא שהרכב אכן הועבר למי שתפקידו לפרק אותו, היא לא יכולה להיות אחראית על הסימון, כי לשם כך יש מסמנים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

חבר הכנסת פורז, נאמר ששולחים את הרכב למפרק, איך אני יכול לוודא את סוגיית הסימון?

אברהם פורז:

אם יש לו אחריות, הוא ידאג שזה יקרה, ואם אין לו אחריות, או שזה יקרה או שזה לא יקרה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

היועצת המשפטית, גברת בנדלר, שואלת איך בעל רכב יהיה יכול לוודא סימון?

שמואל מלכיס:

בעל רכב רגיל לא מוודא סימון. ברגע שהרכב הוא TOTAL LOST, חובה עליו למכור אותו למפרק.

אתי בנדלר:

בכל מקרה. כשאני נכנסת למוסך, אני חותמת על ייפוי כוח לבעל המוסך, מטילים עליי חובה.

יוסי הלוי:

אני מקבל על עצמי חובה של בעלים, והצהרתי על כך.

היו"ר אברהם יחזקאל:

בעל רכב למעשה נותן ייפוי כוח, ואומר: אני כחברת ביטוח מוכן גם לתת ייפוי כוח, זה בסדר?

אברהם פורז:

לא, זה לא בסדר. חבר הכנסת יחזקאל, תראה מה הבעיה פה. אם היינו יודעים שהחוק הזה מתבצע ב-100%, אולי בכלל לא היה צריך את החוק.

רפאל אלול:

אבל חבר הכנסת פורז, אתה לא צריך להפיל עליהם תשלום? מה יגידו?

אברהם פורז:

שום דבר, הוא הפך לבעלים של הגרוטאה כשהוא שילם למבוטח שלו, שהוא ידאג לזה שזה יגיע לגורם אחראי ולגורם שמסמן, כי אם יידע שיש עליו אחריות, הוא ידאג לזה.

שמואל מלכיס:

למה הוא יכול לדאוג?

רפאל אלול:

אני רוצה להבין, אם חלה על המבטח חובה כמו על בעל רכב, אם הוא בעל רכב, הכל טוב ויפה. מה יש לך להגיד להם? תמנו מישהו מטעמם, שמאי שיבדוק אם אכן בוצע סימון הרכב.

אברהם פורז:

נכון.

רפאל אלול:

זה עולה כסף, מה יעשו? הם לא פילנטרופים, הם יפילו את זה על האזרח, עוד 300 שקל תוספת שהיה ואם--

יוסי הלוי:

לא.

רפאל אלול:

תכניס את ההסתייגות שלי.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לא, אני רוצה פה קונסנסוס.

שמואל מלכיס:

אי אפשר לבדוק סימון בדיעבד, גם בתיקון וגם בפירוק, בפירוק זה פורק, ואם הרכב תוקן, אי אפשר לבדוק את הסימון, הרי הרכב צבוע מחדש, איך אפשר לבדוק את הסימון? אין דבר כזה.

אתי בנדלר:

אתם מוכנים שתחול עליכם החובה של הבעלים?

רפאל אלול:

כן.

אתי בנדלר:

אז אולי מותר לי להציע משהו קצת יותר רך: שילם מבטח תגמולי ביטוח בשל רכב שהוכר על ידו כרכב באובדן גמור לצורך תשלום תגמולים, תחול החובה לדאוג לסימון החלקים באותו חלק על המבטח, אף אם לא חתם בעל הרכב על ייפוי כוח.

שמואל מלכיס:

זה יעבור למפרק - - -

יוסי הלוי:

אבל גם הבעלים לא מסמן.

יפעת רווה:

לפי החוק הזה, אין על בעל הרכב חובת סימון בכל מקרה שהוא נותן את הרכב, רק על מי שמפרק את הרכב ורוצה להשתמש בו יש חובת סימון. אם רוצים שכשהרכב מגיע לחברת ביטוח, היא לא תוכל להעבירו הלאה בלי שזה מסומן, החובה עליה צריכה להיות יותר מאשר על בעל הרכב.

היו"ר אברהם יחזקאל:

הבנו את זה.

רחל גוטליב:

אני מציעה - שלא כמו גברת בנדלר - "לא יפרק אדם ולא יתיר", על פי החלטת הוועדה, בעל עסק על מנת להוציא את האדם הפרטי. אני מציעה להרחיב את לא יתיר בעל עסק גם על חברת הביטוח, כי יש כאן פעולה פוזיטיבית.

יוסי הלוי:

לא, זוהי דווקא הצעה שמתקבלת.

רחל גוטליב:

יש כאן פעולה פוזיטיבית של חברת הביטוח, שאומרת "תפרק", וברגע שהיא אומרת "תפרק", צריכה לחול עליה חובה, אבל רק במגבלה הזו.

היו"ר אברהם יחזקאל:

באיזה סעיף זה?

רחל גוטליב:

בסעיף 2(ד) כתבנו: "לא יפרק אדם", זאת אומרת, יש איסור לפרק בלי סימון "ולא יתיר" הוספנו עכשיו בהחלטת הוועדה "בעל עסק", לפי הצעתו של עורך דין שמואל סף. את "בעל העסק" נרחיב גם במבטח, ונטיל עליו את החובה הזו.

יוסי הלוי:

זה מקובל עליי כפתרון לעניין.

רחל גוטליב:

לא להתיר לפרק.

אברהם פורז:

לשיתתך, אחרי שתיקנת, האם אפשר למכור את הגרוטאה הלא מסומנת? כל עוד לא פורקה?

רחל גוטליב:

כן.

אברהם פורז:

אז אני מתנגד לזה.

רחל גוטליב:

רק רגע, אפשר לעשות בגרוטאה שני שימושים, בהנחה שהיא לא ניתנת לשיקום.

אברהם פורז:

זה ברור.

רחל גוטליב:

יכול להיות שהיא הולכת, כמו שאמרת, לגריטה, ואז למה שתטיל עליהם חובה לסמן. מתי יש עליהם חובה? ברגע שהם אומרים: לא גריטה, פירוק לחלקים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

נכון.

רחל גוטליב:

לכן זה בדיוק מתאים פה. בעל עסק זה לא רק המוסך, אמרנו מקודם שבעל עסק זה רק המוסך ולא האדם הפרטי. לא רק בעל העסק, אלא גם המבטח.

אברהם פורז:

המציאות של ישראל היא לא המציאות בחוץ לארץ. בחוץ לארץ לא מורידים אפילו פסיק ממכונית בת עשר, וראיתי את זה. בישראל, בגלל המחירים הגבוהים של המכוניות המשומשות ובגלל המיסוי הגבוה ברכישה, אני כמעט לא מכיר מכונית שהולכת לגריטה ב-100%. גם אם היא נמעכה מאחורנית לגמרי, עדיין יפרקו את הטמבון, את שני הפנסים הקדמיים ואת הגריל הקדמי. אבל לא אכפת לי באותם מקרים שלוקחים את כל הגרוטאה ועושים ממנה קוביה.

דעתי היא שברגע שחברת הביטוח קיבלה את הגרוטאה הזאת, והיא רוצה להעביר אותה הלאה, היא לא תעביר אותה הלאה לפני שהיא מסומנת, לא כגרוטאה ולא ככלום.

שמואל מלכיס:

ברגע שהחלקים על הרכב, והוא לא מיועד לפירוק, אין סימון על פי החוק הזה, אז על מה אתה מדבר?

משה אברמוביץ:

חבר הכנסת פורז, אני מנכ"ל חברת ביטוח, ואני שואל איך אני יכול ליישם בשטח את מה שאתה מציע, והדרך היחידה, אם אני לוקח על עצמי אחריות פלילית ואני לא רוצה לשבת בבית סוהר, זה לקנות מגרש ולהיות מפרק רכב בעצמי, כי אחרת לא אוכל לעשות את זה.

אברהם פורז:

אני מצטער, זה לא נכון, תתקשר עם אנשים שבדקת אותם ואת המהימנות שלהם.

משה אברמוביץ:

אני לא יכול לקחת אחריות פלילית על המחדלים שלהם.

שמואל מלכיס:

אבל משרד התחבורה קובע מי יפרק רכב.

שמואל כהן:

חבר הכנסת פורז, ברגע שהרכב הוא גרוטאה, יש עליו חובה להעביר אותו למי שמפרק, והמפרק הוא מפרק מורשה, ועל מפרק מורשה חלות כל ההוראות. ברגע שהוא עובר לפירוק, העברת עליו את החובה להעביר למפרק, ועל המפרק החובה לסמן ממילא, כי הרי ברור שאתה מבקש ממנו לסמן את הרכב טרם העברתו למפרק--

אברהם פורז:

לא, זה יכול להיות באותו שלב.

שמואל כהן:

תקשיב לי, טרם העברתו למפרק, הוא לא יכול לסמן כי הוא הופך להיות למסמן בעצמו, ואם זה אחרי העברתו למפרק, אז כבר יש שם החובה במקום.

צבי יוזנט:

חבר הכנסת פורז מבקש לוודא ביצוע.

שמואל כהן:

תפקידו לוודא מסירה ולא סימון.

שמואל סף:

יש בעיה נוספת אם מבקשים סימון לפני המפרק. ברכב מקולקל, מי יודע מה הולך לפירוק ומה לא. אם אתה מבקש סימון של כל החלקים, יתכן שבכלל לא כדאי לפרק אותו.

אברהם פורז:

לא, יש רק חלקים מסויימים.

שמואל סף:

אבל אתה כחברת ביטוח לא יודע, והמפרק והמוסך יודעים אם כדאי לפרק אותם.

יהושע אושרוב:

אני רוצה להביא את המציאות של הנושא הזה שנקרא תאונה, רכב מושבת, TOTAL LOST. אם רכב עבר תאונה, נגרר והגיע למוסך, במוסך יוצא סוכן, מזמין שמאי שבודק את הרכב, והוחלט להשבית את הרכב. פה מתחילה הבעיה, רכב מושבת, TOTAL LOST, הולך לפירוק.

מה עושה חברת הביטוח עם הרכב הזה, מה עושה השמאי ומה עושה בעל הרכב עצמו? מוכרים את הרכב הזה לפירוק. זה שקנה אותו לפירוק, אם היתה התאונה בפרונט של הרכב, הוא קנה את החלקים מאחורה. גם המשא ומתן מתחיל לפי מה נשאר ברכב, איזה חלק, החלק האחורי, הטומבון, המכסה וכו'.

עכשיו אנחנו מדברים על המעטפת. יש חמישה חלקים בסך הכל שצריכים לסמן, ואם התאונה פגעה באחורי הרכב, שלושה חלקים נעלמו, נשארו שני חלקים. אותו אדם שקנה את הרכב ורוצה לפרקו ולמכור את החלקים, הוא מפרק וזה שלו, ופה כתוב: בעל החלק יסמן את החלק. אז מה אנחנו מתחילים עם שטר מכר, ייפוי כוח, לא ייפוי כוח? אין פה בכלל בעיה משפטית, הבעיה היא שהרכב הזה לא יכול לנסוע, הוא עובר למפרק.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אתה אומר שאין מקום להצעה של חבר הכנסת פורז, כלומר, אתה טוען שמה שאומר חבר הכנסת פורז מיותר?

יהושע אושרוב:

בסך הכל הבעתי את דעתי, כי זה מה שקיים בשטח.

היו"ר אברהם יחזקאל:

חבר הכנסת פורז, הוא אומר שלמעשה אין את האלמנט הזה, מכיוון שלא נותרים חלקים.

יהושע אושרוב:

נשאר בסך הכל כנף או מכסה, אם זה מקדימה.

אברהם פורז:

יש פה שתי אלטרנטיבות די פשוטות. נכון שברגע שחברת הביטוח מעבירה את זה למישהו שמפרק, חלה עליו חובת סימון, על זה אין ויכוח. העניין הוא אם אנחנו נותנים חובה נוספת על חברת הביטוח, היא לא משתחררת על ידי זה שהיא מסרה למישהו ואמרה BYE-BYE, אלא יש לה חובה לוודא ביצוע.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מהו הפתרון שאתם מציעים כרגע על מנת לקבל את אותו אלמנט של חובה ו/או וידוא?

שמואל מלכיס:

יהיה כתוב שחברת הביטוח צריכה לוודא שזה אכן הועבר למפרק מורשה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

נציג אנשי הביטוח אומר דבר שגם נראה הגיוני וסביר, ומה גם שהפחחים אומרים שזה לא בדיוק כצעקתה. אומרים שחברות הביטוח תפקידן לוודא - אני לא יודע מה משמעות המילה לוודא, אבל אני מתאר לעצמי שיש לזה משמעות ביצועית כלשהי, לא?

יפעת רווה:

קיבלנו נוסח כזה וגם לנו לא ברור מה המשמעות.

צבי יוזנט:

הם מחזיקים את הרשיון ברשותם עדיין, לא מוכרים אותו לבעל הרכב. כחברת ביטוח קיבלתי את הרשיון ממך. אני לא מוסר אותו לגוף השלישי, עד שהם לא - - -

היו"ר אברהם יחזקאל:

האם אפשר למצוא משרד משפטי שנותן תוחלת למילה וידוא, שמדבר בנוגע לסוגיית הרשיון, קרי: החזקת הרשיון.

עמוס ז'ורבסקי:

הרשיון לא רלוונטי.

היו"ר אברהם יחזקאל:

למה?

עמוס ז'ורבסקי:

כשרכב מוכרז כרכב באובדן גמור, לרשיון אין שום עניין עם החלקים. הרשיון עובר למשרד התחבורה חזרה בצירוף דיווח, והגרוטאה עוברת לפירוק, והרשיון הוא לא סנקציה כנגד המפרק, כי הוא לא צריך את הרשיון.

היו"ר אברהם יחזקאל:

גם לא נשמע לי הגיוני שצריך רשיון, זה גם לא הוגן. וידוא אחר יש לכם?

אתי בנדלר:

יש לי הצעה "מרככת" יותר: שילם מבטח תגמולי ביטוח בשל רכב שהוכר על ידו כרכב באובדן גמור לצורך תשלום תגמולים, תחול החובה לדאוג לסימון החלקים באותו רכב על המבטח לפני פירוקו, אף אם לא חתם בעל הרכב על ייפוי כוח, אלא אם כן העביר המבטח את הרכב למי שהורשע כדין לפרק כלי רכב.

אברהם פורז:

אני נגד זה.

סמדר קואל:

באשר לעניין רכב שנועד לפירוק, הבעיה היא מינורית ביחס לרכב שנועד לשיקום, כי אז מה עושה חברת הביטוח כדי לוודא שהחלקים שתוקנו ברכב מסומנים, וזה עיקר הבעיה.

שמואל מלכיס:

אבל אין שיקום, בוטל השיקום.

אברהם פורז:

היא מרחיבה את זה--

היו"ר אברהם יחזקאל:

שאגב, הוא הרבה יותר רלוונטי.

אברהם פורז:

באותה מידה, שניהם רלוונטים.

סמדר קואל:

העובדה שהיום TOTAL LOST מוכרז מ-60% ומעלה לא שינתה את הבעיה, כי יגידו היום שהנזק הגולמי בכל רכב הוא 55% ולא 60% משוויו. קודם הוויכוח היה בין 70% ל-75%, והיום יהיה בין 55% ל-60%. הורדנו את האחוזים, אבל לא פתרנו את הבעיה.

מה קורה עם כל אותם רכבים, שחברת הביטוח משלמת לבעל הרכב, אבל הרכב הזה נועד לתיקון כדי שיחזור חזרה לכביש? הרי אלה הרכבים שמוכנסים בהם חלקים גנובים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

ומה את מציעה?

סמדר קואל:

לא שמעתי מהם הצעות.

מר מלכיס הציע שיעבירו את זה למוסך מורשה, אבל לא די בכך.

אברהם פורז:

באופן משפטי אפשר לומר שחברת הביטוח תדאג - נמצא את הנוסח - ואיך היא תדאג? היא תדאג. תמיד יש הגנה משפטית שלא ידעתי, אבל היא לא תקנה במגרש גרוטאות.

שמואל סף:

אפשר להוסיף לסעיף שהצעת אותו לא רק תשלום מלא, אלא גם תשלום חלקי, או שאותה חובה לוודא תהיה על כל תיקון שיתבצע ברכב להחלפת חלקים. באשר לווידוא, לא ישולם עד אשר או שתשוכנע חברת הביטוח.

אברהם פורז:

חבר הכנסת יחזקאל, זה לא סתם שהם מתעקשים, הם לא אנשים טפשים, הבעיה היא לא סמנטית. הם רוצים שברגע שהם יעבירו את הרכב, זה לא יעניין אותם אם הוא "חאפר" או לא.

נסים דהן:

הוא מורשה, מה זה "חאפר"? רק למורשה, אם הוא לא יעשה את העבודה, יפטרו אותו.

<u>אברהם פורז:</u>

גם מורשה. אם הם היו בטוחים שכולם בסדר, לא היה להם ממה לחשוש, אז מדוע הם חוששים? הם יודעים שאפשר לקבל מכל מיני "חצי גנבים" בשוק אפשר לקבל יותר בעבור הגרוטאה, ושזה שווה בשביל כמה מאות שקלים.

<u>צבי יוזנט:</u>

חבר הכנסת פורז, יש לי הצעה, כשדיברתי על הרשיון, לא דיברתי על 60% ומעלה, כששם אין משמעות, דיברתי על 60% פחות, ומה זה אומר על חברת הביטוח? היא מכרה לו את הרכב, הכניסה למוסך מורשה, והיא תודא שהוא תוקן במוסך מורשה מסומן, ואז תתן לי, לקונה, את הרשיון. זה אקט שבעצם עוד לא עשו את העברת הבעלות, ויש עליה את האחריות הזאת. אני חושב שזה פותר את הבעיה.

<u>יפעת רווה:</u>

מניין יש חובה על אדם לתקן במוסך מורשה?

<u>צבי יוזנט:</u>

זה בצו.

<u>היו"ר אברהם יחזקאל:</u>

לתקן במוסך מורשה?

<u>צבי יוזנט:</u>

זה בחוק, אבל לא עושים את זה.

<u>אתי בנדלר:</u>

יש חובה לא לתקן, אלא אם כן אתה מוסך מורשה, אבל לא חלה עליי חובה כזו.

<u>אברהם פורז:</u>

אז את שותפה לעבירה.

<u>אתי בנדלר:</u>

אני לא בטוחה.

<u>היו"ר אברהם יחזקאל:</u>

אני חושב שהטיעונים שמעלה חבר הכנסת אברהם פורז, לא באותה מידת עוצמה, בסך הכל די צודקים. בסופו של דבר, ניסיתי ברבע שעה האחרונה להגיע למצב שאנחנו מגיעים להסכמה כלשהי, כך שגם חברות הביטוח לוקחות חלק שהוא מעל לאחריותו של בעל הרכב, והעלו פה את הסוגייה שגם בה דנו בעבר, סוגיית השיקום, והיא היכולת להחזיר רכבים משוקמים לכביש.

לכן אני חושב שצריכה להימצא הנוסחה - ונמצא אותה עכשיו - שאומרת שיש להטיל חובה כלשהי, שאיננה רק וידוא, שמדברת על העניין שיש להטיל חובה כלשהי על החברה המבטחת בעניין הזה של רכב אחד שהולך לפירוק, וקל וחומר כשהוא הולך לשיקום. אלה למעשה שתי הסוגיות שמעניינות אותנו.

אתי בנדלר:

איך קוראים לרכב--?

צבי יוזנט:

רכב לתיקון, אין רכב שיקום.

עמי מימון:

אובדן להלכה.

אתי בנדלר:

זה מה שנקרא אובדן להלכה?

צבי יוזנט:

כן, כשחברת הביטוח, לפני שיש נזק של 60% מהרכב, אומרת שהיא נותנת מסיבות כלכליות ב-40%--

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מציע לאשר את הסעיף הזה לפי רוח הדברים הללו.

אתי בנדלר:

ונביא לישיבה הבאה את כל העניינים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני חייב לקיים ישיבה? אני רוצה לסיים את זה היום. אני מביא את זה עכשיו לאישור, כפוף לנוסח שתנסח היועצת המשפטית.

נסים דהן:

יחד עם המציע.

היו"ר אברהם יחזקאל:

המציע הוא חבר הכנסת פורז וחבר הכנסת רפאל אלול.

נסים דהן:

חבר הכנסת רפאל אלול הוא המציע.

אתי בנדלר:

עם כל הכבוד, אז ישיבת ועדה עם כל הכבוד, אני לא יכולה להתחיל לעבור - -
-

היו"ר אברהם יחזקאל:

ננסח נוסח. בשבוע הבא תהיה עוד ישיבה.

משה אברמוביץ:

זה חוק שאי אפשר לחיות איתו - - -

היו"ר אברהם יחזקאל:

אנו ממשיכים בסעיף 12.

רפאל אלול:

רגע, יש לי הצעה.

לאה ורון:

אנו מדברים על הצעת החוק של חבר הכנסת אלול סעיפים 7 ו-8.

היו"ר אברהם יחזקאל:

שלושת האלמנטים שאנו צריכים לדון בהם: הראשון - ההצעה היא להוריד מ-30% ל-20%, הסעיף הבעייתי השני הוא עניין התקנים - 650 לפחות, והסעיף השלישי הוא תחולה.

רפאל אלול:

זה מה שנשאר לנו.

אברהם פורז:

כבר יהיה שווה לייבא חלקים ולבנות מכונית בארץ.

עמי סגל:

אנחנו מתנגדים לסעיף הזה.

רפאל אלול:

לגמרי?

עמי סגל:

לגמרי. ראשית, כבר "עשינו" ירידה אחת, הורדנו ל-30% לפני כשנתיים, וזה לא הועיל לעניין הגניבות ולא תרם דבר. מעבר לזה, יש הפסד הכנסות גדול מאד מהנושא הזה.

אברהם פורז:

אולי תאמר לנו מה הסכום? בשבילי גם 1,000 שקל זה הרבה כסף.

עמי סגל:

כמעט 180 מיליון שקל.

ישי רבינוביץ:

סך הכל, מינהל הכנסות המדינה גובה מסך הכל ייבוא חלקי חילוף, אם אני לא טועה, ואל תתפסו אותי במילה, 250 מיליון שקל.

בועז סופר:

יש מכס, ועל זה בא תמ"א - תוספת מכסת אחוזים - ועל זה בא מע"מ.

ישי רבינוביץ:

אני מדבר על המכס, על התמ"א, על המע"מ ועל חלקי חילוף מיובאים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מציע לחברי חבר הכנסת רפאל אלול, שכדי לממן את אותם 650 תקנים, אני לא רוצה גם להוריד הכנסות וגם לבקש תקנים. מכיוון שאני רוצה ליצור אלמנט נכון מבחינת התקנים, אומר מאן-דהו: הורדנו את המס מ-48% ל-30%, אבל ראו זה פלא, מספר גניבות הרכב לא ירד במובן הכמותי, כלומר לא הוכחה קורלציה ישירה בין הורדת המיסוי ובין סוגיית גניבות הרכב, לפחות במספרים.

רפאל אלול:

אולי נתחיל קודם כל לדון בתקנים?

היו"ר אברהם יחזקאל:

אז אנחנו עכשיו הולכים לכיוון התקנים.

רפאל אלול:

כתבנו בהצעת החוק שלנו 650 תקנים, ואמרתי בישיבה הקודמת שלא אכפת לי להתחיל עם פחות ולעלות במספר.

רחל גוטליב:

בפני משרד האוצר - - -

בועז סופר:

דו"ח לפידות קבע 650 תקנים. בחודש דצמבר הגיש השר קהלני הצעת החלטה לממשלה, המדברת על כמחצית מהתקנים האלה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לעניין הזה?

בועז סופר:

בוודאי. השר קהלני אמר: הנקודה הזאת חשובה מאד, אבל ברור לי לחלוטין שגם המקורות דלים, לכן אני מציע דו"ח לפידות מקוצץ. הוא ביקש 330 תקנים, והממשלה קיבלה את ההחלטה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

האם יש כבר 330 תקנים?

בועז סופר:

סוכם שהעניין יסוכם עם משרד האוצר. בראשית אפריל הגיע מפכ"ל המשטרה לשר לביטחון פנים ולשר האוצר, והם הציגו את נתוני הגניבות, את מגמת הירידה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

איפה מגמת הירידה?

בועז סופר:

בגניבות הרכב.

היו"ר אברהם יחזקאל:

בחודש אפריל כשהיה חג וסגר.

בועז סופר:

קודם כל, הוא דיבר על שלושה חודשים לפני פסח. יש מגמת ירידה מסויימת, או במילים אחרות, אין עלייה בקצב הגניבות.

שמואל מלכיס:

יש.

בועז סופר:

מדובר פה על מאסות תקנים. אני מציג מה שהמפכ"ל בא להציג, ואני לא אומר אם אני אמרתי את זה. הציגו את השינוי בסדרי עדיפויות שהיה בתוך המשרד לביטחון פנים, בתוך המשטרה, את הקמת היחידה הפנימית שלהם וכו', והוא בא לבקש את אותם 330 תקנים.

בימים האחרונים - ואפשר לוודא את זה במשרד לביטחון פנים - סוכמו 330 תקנים שוטף במשך שלוש השנים הבאות, בדיוק בהתאם לבקשת המשרד לביטחון פנים, 330 תקנים זה המספר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מתי?

בועז סופר:

במהלך שלוש שנות התקציב הבאות. חבר הכנסת אלול בהצעת החוק מציע 650 תקנים, אבל אפילו המשרד לביטחון פנים--

צבי יוזנט:

הוא כבר מדבר על 330.

נסים דהן:

אנחנו לא מורידים מ-650 חצי, מה זו ההפקרות הזאת? הכנסת רוצה 650 תקנים, ואתה מספר לי על המשרד לביטחון פנים, המשרד לביטחון פנים לא רוצה לעבוד.

בועז סופר:

זאת הממשלה. השר לביטחון פנים הגיש הצעה לממשלה, הממשלה קיבלה, והכנסת מחליטה להרחיב, זה נשמע קצת תמוה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

יש לי את הכבוד ואת העונג לומר לכם שבשלוש שנים הקרובות יהיו 330 תקנים. חשבתי שתגיד שיתווספו 330 תקנים עד סוף השנה הזאת.

אברהם פורז:

אתם רוצים רק להוריד את מספר התקנים? הרי כל המשטרה צריכה לעסוק בעניין גניבות הרכב, אתם רוצים רק 330 שוטרים?

נסים דהן:

היו יש רק 18, תגיד תודה רבה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

330 תקנים במשך שלוש שנים כדי לטפל בבעיה זה לעג לרש. אתה עצמך יודע שכשהמשטרה מקדישה מאמצים, למעשה, היא לוקחת ונוטלת שוטרים שמיועדים לדברים אחרים, למשל: שוטרים שלוחמים בפשיעה, ומעבירה אותם לצרכים שהם צרכי השעה.

בועז סופר:

כך צריך להיות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אין ספק שכך צריך להיות, בעיקר שאין לנו גם פשיעה אחרת, רק יורים על בתי קפה בגבעתיים, "הכל בסדר". לכן הצעתי היא שבמהלך ארבע השנים הבאות נקבל את המספר שחבר הכנסת אלול הציע.

נסים דהן:

שלוש שנים, נלך לפי הצעת משרד האוצר. זה בסדר שבמשך שלוש שנים יהיו 650 תקנים.

רפאל אלול:

אבל אנחנו מתחילים ב-330 תקנים.

שמואל סף:

אני חושב שצריך לקחת מישהו מהמשטרה שיגיד מה כושר ההכשרה שלהם. אפשר להפיל עליהם מספר, והוא לא מעשי, השאלה היא מה היכולת שלהם להכשיר אנשים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

להגיד לך בציניות? מכיוון שיש 19 אלף עורכי דין - - -

אני מציע את מה שהציע חבר הכנסת דהן.

אברהם פורז:

אני רוצה להביע את התנגדותי לסעיף. אני חושב שזה לא רציני לקבוע למשטרה איזה תקנים יעסקו בזה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לא תקנים.

אברהם פורז:

האם שוטר שעוסק במניעת גניבות רכב אסור לו לעסוק במניעת נגע הסמים, אם הוא נתקל בסמים? או אם הוא עד לעבירת תנועה?

נסים דהן:

וכששוטרי התנועה רואים גנב, האם הם עושים משהו? הם ממשיכים לנסוע רגיל כדי לתת רפורט.

רפאל אלול:

חבר הכנסת פורז, אתה נגד, ואני אומר לך ששעה התעקשת פה, ביזבזת זמן של כולנו, בכדי לסמן איזה חלק, אבל לא חשוב לך שבאמת תהיה יחידה ייעודית לעניין הזה.

בועז סופר:

אבל השר לביטחון פנים לא זרק מספר, יש את זה כי הוא הגיש הצעה מפורטת לפי מה שהוא צריך.

נסים דהן:

סיכמנו איתו שאנחנו מוסיפים לו יותר ממה שהוא רוצה.

בועז סופר:

למה 650 תקנים? מאיפה המספר? למה נקבע המספר הזה?

רפאל אלול:

אתה מזלזל בוועדת לפידות?

בועז סופר:

אני מזלזל? אתם מזלזלים בהחלטת ממשלה, לא אני.

רפאל אלול:

הקמתם ועדה, אל תזלזלו בה.

בועז סופר:

אבל השר לביטחון פנים אמר את זה ולא אני.

היו"ר אברהם יחזקאל:

חבר הכנסת אלול, אל תצעק על פקיד ממשלה, כי הוא לא השר, ואתה אל תצעק אל חבר כנסת.

בועז סופר:

לא צעקתי, אבל יש פה זלזול בהחלטת ממשלה.

לאה ורון:

זה לא זלזול בהחלטת ממשלה, חבר הכנסת הוא המחוקק.

בועז סופר:

בדו"ח לפידות נאמר 650 תקנים, ובכלל אין על זה ויכוח. אבל במציאות הנוכחית התקציבית, המשרד לביטחון פנים אומר: אני מכיר בקשיים של משרד האוצר, ולכן אני לא מבקש 650 תקנים, אלא 330.

רפאל אלול:

אתה יודע שכבר נגנבו 12 מכוניות בשעתיים אלה?

נסים דהן:

תגיש הסתייגות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

נקבע 650 תקנים בשלוש שנים.

רפאל אלול:

אבל לא פחות מ-330 בשנתיים, הוא אמר.

בועז סופר:

אמרתי - - -

נסים דהן:

צריך לתגבר את המשטרה ולהוסיף לה כמה שיותר תקציבים.

רחל גוטליב:

אין ספק שצריך לתגבר את המשטרה, ובוודאי ייעודית למטרה הזו.

בועז סופר:

גם את החינוך ואת הבריאות.

נסים דהן:

נחשוב על הכל, אל תדאג.

רחל גוטליב:

אבל יש משמעות לעובדה שייקבע בחוק 650 תקנים, כאשר משרד האוצר לאחר דין ודברים עם המשרד לביטחון פנים, הגיע למסקנה שהוא יכול להקצות רק 330 תקנים. המשמעות של ההחלטה הזו היא שהמשרד לביטחון פנים ייאלץ או לעבור על החוק, מה שלא סביר, או לקחת ממקורותיו הוא, ממקורות שהוקצו לו בוועדות אחרות בנושאים לא פחות חשובים.

אברהם פורז:

אני מבקש שהסעיף ינוסח כך: תוך חודשיים ממועד תחילת החוק, יקים השר לביטחון פנים במסגרת משטרת ישראל יחידה ייעודית למאבק בגניבות רכב, שתתן מענה לבעיית גניבות הרכב בישראל.

נסים דהן:

אני מסכים איתו, זה 1,000 תקנים ממחר.

אברהם פורז:

לדעתי, זה לא תפקידה של הכנסת לקבוע מספר שוטרים ותקנים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מקריא לכם את הצעתי לגבי סעיף 8(א): "תוך חודשיים ממועד תחילת החוק יקים השר לביטחון הפנים, במסגרת משטרת ישראל, יחידה ייעודית למאבק בגניבות כלי הרכב." עד תום שלוש שנים יתווספו 650 תקנים לפחות.

אתי בנדלר:

תמנה היחידה האמורה 650 תקנים לפחות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מקריא לכם את סעיף 8(ב): "בתום שנתיים ממועד תחילת החוק רשאי השר, באישור ועדת הכלכלה של הכנסת, לשנות את מספר התקנים ביחידה." אני חושב שזה עונה בדיוק על סוגיית ה-330 תקנים.

מי בעד ההצעה?

הצבעה
בעד - 3
נגד - 1
נמנעים - אין
הצעתו של יושב ראש הוועדה לגבי סעיף 8 אושרה.

בועז סופר:

יש הסתייגות בשם משרד האוצר.

רחל גוטליב:

ובשם המשרד לביטחון פנים - - -

היו"ר אברהם יחזקאל:

אבל תמכת בזה.

רחל גוטליב:

אם יש תקנים - - -

אברהם פורז:

לא שאלת מי נגד ההצעה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מי נגד?

אברהם פורז:

אני מבקש שתעלה את הצעתי להצבעה, שהנוסח הזה הוא בלי קביעת מספר התקנים, אבל שיתן מענה ראוי לבעיית גניבות הרכב.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אז יש לי הצעה, שלסעיף שהכנסתי עם התקנים, נכניס גם את זה.

אברהם פורז:

לא, אני רוצה שזה יהיה במקום זה, אני רוצה שתהיה אחריות על המשטרה לטפל בגניבות רכב.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מי בעד הנוסח של חבר הכנסת פורז? מי נגד?

הצבעה
בעד - רוב
נגד - מיעוט
נמנעים - אין
הצעתו של חבר הכנסת פורז לא התקבלה.

אברהם פורז:

אני מבקש שתרשום את הצעתי כהסתייגות.

נסים דהן:

חבר הכנסת יחזקאל, אתה נמנע?

היו"ר אברהם יחזקאל:

לא, אני בעד.

נסים דהן:

תרשמו גם לי הסתייגות, במקום 650 תקנים, 1,000 תקנים.

סמדר קואל:

מה שחברתי ניסתה לומר הוא שאם מדובר ב-650 תקנים שיתווספו למשטרה--

נסים דהן:

בוודאי.

אברהם פורז:

לא, לא כתוב שיתווספו.

סמדר קואל:

אז לא כפי שהיושב ראש אמר. לפי מה שנכתב, המשטרה צריכה להקצות מכוחותיה.

נסים דהן:

יתווספו.

היו"ר אברהם יחזקאל:

גברת גוטליב, האם את מסתייגת עדיין? האם תסתייגי מהעניין אם יתווספו?

רחל גוטליב:

לא אני, השר. אביא את זה להכרעתו.

היו"ר אברהם יחזקאל:

גברת גוטליב אמרה שהשר מתנגד.

רחל גוטליב:

לא אמרתי.

בועז סופר:

אני מבקש להניח את העלות התקציבית על השולחן, כדי שחברי הכנסת ייידעו על מה הם מצביעים.

רפאל אלול:

147 מיליון שקלים.

בועז סופר:

מאיפה?

רפאל אלול:

מאיפה אתם נותנים ליהודה ושומרון? מאיפה? מאיפה אתם נותנים לכבישים? מה זה מאיפה?

בועז סופר:

למה אתה צועק עליי?

רפאל אלול:

הוא צועק, אז הוא שואל למה אני צועק.

בועז סופר:

לא צעקתי.

רפאל אלול:

מה אתה מדבר? תוריד את הקול שלך, עם כל הכבוד לך.

אברהם פורז:

אדוני היושב ראש, אני רוצה להבהיר שאם מדובר על תקנים במסגרת המשטרה, זה במסגרת החוק. אם מדובר בתוספת תקנים, אני מעלה טעת נושא חדש.

נסים דהן:

אעביר את זה לוועדת הכנסת. זה לא נושא חדש, דברים בטלים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

"אכלת אותה".

נסים דהן:

לא "אכל" כלום.

היו"ר אברהם יחזקאל:

חבר הכנסת פורז אומר שהוא עכשיו טוען שאם אתה רוצה להוסיף 650 תקנים, הוא הולך לטעון טענה של נושא חדש, ואז זה הולך לדיון בוועדת הכנסת, ואז SEE YOU LATER, כלומר, החוק שלך ייתקע בוועדת הכנסת.

נסים דהן:

אדוני היושב ראש, תרשה לי לתקן אותך, סמכותך להחליט אם זה נושא חדש או לא, וזה לא נושא חדש.

רפאל אלול:

אני מציע שנאשר את ההצעה כמו שכתוב כאן, תכניס את ההסתייגות, ונביא את זה לרוב בכנסת, מה הבעיה? עקפנו אותו. זה חוק עוקף פורז.

אברהם פורז:

אני לא רוצה לקלקל לך, אבל גם על הסתייגות אפשר לטעון נושא חדש.

רפאל אלול:

אני רוצה לראות אותך מעביר את ההסתייגות שלך.

אברהם פורז:

נלך למליאה.

רפאל אלול:

נלך למליאה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

נשאיר את הנוסח המקורי כאן.

רפאל אלול:

וההסתייגות שלך.

היו"ר אברהם יחזקאל:

למה שלי?

רפאל אלול:

כי אני לא יכול להסתייג.

נסים דהן:

שלי.

אתי בנדלר:

לא, ההסתייגות שלך היתה 1,000 תקנים.

נסים דהן:

עכשיו אני מוסיף הסתייגות נוספת.

אתי בנדלר:

לחלופין?

אברהם פורז:

לא, הוא רוצה 1,000 תקנים במקום 650 והסתייגות שהכל תוספת, עוד הסתייגות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מי בעד סעיף 8 כפוף להסתייגויות של חבר הכנסת פורז וחבר הכנסת דהן?

הצבעה
בעד - 3
נגד - 1
נמנעים - אין
סעיף 8 אושר.

נסים דהן:

אפשר להצביע על ההסתייגות כאן, ואז זה נהיה חוק של הוועדה. אני מבקש להצביע כאן על ההסתייגות. ברגע שאני מציע הסתייגות, יש שתי אפשרויות, האחת - שאנחנו מצביעים בוועדה, וזה נהיה חלק מהחלטות הוועדה, אם זה מתקבל בוועדה. אני מבקש להצביע עכשיו.

לאה ורון:

על ההצעה של 1,000 תקנים נוספים?

נסים דהן:

כן.

בועז סופר:

יש אחריות מינימלית שלכם, אינני יכול שלא להגיב.

רפאל אלול:

אני מציע שנעשה הצבעה לא על ה-1,000 תקנים, אלא רק על ההסתייגות על תוספת של 650 תקנים.

אתי בנדלר:

אבל ברגע שהוא מציע את זה, וזה עומד לדיון בפני הוועדה, טען חבר הכנסת פורז שזה נושא חדש. זכותו של חבר הכנסת פורז לטעון את הטענה הזאת, משום שאין ליושב ראש הוועדה שום שיקול דעת.

נסים דהן:

יש שיקול מינימלי לגבי מה זה נושא חדש, לא כל טענה היא נושא חדש.

אתי בנדלר:

לא, אדוני.

נסים דהן:

אז מהרגע אני מודיע לך שאת לא תעבירי פה אף חוק, כי כל מילה שתוסיפי אשלח אותך לוועדת הכנסת. יש הגיון בדיוני הוועדה, לא כל נושא הוא נושא חדש. כל מילה שתוסיפי, אשלח אותך לוועדת הכנסת.

אתי בנדלר:

לא אותי, אלא את יושב ראש הוועדה.

נסים דהן:

אותך, כי את אומרת שאין שיקול דעת, יש איזה שיקול דעת מינימלי מה זה נושא חדש, הרי לא יתכן שכל מילה היא נושא חדש.

אתי בנדלר:

חבר הכנסת דהן, הטענה הזאת נשמעת טענה שובת לב שתמכתי בה בעבר, ובדיון שנערך בנושא הזה לא קיבלו את עמדתי, מה לעשות?

נסים דהן:

אני מודיע לך שבוועדות אחרות יש ליושב ראש שיקול דעת, וזה היה בוועדה לא פחות חשובה, בוועדת החוקה חוק ומשפט, שהצעתי נושא ואמרתי שזה נושא חדש, והיושב ראש אמר לי שעם כל הכבוד, זה לא נושא חדש.

אתי בנדלר:

אז יושב ראש הוועדה לא היה מודע להוראה בתקנון, מה לעשות?

אברהם פורז:

תעביר את זה לוועדת הכנסת.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מבקש לקרוא שוב את סעיף 8 כהוויתו, ואחר כך לערוך הצבעה, ואז נראה מי מגיש הסתייגויות:

"8. (א) תוך חודשיים ממועד תחילת החוק יקים השר לביטחון הפנים, במסגרת משטרת ישראל יחידה ייעודית למאבק בגניבות כלי רכב, שתמנה 650 תקנים לפחות.

(ב) בתום שנתיים ממועד תחילת החוק רשאי השר, באישור ועדת הכלכלה של הכנסת, לשנות את מספר התקנים ביחידה."

אני מעמיד את זה שוב להצבעה. מי בעד סעיף 8? מי נגד?

הצבעה
בעד - 4
נגד - 1
נמנעים - אין
סעיף 8 אושר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

למי שיש הסתייגויות, שימסור לגברת בנדלר.

אברהם פורז:

הצעתי נוסח אחר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

תציע את זה כהסתייגות.

אברהם פורז:

אני רוצה במקום 650 תקנים יחידה שתתן מענה ראוי לנושא גניבות הרכב.

נסים דהן:

מה זה נקרא מענה ראוי?

אברהם פורז:

מענה ראוי זה אולי 3,000 ואולי 2 תקנים.

אתי בנדלר:

אני חייבת לדייק ואני גם רוצה להבין. הצעת הוועדה שעליה הוצבע היא סעיף 8, כפי שמופיע בהצעת החוק. ההסתייגות היחידה היא של חבר הכנסת פורז?

נסים דהן:

ולי יש שתי הסתייגויות, אחת היא 1,000 תקנים והשנייה היא תוספת.

אברהם פורז:

הכל תוספת.

אתי בנדלר:

שתי ההסתייגויות שהצגת קודם.

אברהם פורז:

אגב, אנחנו יודעים כמה עולים 650 תקנים?

רפאל אלול:

כן, 121 מיליון שקל.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לגבי המכס, מכיוון שיש לנו בעיה של מקורות הכנסה ושל דברים מסביב, אני לא חושב שאפשר היום להוריד את המכס לחלוטין, מה גם שהיתה טענה שהוא הורד מ-48% ל-30%, והעניין מהבחינה הזו בעייתי, לא הוכח קשר ישיר בין גניבות רכב להורדת מכסים על חלקים. לא כדאי לאבד עשרות מיליוני שקלים, לפי שיעורים שונים, מה גם שעכשיו חייבנו אותם להוסיף 650 תקנים, וזה לא פשוט. אני לא רוצה להיראות כנהנה מכל העולמות, ולכן אני מציע לך להשאיר את סעיף המכס 30% כמו שהיה.

רפאל אלול:

עבדנו על הצעת החוק הזו כמה חודשים טובים, בדקנו את העניין הזה, יש לנו ניירות, והגענו ל-27 מיליון שקלים. מר עמי סגל, אתה אומר היום 180 מיליון שקל, אני יכול לראות את הניירות האלה? כי לי יש ניירות שסותרים את הסכומים האלה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אגיד לך יותר מזה, גם אם מדובר על 27 מיליון שקלים--

עמי סגל:

זה לא משנה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

גם אם מדובר ב-30 מיליון שקלים, או לחלופין ב-180 מיליון, למרות האבסורדים שבפערים, ראוי שנשאיר את הסעיף הזה.

רפאל אלול:

אני מכבד את בקשתך, אבל יחד עם זאת, אני רוצה לקבל ממשרד האוצר נתונים. אנשים פה מוסרים מספרים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

יושב ראש הוועדה מבקש מכם לקבל הערכה באשר להורדת המכסים מ-30% ל-20%.

ישי רבינוביץ:

על אותם שמונה פריטים.

אתי בנדלר:

בוודאי, רק על מה שמוגדר כחלק חילוף.

היו"ר אברהם יחזקאל:

כמו כן אני מבקש לקבל מכם תכנית מהי ההצעה האלטרנטיבית שלכם למימוש ההורדה, כלומר, יכול מאד להיות שתביאו הצעה שבשנתיים כן אפשר יהיה להוריד מ-30% ל-20%. לכן נכון לעכשיו - אני לא יודע אם אפשר להביא פיצול - הייתי אומר שתוך שבוע - במילא נעשה עוד ישיבה קטנה אחת שתיארך רבע שעה - תביאו לי נתונים על המשמעויות של ההורדה מ-30% ל-20%. הייתי מבקש מכם להביא תהליך הדרגתי של ירידה נוספת, וזה עשוי להיות פתרון הביניים לעניין.

ישי רבינוביץ:

יש כרגע ועדה בין-משרדית בין משרד האוצר ומשרד התחבורה, שעוסקת בסוגייה הזאת. יש היום מה שנקרא חלפים בטיחותיים, שאין עליהם בכלל מס. הם עומדים לבטל את זה, ולהוריד את המיסוי על שאר החלקים באופן פרופורציונלי.

בועז סופר:

זה לא נכון.

ישי רבינוביץ:

זו הזדמנות לכלול גם את זה.

רפאל אלול:

אני מקבל את זה - - -

בועז סופר:

בסעיף 7 מצוין "בסעיף זה, "מס עקיף" - מכס, בלו ומס קניה", כך שזה לא להוריד מ-30% ל-20%. המכס מעלה את הבסיס, ולכן הוא מעלה - - -

רפאל אלול:

לא, תביאו לנו מספרים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

תביא לי מספרים על פי הפירוש שלך.

אברהם פורז:

החלקים המשומשים הם מאד יקרים. אם היית בודק פעם ועושה חשבון של מכונית מול חלקים, היית מגיע לפי שמונה מהמחיר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אנו עוברים לסוגיית התחולה.

אתי בנדלר:

האם הם ירדו מסעיף 9? כן.

רפאל אלול:

קיבלנו את ההצעה של היושב ראש.

אתי בנדלר:

זה סעיף של כוחות הביטחון, הנושא של המחסומים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

טוב, זה "סתם", עזוב את זה.

רפאל אלול:

דווקא לא ירדנו מזה, בשום פנים ואופן לא.

היו"ר אברהם יחזקאל:

במילא נקיים עוד ישיבה בשבוע הבא.

רפאל אלול:

כבר כולם כאן.

היו"ר אברהם יחזקאל:

במילא יש עוד שתי החלטות שצריכות להתקבל בישיבה נוספת. האם יש הערות לגבי סעיף 9?

יצחק הלוי:

הרבה מאד.

אברהם פורז:

זה דווקא סעיף טוב.

רפאל אלול:

סוף סוף חבר הכנסת פורז מסכים איתי.

היו"ר אברהם יחזקאל:

יש לי בקשה, שבו ישיבה נוספת עם המציע עד שבוע הבא, כי בחודש הבא החוק הזה יעבור במליאה. לכן אני מבקש מכם לשבת עם המציע, כפי שעשו גורמים אחרים, ותראו לאילו הבנות ו/או הסכמות אתם מגיעים. ההסתברות, כפי שראיתם כיצד מתקבלות פה החלטות לא רעות, היא שהוא יכול להציע הצעה שתתקבל, אבל מכיוון שמדובר בשיקולי ביטחון - וזה חשוב לנו - בשיקולי צבא וביכולות של הצבא, אני מציע לכם לדון ביחד ולראות אם אפשר לאיזושהי הסכמה.

אברהם פורז:

אפשר גם להטיל על החיילים במחסום את החובה - - -

אתי בנדלר:

לעניין התחולה, יש עניין תחילה ויש עניין תחולה, דהיינו, עד מתי החוק הזה יחול, או כמה זמן הוא יעמוד בתוקפו.

רפאל אלול:

כמה זמן יקח להכין את החוק.

אברהם פורז:

עד שיפוסו גניבות רכב מן הארץ.

אתי בנדלר:

נקודה נוספת שקצין צה"ל הפנה את תשומת ליבי אליה - דבר ששכחנו להתייחס אליו - היא תחולת החוק על המדינה. כשאנחנו לא קובעים הוראה מפורשת לפיה החוק הזה יחול גם על המדינה, עלול לטעון הטוען שהוראות החוק אינן חלות על המדינה.

אברהם פורז:

זה גם מחייב את הצבא.

אתי בנדלר:

נכון, יש צורך להתייחס גם לנושא הזה.

סמדר קואל:

יש בעיה נוספת עם הוראת המעבר שלא התייחסנו אליה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

על סוגיית התחילה והתחולה, מהסעיף האחרון כולל סעיף 9 סוגיית הביטחון, כולל הנייר על המכס--

אתי בנדלר:

וביצוע כמובן.

היו"ר אברהם יחזקאל:

נקיים בימים הקרובים ישיבה שתיארך חצי שעה ולא יותר כדי לסיים סופית את העניין הזה.

רפאל אלול:

עוד השבוע?

היו"ר אברהם יחזקאל:

השבוע לא נספיק.

סמדר קואל:

גם הוראת מעבר?

אתי בנדלר:

למה את מתכוונת בהוראת מעבר?

<u>סמדר קואל:</u>

בחוק הקודם בסעיף 13. הרי מה קורה עם המצב היום? דילגנו על הסעיף הזה.

<u>אתי בנדלר:</u>

בסדר, זה חלק מהנושא של התחולה. נדון בכל זה ביחד.

<u>היו"ר אברהם יחזקאל:</u>

הישיבה נעולה, אני מודה לכולכם.

הישיבה ננעלה בשעה 12:00