

פרוטוקול מס' 395

מישיבת ועדת הכלכלה
יום שני, א' בשבט התשנ"ט (18 בינואר 1999), שעה 11:30

נכחו:

חברי הוועדה: אמנון רובינשטיין - היו"ר
עמיר פרץ

מוזמנים: משרד התחבורה:
יוסי לביא - מנהל מחלקת הסעים ומוניות
יהודה גרין - ס/קב"ט
עדה וייס

משרד האוצר:
גלית אסף-שנהר
אופיר קרני

עו"ד בני רובין - משרד המשפטים

משרד לביטחון פנים:
עו"ד תמי חריף - עוזרת יועמ"ש
נצ"מ שי הורביץ - אגף מבצעים

איגוד קציני הבטיחות והתעבורה:
מיכה גולד
יעקב רזנטל - יו"ר

התאחדות ארגוני התחבורה:
דוד כוכבא - מנכ"ל
אברהם פריד - יו"ר ארגון בעלי המוניות
חיים עטר

איגוד נהגי המוניות השכירים:
אברהם בקשי
יצחק וורמן
אהרון כהן
דן שטפל

מיכל דויטש - מתמחה בלשכה המשפטית

מנהלת הוועדה: לאה ורון

קצרנית: חנה כהן

סדר היום: הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (ביטחון נהגי המוניות),
התשנ"ח-1998, של קבוצת חברי הכנסת.

4496-

הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (ביטחון נהגי המוניות), התשנ"ח-1998היו"ר אמנון רובינשטיין:

שלום לכולם, אני מתכבד לפתוח את ישיבת הוועדה. הנושא של הישיבה הוא הצעת חוק פרטית של חברי כנסת בראשות חבר הכנסת אהמד סעד: הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (ביטחון נהגי המוניות), התשנ"ח-1998. בגלל תקלה מינהלית חבר הכנסת סעד לא ידע על כך שהנושא הזה עולה היום, ומשום כך נדון בהצעה, בניגוד למנהגנו, בלעדיו.

הרעיון של הצעת החוק הוא פשוט וברור. בדברי ההסבר כתוב: "בתקופה האחרונה נפלו נהגי מוניות רבים קורבן להתקפות רצחניות מצד נוסעיהם. הצעת חוק זו באה להסדיר את מיגון המוניות באמצעות חיוב בעליהן להתקין בהן מחיצה משורינית. כמו כן מתייחסת הצעת החוק למקורות המימון של התקנת המחיצה".

מי מבקש להגיב על ההצעה, על העיקרון הגלום בה?

יוסי לביא:

הצעת החוק הזו מתעלמת מפעולות שהממשלה כבר החלה בהן, למיגון ואבטחת נהגי המוניות. קבענו עם גורמי הביטחון סל מיגון שכולל שלושה מרכיבים: מחיצה, הזדרכת נהגי מוניות ואיכון על ידי קשר מצוקה לוויני שנבחן עתה על ידינו. סל המיגון שמוצע כולל את שלושת המרכיבים האלה.

בנוסף לכך, על מנת להקל במציאת מונית מתאימה שאפשר להתקין בה את המחיצה, אנחנו מתירים את יבוא המונית הלונדונית המפורסמת שיש בה מחיצה בין הנהג לבין הנוסעים, דבר שנותן יותר ביטחון לנהג המונית.

הנושא הזה תוקצב על ידי משרד האוצר ומשרד התחבורה. אנחנו נמצאים בשלבים מתקדמים מאוד וכבר שכרנו מומחים לנושא.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

מתי אתם מתכוונים לגמור את הנושא של המחיצה? שמתי לב שבהרבה מדינות כבר מותקנת במוניות מחיצה כזאת.

יוסי לביא:

ציינתי שזה סל שכולל את שלושת המרכיבים שיהיו ביחד.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

מתי יתחיל ויסתיים הנושא של התקנת המחיצות?

יוסי לביא:

אני מניח שתוך מספר חודשים יהיו לנו כל ההתקנים והמפרטים הטכניים. לאחר מכן, נתחיל להזמין את כל נהגי המוניות להתקין את כל המערכת הזאת.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

מתי זה יסתיים?

יוסי לביא:

זה לא תלוי רק בנו, זה תלוי גם בהתייצבות של נהגי המוניות.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

מהו הסכום שהאוצר הקציב לשם כך?

אופיר קרני:

למסגרת זאת הקציב האוצר כ- 10 מיליון שקלים, זאת על פי הסיכום שנעשה בשנה שעברה.

יצחק שטפל:

אני מבקש להציג את הבעיה בכללותה. בישראל פועלות היום כ- 14 אלף מוניות מסוגים שונים, שהמחיצה לא תתאים לכולן. זה לא בגלל שאנחנו מתנגדים לזה, אלא זה לא ישים היות שהמיזוג אוריר לא יעבור למושבים האחוריים. את זה הסברתי בזמנו גם לעוהר של חבר הכנסת אחמד סעד.

בנייר העמדה שהגשתי לוועדה כתבתי שהפתרון הוא שילוב של עונשי מינימום עם אמצעי מיגון מתאימים, כגון מערכות איתור. קיימות היום בשוק מספר חברות שעוסקות באמצעי איתור שונים. אני לא רוצה לומר מה הכי טוב ומה פחות טוב. יש כל מיני בעלי ענין, אני רק מבקש מהוועדה שתחייב את משרד התחבורה שיעשו מכרזים פומביים בנושאים האלה, כי הדברים הקודמים כשלו. בדרך כלל, כל ההחלטות שלהם עד היום היו החלטות שפוגעות בנהגים, בצורה כזאת שהן דואגות לאנשים מסויימים להתעשר.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

למה אתה מתכוון?

יצחק שטפל:

דוגמה לכך היא כובע המצוקה. חייבו אותנו בתקנה להתקין כובע מצוקה, ובהזדמנות זאת אני מבקש להסיר את התקנה הזאת, משום שכובע המצוקה אינו יעיל זה צריך להישאר רק סימן הזיהוי למונית.

ישבנו בחמישה פורומים שונים, וכל יושבי הראש, לאחר תקיפה נהג מונית, הביעו שפע של טוב לב וחברות שונות הציגו את הפתרונות שלהם. גם הממשלה הביעה את טוב לבה, אך אנחנו יודעים איך הם עובדים ולכן זה הגיע לאן שזה הגיע.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

האם התקנת כובע המצוקה נעשה ללא הליך של מכרז?

יצחק שטפל:

זה היה ללא מכרז.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אני מבקש לשאול את נציגי משרד התחבורה, איך זה יכול להיות?

יוסי לביא:

אין לי תשובה.

אהרון כהן:

שילמנו 900 שקלים עבור התקנת הכובע הזה ומסתבר שזה סתם פיל לבן. 15 מוניות כאלה הסתובבו עם כובע המצוקה מהבהב ליד כל תחנות המשטרה ואף אחד לא בא לשאול מדוע האור הזה דולק.

יצחק שטפל:

צריך לזכור שאם אין את כובע המצוקה הזה, למרות שהוא לא יעיל, בטסט השנתי אי אפשר לעבור בלעדיו. הם עושים כל מיני הסכמים כובלים כאלה שקשה לנו לחיות עם זה. אבל לנו אין ברירה, אין לנו את הכוח, כי צריך לצאת לעבוד. אני מבקש שהוועדה תמצא לנו פתרון נגד הדברים האלה.

הי"ר אמנון רובינשטיין:

האם היו דברים נוספים לגביכם שהיו ללא מכרז?

יצחק שטפל:

אני מרים דגל אדום כאזהרה.

קיימות כמה חברות למערכות איתור. בחברות האלה יושבים אנשים שחוככים את ידיהם, הם רוצים לראות איזו תשובה תצא מפה. אנחנו יודעים שמשרד התחבורה לא יודע לקבל את ההחלטות שמתאימות לנו, כך שמכל המכלול שציין מר לביא, הם בחרו את החלופות הכי גרועות.

אני רוצה לציין שהוכנה מערכת הדרכה לנהגי המוניות, אך נהגי המוניות לא הלכו אליה, כי זו לא היתה חובה.

הי"ר אמנון רובינשטיין:

אתם צריכים לתמוך בזה.

יצחק שטפל:

נכון, אבל לא ניתן לחייב נהג אם זה לא מופיע בתקנה. הנהג רואה בזה רשות ולא חובה. בתל-אביב פועלות כ- 65% מכלל המוניות בארץ, או שהן מגיעות לתל-אביב או שעובדות בתל-אביב. אנחנו יודעים שמשרד התחבורה לא פנה לשום תחנת מוניות בתל-אביב לשם הזמנת הנהגים להדרכה.

לגבי עלויות המימון: אנחנו נגזלים על ידי כל מיני אגרות וכד'. מאותן אגרות שנגזלות מאיתנו צריך להקים קרן לטובתנו ודרכה יממנו את העלויות.

אברהם פריז:

אני חושב שצריך להסתכל קדימה ולראות איך אפשר לפתור את הבעיה, כדי שלא נהיה שותפים לעוד דיון מהסוג הזה וכמו אלה שהיו.

ב- 22 באוגוסט 1997 אישרה הממשלה סל מיגון. זה נחמד. בינואר 1997 הוציא משרד התחבורה מערך אמצעים ושיטות להגברת ביטחונם של נהגי המוניות, בו כלולים כל אותם אלמנטים שמדברים עליהם: הסברה, תידרוך, מחיצות, איתור וכל מה שצריך. מקרי התקיפה התחילו באופן מסיבי ב- 1991 והפסקנו למנות ולפרסם אותם ב- 1997. אלה חברים שלנו שנפגעו, נרצחו, נשדדו.

הממשלה החליטה את מה שהחליטה. אני מבקש שבמקום לחפור ולחקור מי אשם ומי לא אשם, צריך היום לחפש את הדרך על מנת שנהג המונית יצא מחר לעבודה ויוכל להגן על עצמו. לא מעניין אותי באיזו צורה ובאיזו דרך, אבל שזאת תהיה דרך שניתן לבצע אותה.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

הלוואי שיכולתי להחליט, כי אז היית מקבל החלטה תוך חצי שעה.

אברהם פריז:

אני לא רוצה לכרוך את שלושת האלמנטים שהזכיר מר לביא לגבי סל המיגון. אני לא רוצה להתווכח אם הם מקובלים או לא מקובלים, את זה המומחים יבדקו, אבל אני לא רוצה לכרוך אותם ביחד, כדי שנהג המונית יוכל להתחיל במשהו. אם כורכים אותם יחד, זה יכול ליצור בעיות, כי נהג מונית מסויים יכול לעשות דבר מסויים ואילו את הדבר האחר הוא לא יכול לעשות. לכן אני מבקש ליצור מצב מסויים שבו מוקדם ככל האפשר נפסיק לקרוא ולשמוע על חברנו שנחטפים, נשדדים ונרצחים.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

מה עמדתך בנוגע למחיצה?

אברהם פריז:

יש מוניות בודדות שאפשר להתקין בהן את המחיצה. ברוב המוניות אי אפשר להתקין מחיצה כזאת, אלא אם כן, משרד התחבורה יאפיין רכב עתידי גדול יותר שיש בו את כל האלמנטים. עתה לא ניתן לחייב אותנו, אלא שבעתיד תהיה חובה לקנות מונית מסוג מסויים. נכון להיום, משרד התחבורה יודע שמתוך 14 אלף מוניות, 13 אלף מוניות לא יכולות להתקין את מחיצת המגן, גם אם יקבלו מחר את הכסף.

זוד כוכבא:

אני מבקש להבהיר שתי נקודות שהוזכרו. לגבי כובע המצוקה נאמר שזה היה ללא מכרז. בתפקידי הקודם כעוזר שר התחבורה, הייתי מעורב בעניין הכובע. אכן, לא היה מכרז, דובר על כך שמשרד התחבורה יפרסם מפרט וכל יצרן שיוכל להתקין את הכובע לפי המפרטים של משרד התחבורה, יוכל להתקין את הכובע הזה. לכן, כשאומרים שלא היה מכרז, אומרים רק את חצי התמונה ואז נוצר עיוות.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אז איך קרה שיש רק יצרן אחד?

דוד כוכבא:

היה יצרן אחד וניסה להיכנס יצרן נוסף. אני יודע שהיום יש שני יצרנים ואין שום בעיה שאחרים גם יקימו חברה. בזמנו היו יזמים שהציעו הצעות והשוק היה פתוח לחלוטין. ההתניה היחידה היתה לעמוד במפרטים כפי שנכתבו בספר של משרד התחבורה.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

האם גם למערכת האיכון מציעים מפרטים כאלה בלי ספק יחיד?

דוד כוכבא:

כן.

יהודה גרין:

אני מבקש לתקן מספר עיוותים שנוצרו מדברי קודמיי. לאחר שנקבע סל המיגון על ידי משרד התחבורה, סל שמרכיב שלושה מרכיבים, המשרד פעל בשלושת התחומים האלה וממשיך לפעול. ההזרחה הקיפה למעלה מ-800 נהגים ברחבי הארץ ובוצעה בשלוש הערים הגדולות. כרגע היא מתבצעת בחיפה ואנחנו אמורים להמשיך אותה באיזור באר-שבע. אנחנו נמשיך בה גם לאחר התקנת הנושאים הטכניים.

לגבי המחיצה. קיים היום מפרט טכני לגבי מחיצה. נכון שיש בעיה מסויימת של התאמת המחיצה הזאת בחלק ניכר מהמוניות. הנושא הטכני הזה ייפתר בעתיד. מחלקת התקינה של אגף הרכב במשרד התחבורה עבדה על הנושא ותמשיך ללוות את הענין הזה כדי לפתור את הבעיה בצורה הטכנית הנאותה ביותר.

יצחק שטפל:

עוד שני נהגי מוניות הרוגים, בטוח שיפתרו את הבעיה.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

מר גרין, אתה סבור שאפשר יהיה לפתור את הבעיה?

יהודה גרין:

אפשר יהיה לפתור את הבעיה, אפילו הבעיה האקוטית שהיתה לגבי מוניות מסוג פולקסווגן, שיש בהן בעיה של מערכת מיזוג עילית וכד'. בחנו גם את הנקודה הזאת ומבחינה טכנית ניתן יהיה לפתור את הזברים. יכול להיות שתהיינה נקודות מסויימות שיצריכו פתרונות לא כל כך קונבנציונליים. במקרו קיים מפרט טכני למחיצת מגן.

הנושא השלישי הוא הנושא של מערכת הקשר. לפני שבוע נחתם חוזה עם חברה שאמורה לבדוק את נושא מערכת הקשר והתאמתו, ולתת לנו תשובה תוך שלושה חודשים. מה מערכת המצוקה שתותקן.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

מדובר באותו כובע מצוקה?

יהודה גרין:

הכובע הוא דבר נפרד ומערכת קשר היא דבר נפרד. כובע המצוקה נוצר לפני מספר שנים, היתה לו מטרה מסוימת והיום הוא לא ממלא את ייעודו.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

האם אתם יורדים מהנושא של כובע המצוקה?

יהודה גרין:

כרגע אנחנו לא מטפלים בכובע. אנחנו מטפלים בסל המיגון שלא כולל את הכובע.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

האם אתם אוכפים על הנהגים להתקין אותו?

יצחק שטפל:

כן.

יוסי לביא:

לכובע יש כמה ייעודים: על הכובע יש את מספר המונית שחייב להיות על כל מונית. כמו כן, יש אור שמסמן אם המונית פנויה או תפוסה.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

בארץ זה לא מופעל.

יוסי לביא:

נהגים שמנתקים את זה או לא מפעילים מונה, אז האור הזה לא ייראה.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אני לא יודע אם הציבור יודע בכלל על האור הידוק.

יוסי לביא:

הדבר השלישי שיש בכובע היא הנורית הצהובה, שהיא נורית המצוקה.

יהודה גרין:

במקביל לעבודה על קשר המצוקה, מתבצעת עבודת מטה אצלנו באגף, כדי לקבוע את נקודות הקשר ואת נקודות המוקדים, כדי לתת כיסוי ארצי וטוב לכל הנושא הזה.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

האם תקימו רשת מיוחדת לזה?

יהודה גרין:

כן. יהיו מוקדים שירכזו את הקריאות של הנהגים בקשר המצוקה.

לאה ורון:

האם הממשלה תקים את הרשת או שהיא תפנה לחברות מפעילות?

יהודה גרין:

יש פניה לחברה פרטית שתבצע מיפוי ואנחנו עושים עבודת מטה כדי לבחון את הנושא של מיקום המוקדים ואת ההיבטים הכלכליים של מערכת קשר מצוקה מהסוג הזה. בזמנו התקנו מערכת קשר כזאת באוטובוסים ומהיבט הטכני אנחנו יודעים איך הדבר הזה פועל.

ניתן אישור לייבא את המונית הלונדונית המפורסמת.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

מתי נראה את הראשונה?

יהודה גרין:

ברגע שמישהו ירכוש אותה.

עדה וייס:

צריך לתקן את תקנות התעבורה כדי שאפשר יהיה לייבא.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

מתי יתקנו תקנות התעבורה?

עדה וייס:

זה יהיה בקרוב, יש כבר טיוטה. אנחנו מחכים לאישור של הממונה על חקיקת המשנה במשרד המשפטים ולאחר מכן נעביר את זה.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

זאת אחת הבעיות. אנחנו נתקלים בכל דבר בסחבת שלא תיאמן. אני מציע מהפיכה במשרדי הממשלה, שההודעה לעיתונות תצא יום אחד לאחר שהענין הזה יהיה אמיתי ולא לפני כן. מודיעים שאפשר לייבא מוניות, אבל אין עדיין תקנות, אז איך אפשר לייבא אותן?

התמונה ברורה. אנחנו עוסקים קודם כל בהצעת החוק ואני כבר אומר מראש, שאם רוצים שלכנסת יהיה מה לומר בענין הזה, אז רק באמצעות חוק.

יצחק שטפל:

הכל עורבא פרח. אנחנו מסתובבים כבר חמש שנים בכנסת ולא קורה כלום.

היריד אמנון רובינשטיין:

אני מתכוון לקרוא את הצעת החוק ולאשר אותה לקריאה ראשונה, כדי שבכנסת הבאה תהיה אפשרות לבדוק את העניין הזה. מה שאני שומע כאן הוא מאוד לא סביר. אם כובע המצוקה לא תקין, צריך לבטל את הדרישה הזאת וצריך לעשות משהו שהוא ריאלי ולהתחשב בציבור הנהגים.

אופיר קרני:

קצת תמוהה בעיניי העמדה שמציגים פה, מאחר שאותה מסגרת של אמצעים שדובר עליהם פה, סוכמה יחד עם אותם נציגים. הנושא סוכם בין משרד האוצר למשרד התחבורה, הוא תוקצב ואני לא רואה למה, בגלל בעיות טכניות שיש בהתקנת תקנה או בהתקנה טכנית של מחיצה כזאת או אחרת, צריך לחוקק איזשהו חוק. לדעתי זה לא המקום לבוא עם חקיקה ולתקן איזשהו נושא שהוסכם עליו.

היריד אמנון רובינשטיין:

התשובה היא פשוטה. הרי הנושא הזה לא יעבור בכנסת הזאת, לכל היותר הוא יעבור לכנסת הבאה, לאחר הקריאה הראשונה, אם יוחל דין הרציפות. אם העניין יוסדר ולא נשמע את הדברים שאנחנו שומעים כאן, לא תהיה הצעת חוק. אם העניין לא יוסדר, אז אני מקווה שיושב ראש ועדת הכלכלה הבא גם יחיל את דין הרציפות וגם יסדיר את הכל בחקיקה. זאת משום שהוועדה הזאת יושבת בנושא אחר נושא, ושומעת את הדברים האלה, שיש חוסר תיאום, שאין התייעצות, שמישהו אומר אל"ף ואחר אומר בי"ת, והחלטה משנת 1997 לא מבוצעת. האם אני מנעתי את ביצועה? חברי הכנסת מנעו את ביצועה?

אופיר קרני:

אני לא מצליח להבין. אם נהגי המוניות טוענים שהבעיה היא טכנית ושלא ניתן ליישם את מחיצת המגן, איך אתה רוצה לחוקק חוק שיחייב להתקין את המחיצה הזאת?

היריד אמנון רובינשטיין:

הצעת החוק הזאת נועדה למטרה אחת, שלכנסת תהיה יד למנוע את המשך המצב שבו מרוב דיבורים והחלטות יש סכנה לחיי נהגים. אם זה יוסדר עד שנת 2000 ותבואו לכאן עם סיכום גם של הכובע, גם של מתקני האיכון וגם של המחיצה, אז על ההצעה הזאת לא יוחל דין הרציפות. אם חס ושלום נשמע עוד פעם את הטיעונים האלה, אז חברי הכנסת שיהיו בכנסת הבאה, כולל יושב ראש ועדת הכלכלה, הם שיחליטו.

אופיר קרני:

מן הראוי להעביר הצעת חוק שמתייחסת לאותם דברים שאתה מעלה אותם.

יצחק שטפל:

אני חייב לציין עובדה אחת שאני לא יכול להתאפק שלא לומר אותה. האוצר מציג אותנו כשותפים לדיונים. לא היינו שותפים לאף דיון. הם שותפים רק בהחלטות לגבינו והם לא שואלים אותנו מה טוב לנו. אנחנו יודעים מה טוב לנו, נחליט רק מה שטוב לנו ולא ניתן להחלטות כושלות, כמו שהיו עד היום, להתבצע. אנחנו נפעל בכל דרך משפטית להכשיל החלטה כושלת כמו הכובע.

אופיר קרני:

מר שטפל, אתה מוכן להציג כאן מה העמדה של ארגוני המוניות לגבי המחיצה? האם אתם רוצים את המחיצה הזאת?

יצחק וורמן:

ודאי.

יצחק שטפל:

אתם צריכים לתאם עם משרד התחבורה, שהחל משנת דגם מסויימת תחייבו את היבואנים לייבא שלוש-ארבע סוגי מוניות עם מחיצה.

אברהם פריד:

אני לא רוצה להיכנס לדו-שיח של האוצר עם משרד התחבורה. אני רוצה לברך את יושב ראש הוועדה רק לכך שאתה מעמיד אות אזהרה או מועד יעד, כדי שכולם יבינו שאי אפשר להמשיך הלאה. אני מניח שנוכל למצוא את הדרך אם כולם יתנו את המענה.

יצחק וורמן:

כל החלטה צריכה להיות מוגבלת בזמן, אחרת זה יימשך ויימשך.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

זה יעבור לכנסת הבאה, כי אני לא יכול להעביר את זה בקריאה שניה ושלישית.

אני מבקש לקרוא את הצעת החוק: הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (ביטחון נהגי המוניות), התשנ"ח-1998.

1. "בפקודת התעבורה (נוסח חדש) 1. אחרי סעיף 14 יבוא:

14. במקום סעיף (א) אני מציע את הנוסח הבא: החל משנת הכספים 2001 לא תיובא ארצה מונית, אלא אם כן ניתן להתקין בה מחיצה משוריינת בין המושב הקדמי למושבים האחוריים. שר התחבורה יתקין באישור ועדת הכלכלה תקנות בענין זה.

אני מבקש להכניס סעיף הגדרה, לגבי "מחיצה משוריינת", וסעיף (א) יגדיר אותה. כך כל הענין עובר לסעיף ההגדרה. מחיצה משוריינת תוגדר כפי שכתוב כאן: "מחיצה משוריינת" היא מחיצה בין המושב הקדמי למושבים האחוריים.

סעיף קטן (א) יהפוך לסעיף קטן (ב):

(ב) בעל רשיון להפעלת מונית, יתקין מחיצה משוריינת על פי תקנות שיתקין שר התחבורה באישור ועדת הכלכלה. כמו כן, שר התחבורה יהיה רשאי לעשות הבחנה בין מוניות שונות לענין אפשרות ההתקנה של מחיצה משוריינת.

אברהם פריד:

צריך לאפשר לאלה שלא יכולים, לא להתקין את המחיצה.

היו"ד אמנון רובינשטיין:

את הכל שר התחבורה צריך לעשות. אני נותן לו את הסמכות לעשות את ההבחנה בין מודלים שונים ושנות ייצור שונות. התקנות האלה יהיו לגבי מוניות קיימות.

תקנת משנה (ב) הופכת ל- (ג). אנחנו נשאר את זה כמו בהצעת החוק, למרות שסדרי המימון יהיו שונים לגמרי, על פי החלטת הממשלה. נשאר זאת כך, כדי שתהיה הוראה לגבי מימון.

בסעיף (ג) ו-(ד) החדשים צריך לכתוב שמי שחוייב על פי סעיף (ב) להתקין מחיצה משוריינת זה יחול עליו, כלומר סעיפים (ג) ו-(ד) חלים לגביו.

(ג) "מי שטרם ניתן לו רשיון רכב המיועד למונית לפני כניסתו לתוקף של חוק זה ינוכו הוצאות התקנת המחיצה כאמור בסעיף קטן (א) מאגרה שעליו לשלם בהתאם להוראות סעיף 14ה, או מאגרת הרישוי השנתית".

(ד) "מי שהיה בעל רשיון להפעלת מונית ביום כניסתו לתוקף של סעיף זה, ינוכו הוצאות התקנת המחיצה כאמור בסעיף קטן (א) מאגרת הרישוי השנתית בדרך שיקבע שר התחבורה, באישור ועדת הכלכלה של הכנסת".

לאה ורון:

האוצר צריך לומר אם יש עלות תקציבית ומה המקורות למימנם.

אופיר קרני:

ברור שיש להצעת החוק הזאת עלות תקציבית גבוהה מאוד. אני גם רוצה להסתייג משני הסעיפים האחרונים.

היו"ד אמנון רובינשטיין:

האם היא יותר גבוהה ממה שאתה קבעתם - 10 מיליון ש"ח?

אופיר קרני:

בוודאי, כי במסגרת הקביעה שנעשתה בזמנו, דובר על השתתפות של נהגי המוניות במימון הזה. בהצעת החוק הזאת אתם קובעים שכל המימון יחול על תקציב המדינה.

היו"ד אמנון רובינשטיין:

האם אתה מבקש שזה יהיה 50%?

אופיר קרני:

אני מבקש שזה יהיה בהתאם לסיכום הקודם, היינו, 50% מימון של נהגי המוניות.

יצחק שטפל:

מהאגרות שהם גוזלים מאיתנו, שישלמו.

אופיר קרני:

אני מבקש לתקן את ההצעה בהתאם לסיכום הזה.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אני מוכן לזה. לפיכך נכתוב: (ג) מי שטרם ניתן לו רשיון רכב המיועד למונית לפני כניסתו לתוקף של חוק זה ינוכו מחצית הוצאות התקנת המחיצה מאגרת הרישוי.

אני רוצה להזכיר לכם שזאת תחילת הדרך ונקווה שלא יהיה צורך בחוק הזה. נקווה שכל הצדדים יתעשטו ויעשו הסכם.

אהרון כהן:

צריך לבטל את התקנה לגבי הכובע.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

את זה אני לא יכול לעשות.

שי הורביץ:

אני מבקש לשאול לגבי ההגדרה. היושב ראש לקח את הסייפא של סעיף קטן (א), וכך הגדיר את מחיצת המגן. אני עדיין לא מבין מה זו מחיצה משוריינת.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

שר התחבורה יקבע את התקן למחיצה משוריינת. מדובר בהצעת חוק פרטית בקריאה ראשונה.

אני רוצה להבהיר שבהצעת החוק נכתוב שמקורות המימון הם מקורות המימון שהתקבלו בהחלטת הממשלה מיום 1 בינואר 1997.

אהרון כהן:

בינואר '97 היו רק 9,000 מוניות והיום יש כ-14,000 מוניות.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

זו רק קריאה מוקדמת ואני מקווה שלא נצטרך את זה בכלל.

אני רוצה לפנות למשרד התחבורה: 1. אני מבקש לבדוק את העניין של כובע המצוקה. לפי מה ששמעתי כאן, זה לא אפקטיבי. נהגי המוניות טענו שהם הסתובבו סביב תחנת משטרה, הכובע הבהב ושום דבר לא קרה. אסור שתהיה תקנת תחבורה שאינה ישימה, עולה כסף ואינה פועלת. או שתחליפו את זה לדבר אפקטיבי או שתבטלו את התקנה הזאת.

2. אני מבקש שאם עושים כובע מצוקה חדש, צריך להתאים אותו לצרכים. אני יכול לומר כצרכן מוניות, שמה שקיים לא שווה כלום. יש נוהג בינלאומי, הרי ישראל לא ממציאה גלגל, בכל המוניות יש שלט גדול של פנוי או לא פנוי. מדוע צריך את האור הקטן הזה?

יצחק וורמן:

אנחנו יהודים, אחרת איך ירוויחו על הגב שלנו 800 שקל.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אני לא מבקש להחליף את הקיימים, אבל בתקן החדש צריך ללכת לפי הנוהג הבינלאומי, בלי הפטנט של האור שצריך טלסקופ כדי לראות אותו.

עמיר פרץ:

נהגי המוניות חוששים שבעקבות הבקשה שלך ימציאו כובע אחר.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אני מדבר רק על מוניות חדשות ולא על הקיימות.

יצחק וורמן:

צריך שגם על החדשים לא יגבו מאיתנו כסף, כי בזמנו אמרו שהם רוצים לזהות את נהג המונית לפי המספר, אך המספר נופל ול-60% אין בכלל מספרים על הכובע.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אני מבקש שמשרד התחבורה יבוא בדברים עם שני הארגונים, כדי להגיע להסכמה על העניין הזה. מה שקיים היום לא אפקטיבי לא מבחינת הביטחון ולא מבחינת השירות לצרכן. לא צריך להמציא את הגלגל. יש דברים כאלה בכל העולם, צריך לקחת דגם אחד שקיים או באנגליה או באמריקה, והוא יהיה הדגם הישראלי. זה יעזור לתיירים וגם לישראלים שקשה להם לדעת איזו מונית תפוסה ואיזו לא.

הדבר השלישי שאני מבקש - לגבי רישוי מוניות עתידיות. אני מבקש לקבוע מהר תקן חדש שיחייב את היבואנים להביא מונית שאפשר להתקין בה מתקני בטיחות. ישראל מייבאת מספר ניכר של מוניות ואני חושב שאם מתקשרים ליצרן באירופה, הוא ישמח לעשות את זה. אותו הדבר אני מבקש לגבי המוניות הלונדוניות. תגמרו את העניין הזה עוד בפגרה ואני אוכל לאשר את זה, הרי אנחנו עוסקים כאן בפיקוח נפש.

אני ממליץ מאוד מאוד שלגבי מתקני האיכון, משרד התחבורה יצור תקן, יפתח את השוק לתחרות ויאפשר גם לנהגי המוניות לעשות את זה בעצמם.

אני מודה לכל המשתתפים, הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 12:20