**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 156**

#### מישיבת ועדת הכלכלה

**‏יום שלישי, כ"ו בטבת התש"ע (‏12 בינואר, 2010), שעה 12:55**

**סדר היום**:

1. תקנות התעבורה (תיקון מס' ...), התש"ע-2009, בדבר הסדרת אופניים עם מנוע עזר

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

חמד עמאר – מ"מ היו"ר

**מוזמנים**:

עו"ד שרית זוכוביצקי-אור - סגנית היועצת המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

אבנר פלור - מנהל אגף הרכב, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עו"ד שי מרקוס - היועץ המשפטי, מכון התקנים

עדי עציץ - ראש המעבדה למכניקה, מכון התקנים

ג'קי רווח - ראש ענף רכב, מכון התקנים

ורד אורן - מכון התקנים

עו"ד עמי רוטמן - היועץ המשפטי, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

ד"ר שי סופר - מנהל אגף טכנולוגיות, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

עו"ד יערה למברגר - ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

רפ"ק רוני לוינגר - ראש חוליית תעבורה, משטרת ישראל, המשרד לביטחון פנים

עו"ד יובל אביעד - הלשכה המשפטית, משרד התעשייה, המסחר והתעסוקה

איגור דסקולוביץ - מרכז בכיר תקינה, מינהל הממונה על התקינה, משרד התעשייה, המסחר והתעסוקה

זיו גולדשמידט - מנכ"ל חברת מצמן את מרוץ, חבר הנהלה בפורום יבואני אופניים, איגוד לשכות המסחר

יובל גינסברג - מנכ"ל שי מוצרי איכות, יבואני ומשווקי אופניים חשמליים

אלי חיים - בעלי סמארט אנד סימפל, יבואני ומשווקי אופניים חשמליים

ישי זולר - שותף, סמארט אנד סימפל, יבואני ומשווקי אופניים חשמליים

מרדכי (מוטי) יניב - דורון צעצועים, יבואני ומשווקי אופניים חשמליים

עו"ד שי ישעיהו גלעד - יו"ר ועדת התעבורה, לשכת עורכי-הדין

**ייעוץ משפטי**: אתי בנדלר

ניר ימין

יעל פיין (מתמחה)

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: אירית שלהבת

**תקנות התעבורה (תיקון מס' ...), התש"ע-2009, בדבר הסדרת אופניים עם מנוע עזר**

היו"ר חמד עמאר:

צהרים טובים. על-פי בקשת שר התחבורה והבטיחות בדרכים אני מעלה לדיון בקשה לדיון מחדש בתקנות התעבורה (תיקון מס' ...), התש"ע-2009, בדבר הסדרת אופניים עם מנוע עזר.

כחבר כנסת יחיד בישיבה אני מאשר את הבקשה לדיון מחדש.

אני מבקש את אנשי משרד התחבורה והבטיחות בדרכים להציג את הבקשה.

שרית זוכוביצקי-אור:

בישיבתה האחרונה אישרה ועדת הכלכלה את נוסח תיקון תקנות התעבורה המסדיר אופניים עם מנוע עזר בכפוף לשני שינויים שלא הופיעו בנוסח המקורי. האחד, שהתקן האירופאי יונח לעיון הציבור ללא תשלום, והשני, שהוא יפורסם באתר האינטרנט של משרד התחבורה.

לאה ורון:

עו"ד זוכוביצקי, אולי תוכלי להציג קודם את התקנות עצמן, במה מדובר, כדי שניכנס לתוך הדיון.

שרית זוכוביצקי-אור:

התקנות הללו הן פרי עבודה של צוות מקצועי שהוקם לצורך בחינת האפשרות להסדיר אופניים עם מנוע עזר. לאור דרישה של הציבור להשתמש בכלי תחבורה מנועיים חליפיים בלתי מזהמים, וגם כדי לעקוב אחר ההתפתחויות בענף הרכב החליטו להקים צוות שיבחן את האופניים עם מנוע עזר בשלושה היבטים. היבט אחד הוא הגדרת הכלי, מה יהיה הכלי שיאושר בסופו של דבר לשימוש. היבט שני הוא הכשרת הנהג והצורך ברישיון נהיגה, כאשר מסקנת הצוות שעוגנה בתיקון היתה שהרכב הספציפי שיעמוד בהגדרות כפי שקבעה התקנה לא יהיה חייב ברישיון רכב והנוהג בו לא יהיה חייב ברישיון נהיגה. בנוסף הציעו להכניס תיקונים כלשהם לגבי לוחיות הזיהוי, כי כיום חלה חובה להתקין לוחיות זיהוי גם באופניים, זה חובה היסטורית שלפי דעתי לא נאכפה וביטלנו אותה.

שי ישעיהו גלעד:

איפה זה בוטל?

שרית זוכוביצקי-אור:

בתקנה 300.

בדיון האחרון של ועדת הכלכלה אושרו התקנות, בכפוף לשני שינויים. השינוי הראשון הוא החובה להציג את התקן באתר האינטרנט של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ללא תשלום. הדבר הזה היה מנוגד להסכם. בדיון הקודם הציגה את העמדה הזאת עו"ד יערה למברגר ממשרד המשפטים. כאשר בחנו את הנושא בממשלה הבנו שעם זה יהיה קשה לנו לחיות. עו"ד למברגר תוכל להסביר את הסוגייה הזאת. כבר אקדים ואומר שכאשר בחנו שוב את תקנה 1 ואת ההגדרה עלתה בעיה באשר לתקן הישראלי והתקן האירופאי ולכן נבקש להכניס גם בזה שינוי קל נוסף. אנחנו מבקשים שהדיון יתמקד בתיקון תקנה 1, בהפניה לתקן ובחובת הפרסום.

יערה למברגר:

אדבר בקצרה רבה ואשמח אם עו"ד שי מרקוס שמייצג את מכון התקנים יוכל להרחיב מעט יותר. בדיון הקודם התחלתי לציין שפרסום תקנים הוא נושא שנדון על-ידינו בכמה הקשרים ויש בעייתיות לגבי פרסום תקנים.

היו"ר חמד עמאר:

לא ידענו על כך בישיבה הקודמת כאשר הוועדה אישרה את התקנות?

יערה למברגר:

הנוסח שמשרד התחבורה פרסם ושאנו במשרד המשפטים ראינו לפני הדיון לא כלל פרסום תקנים באתר האינטרנט ולא כלל פרסום ללא תשלום ולכן לפני הדיון לא הייתי מודעת לכך שזאת הסוגייה שתעמוד על הפרק. במהלך הדיון כאשר זה עלה ניסיתי בקצרה במסגרת הזמן המצומצמת שהוקצבה לדיון להתייחס לנושא. אחר-כך גם המשכנו ובדקנו את בעייתיות הפרסום הזה. הבעייתיות היא בכמה מישורים: מישור של זכויות יוצרים, של קניין רוחני, מישור של הסכמים בין-לאומיים. מדובר כאן בתקן אירופאי. יש התייחסות גם לתקן הישראלי וגם לתקן אירופאי. לכן לאחר התדיינות בממשלה שר התחבורה פנה לוועדה בבקשה לקיים דיון נוסף.

אם הוועדה מעוניינת, אני מקווה שעו"ד מרקוס יוכל להרחיב את הדיבור על העניין הזה.

שי מרקוס:

ברשות אדוני, אתחיל דווקא עם זכויות היוצרים וכיבוד ההסכמים שיש למכון התקנים הישראלי עם ארגוני תקינה בעולם. מאז הקמת מכון התקנים ב-1951 בסיוע מכון התקנים הבריטי, מכון התקנים נכנס להסכמי שיתוף פעולה עם מאות ארגוני תקינה בעולם, חלקם מדינתיים, חלקם אזוריים וחלקם בין-לאומיים, כאשר ארבעת הארגונים העיקריים הם ISO, ארגון IEC שמתעסק באלקטרוניקה, והארגונים האירופאים SEN ו-SEN Elec לתחום האלקטרוניקה.

בשנת 2000 תוקן חוק התקנים במסגרת חוק ההסדרים במשק, תוקן סעיף 7 כך שהיום חלה על מכון התקנים חובה לאמץ תקנים בין-לאומיים הנוהגים בעולם כדי להוריד מגבלת סחר שהיתה קיימת קודם על ייבוא לישראל ועל ייצוא ממנה וליצור תאימות בין-לאומית בעניין הזה.

מאז שנת 2000 מכון התקנים אכן מאמץ במרץ רב תקנים בין-לאומיים. אני לא רוצה לנקוב במספרים אבל היום רוב התקנים מבוססים על תקנים בין-לאומיים כאלה או אחרים, ביניהם גם התקן שעליו אנחנו מדברים כאן, תקן ישראלי 1117 שמבוסס על תקן אירופאי.

ארגוני התקינה הבין-לאומיים מאוד-מאוד קנאים לזכויות היוצרים בתקנים שלהם. זה עיקר פרנסתם, אם לא פרנסתם הבלעדית, וחשובה להם מאוד השמירה על הזכויות. זאת סוגייה שהתעוררה במקומות שונים בעולם.

בישראל הסוגייה התעוררה לפני כשנה כאשר הוגשה תביעה ייצוגית נגד מכון התקנים הישראלי על כך שהוא גובה תשלום עבור העתקי תקנים. התביעה הזאת נדונה כעת בבית-המשפט העליון, יתקיים שם דיון בחודש יוני. אנחנו מדברים על תקנים רשמיים מחייבים, כאשר מצד אחד עומדת זכותו של הציבור לדעת מה מחייב אותו ואי אפשר לדרוש ממנו כסף, ומצד שני עומדת הפגיעה בזכות הקניין של מכון התקנים הישראלי ופגיעה אף גדולה יותר ביחסי החוץ של מדינת ישראל עם הארגונים הבין-לאומיים.

מנכ"ל ISO ביקר בארץ ונפגש עם אנשי משרד התעשייה, המסחר והתעסוקה ואנשי משרד המשפטים. הוא הבהיר בצורה שאינה משתמעת לשתי פנים שאם מדינת ישראל לא תכבד את זכויות היוצרים של הארגונים הבין-לאומיים ובצורה כזאת או אחרת יועמדו תקנים לחלוקה בחינם, בין באמצעות האינטרנט ובין באמצעי אחר, זה יוביל להוצאתה של ישראל מן הארגונים, כי ישראל חתומה על הסכמים עם אותם ארגונים שבמסגרת החברות שלה היא מחויבת לשמור על זכויות היוצרים.

היו"ר חמד עמאר:

יש תקנים אחרים שמפורסמים ללא תשלום? זה פעם ראשונה שאנחנו עושים את זה?

שי מרקוס:

הסוגייה עלתה לראשונה בוועדת השרים לענייני תכנון ובנייה בסוגייה אחרת, אבל כאן זאת הפעם הראשונה שתקנה מורה על חלוקת תקן ללא תשלום והעמדתו לעיון הציבור באינטרנט.

היו"ר חמד עמאר:

איך הציבור יכול לדעת מה קובע התקן?

שי מרקוס:

כל התקנים, בין הרשמיים ובין הישראלים, וגם הבין-לאומיים, פתוחים לעיון. הם נמצאים בספריות מכון התקנים, כרגע בתל-אביב אבל יש גם בירושלים ובחיפה וכל אחד יכול לעיין בתקן. מי שרוצה לקבל עותק מן התקן צריך לרכוש אותו.

יערה למברגר:

זכות העיון בתקן מתבססת על סעיף 8(ב) לחוק התקנים, שמתייחס לתקנים רשמיים וקובע כי "השר יקבע את המקומות להפקדת התקן וכל אדם יהיה זכאי ללא כל תשלום לעיין בו כאמור". כלומר, זכות העיון בתקן לגבי תקנים רשמיים קבועה בסעיף 8(ב) לחוק התקנים.

שי מרקוס:

נכון שסעיף 8 לחוק התקנים מחייב אותנו להעמיד לעיון הציבור תקנים רשמיים, אבל אנו מעמידים לעיון את כל התקנים.

יערה למברגר:

בעבר בכמה מקרים נכתב בנוסח תקנות שתהיה הפניה באתר האינטרנט לאתר של מכון התקנים כדי שהאזרח יידע היכן הוא יכול למצוא את התקן, אבל בכל מקרה מדובר בהפניה לאתר מכון התקנים, שבו מי שרוצה העתק צריך לרכוש את התקן בתשלום או לבוא לעיין בו בספריית מכון התקנים.

אתי בנדלר:

את הנושא הזה העליתי בפני הוועדה בעבר הרחוק אגב דיון בנושאים אחרים, שעה ששר ביקש בחקיקת משנה לחייב לפעול לפי תקן, בעיקר תקן שאיננו תקן רשמי, ולתת לו מעמד מחייב של חקיקה מחייבת.

הבעיה היא בעיקר כשמדובר על ביצוע עבירה פלילית. אנו אומרים שאי ידיעת החוק איננה פוטרת וחזקה על כל אדם שהוא מכיר את הדין, וכדי שהוא יכיר את הדין חובה לפרסם את הדין. בעצם לא אדבר כאן על הדין, אדבר רק על חקיקה, חקיקה ראשית וחקיקת משנה, כדי שאדם יידע מה גבולות המותר והאסור לפי החוק החל עליו.

כאן למשל חל איסור לעשות שימוש באופניים עם מנוע עזר שאינם עונים לתנאים מסוימים. התנאים מפורטים בתקן, אבל כדי לדעת מה התנאים החלים עליו הוא צריך לרכוש את התקן. זאת אומרת, כדי שאדם יידע מה הדין החל עליו הוא צריך לשלם כסף. הדבר הזה נראה לי לא ראוי. העליתי את זה בעבר.

בחיפוש שעשיתי ראיתי למשל שבתקנות התעבורה, בהגדרה "מערכת בקרת יציבות" כתוב: "... התואמת לתקן ECE 13 או תקן אחר של האיחוד האירופאי שאישר מנהל אגף הרכב והעומד לעיון הציבור באגף הרכב במשרד התחבורה בשעות העבודה הרגילות שלו ובאתר האינטרנט של המשרד". כלומר, זה נעשה כבר. זה תיקון שאינני יודעת אם הוא משנת 2008 או 2009 כי היו בהגדרה הזאת שני תיקונים.

מכל מקום, העליתי את הנושא הזה עוד לפני שידעתי שהוגשה תביעה ייצוגית בגין העובדה שמכון התקנים ביקש לגבות כסף עבור העתקת תקן רשמי. בינתיים ניתן פסק-דין, שקובע שהם לא רשאים לגבות כסף, ועל כך הוגש ערעור לבית-המשפט העליון.

כפי שאני שומעת עכשיו, באמת לא ידעתי באיזה שלב עומד הדיון בנושא הזה בבית-המשפט העליון.

שי מרקוס:

קבעו דיון בחודש יוני 2010.

אתי בנדלר:

קבעו את הדיון בחודש יוני 2010 אבל עדיין אי אפשר לדעת מתי יינתן פסק-דין.

אני מבינה את הטענות שהוצגו כאן על-ידי נציגת משרד המשפטים, עו"ד למברגר, ועל-ידי היועץ המשפטי של מכון התקנים. אינני יודעת מה העמדה הרשמית, אם בכלל, של המדינה, כי גברת למברגר למעשה חזרה כאן על טענות מכון התקנים, אבל אינני יודעת אם היועץ המשפטי לממשלה החליט להתייצב בדיון הזה ולהביע בו עמדה.

יש כאן באמת בעיה עקרונית. כיצד נוכל להאשים אדם בפלילים אם החוק לא היה נגיש לו אלא בתשלום? אבל בהתחשב בטענות כבדות המשקל של מכון התקנים ומאחר שאינני רוצה ליצור כאן פריצת דרך בטרם הנושא יידון על כל היבטיו, הייתי מציעה לוועדה, ככל שהוחלט כבר לקיים דיון מחדש, לקבל את בקשת משרד התחבורה, משרד המשפטים ומכון התקנים ולעשות הפניה בלבד לתקן, ללא פרסומו, אבל לתת לתקנה הזאת תוקף כהוראת שעה למשך שנה כדי שנוכל לעקוב אחר התפתחות הדיון בנושא הזה ולגבש את עמדתנו בהמשך.

הייתי שמחה מאוד לשמוע אם היועץ המשפטי לממשלה גם הוא יגבש עמדה בנושא הזה.

היו"ר חמד עמאר:

בינתיים איך יוכל האזרח הפשוט לעיין בתקן?

אתי בנדלר:

בינתיים הוא יצטרך לשלם.

שי מרקוס:

הוא יוכל גם לבוא לספריית מכון התקנים ולעיין בתקן, ואני מבין שזה יוצג לעיון גם במשרד התחבורה. התקן יוצב לעיון בהרבה מקומות, אבל אם ירצה לרכוש עותק – מדובר על עלות של כ-100 שקלים.

אתי בנדלר:

זה אחד הדברים שתומכים בצורך לא לגבות סכומי כסף, אבל אינני רוצה להיכנס כרגע לדיון לגופו של עניין. עולות כאן כמה שאלות עקרוניות שצריך לתת עליהן את הדעת.

היו"ר חמד עמאר:

אנחנו מדברים על אזרח פשוט שירצה לראות את התקן?

שי מרקוס:

לא, מדובר על היבואנים. היבואנים יצטרכו לעמוד בתקן.

אתי בנדלר:

ניתן יהיה לעשות ייבוא אישי? אם כן אז זה לא רק יבואנים אלא גם מישהו שמטייל בחוץ-לארץ ורוצה לקנות אופניים עם מנוע עזר ולא יודע אם מה שהוא רוצה לרכוש ניתן יהיה להשתמש בו בישראל או שאולי יבצע עבירה פלילית.

שי ישעיהו גלעד:

לא מדובר על יבואנים. לא מדובר על רכבים כבדים.

אתי בנדלר:

הם אומרים שאם קנה את זה מיבואן אז חזקה על היבואן שלא ייבא לארץ אלא אם האופניים עם מנוע עזר עומדים בתנאי התקן שנקבע.

שי מרקוס:

אני רוצה לציין שאין כאן סנקציה פלילית. זה לא תקן רשמי.

אתי בנדלר:

זאת הבעיה שלי, שמאמצים את זה בתקנות התעבורה. זאת בדיוק הבעיה.

היו"ר חמד עמאר:

זאת עמדת משרד המשפטים?

יערה למברגר:

באשר לתובענה, אין עדיין החלטה של היועץ המשפטי לממשלה לגבי התייצבות בתיק. מכון התקנים הוא צד לדיון ולכן אין לי תשובה בעניין הזה. כפי שאמרתי, העניין נדון אצלנו ממש בימים אלה. אני יכולה להציע, הפניה כזאת נעשית בלא מעט תקנות, יש לי דוגמה אחת לפניי ויש דוגמאות רבות אחרות שבדקנו.

אתי בנדלר:

אני יודעת. אני מוכנה שתהיה הפניה אבל אני מבקשת מאדוני לאשר את התקנה הזאת כהוראת שעה בלבד למשך שנה אחת. הרי ייקח זמן עד שהיועץ המשפטי לממשלה יחליט על עמדת המדינה בעניין הזה ועד שיינתן פסק-דין בבית-המשפט העליון, כדי שנוכל ללמוד את הנושא בצורה ראויה יותר. אני סבורה שפרק זמן של שנה הוא פרק זמן ראוי לצורך העניין.

שי מרקוס:

אם אני מבין אותך נכון, את מציעה שכרגע תהיה הוראת שעה שלא תכלול את התיקונים שנכנסו על-ידי הוועדה.

אתי בנדלר:

היא לא תכלול את התיקונים שנכנסו, אלא הפניה בלבד לאתר האינטרנט של המשרד. זה יהיה בתוקף לשנה בלבד.

היו"ר חמד עמאר:

אמרת שניתן לעיין בתקן גם במשרד התחבורה?

שרית זוכוביצקי-אור:

כן, זה מופיע גם בנוסח המקורי.

אתי בנדלר:

לעיין, אבל לא להעתיק.

שרית זוכוביצקי-אור:

הוראת השעה תתייחס רק לעניין היעדר התשלום והאינטרנט. יתר התקנות יעמדו בתוקפן?

אתי בנדלר:

לא. כל התקנה תהיה הוראת שעה. אין טעם לנתק את העניין הזה. את רוצה רק להגדרה? בסדר. הם מבקשים לאשר את התקנות בנוסח המקורי. היו שינויים נוספים? אם הביאו תיקונים נוספים אז אינני יודעת. הוועדה תשמע את הנוסח שהם מבקשים לתקן.

שי מרקוס:

בתקנות הללו נפלו שתי טעויות טכניות בפסקה 1(4) ויש הזדמנות לתקן אותן.

ראשית, בהפניה לתקן האירופאי נפלה כאן טעות סופר. ההפניה כרגע היא לתקן האירופי BSEN 15194. דא עקא שאין תקן אירופי שזה מספרו. זה תקן בריטי שאנחנו לא יכולים לאמץ אותו. התקן האירופאי הוא EN 15194.

שנית, בתקנות יש הפניה לדרישות התקן הישראלי 1117 חלק 5.

ניר ימין:

אמרו שהשלמתו תסתיים עד 1 בפברואר.

שי מרקוס:

כך נאמר בישיבה הקודמת. אני מבקש לומר שכיום אין תקן ישראלי 1117 חלק 5.

ניר ימין:

אנחנו יודעים. השאלה האם הוא יושלם בהקדם.

שי מרקוס:

אני לא רוצה להיכנס כאן ללוחות זמנים, אבל ככל הנראה לא יהיה תקן ישראלי 1117 חלק 5 בפברואר 2010. כרגע מתכנסות ועדות מומחים.

ניר ימין:

זה עלה גם בישיבה הקודמת.

שי מרקוס:

ראיתי את הפרוטוקול. אני אומר לך את העובדות. התקן הישראלי המקורי שמספרו 1117 נמצא ברביזיה. יהיו בו ככל הנראה חמישה חלקים, כאשר חלק 5 יתייחס, ככל הנראה, לאופניים עם מנוע עזר. בכלל לא בטוח שהמספר שלו יישאר 1117. ככל הנראה המגמה היא לאמץ את המספר האירופאי והתקן הישראלי יהיה תקן ישראלי 15194.

ניר ימין:

לעניין המספר יש פתרון בתקנות כי התקנה קובעת "או תקן ישראלי אחר שבא במקומו באותו עניין".

שי מרקוס:

אין מה שיבוא במקומו כרגע. לכן יש בעיה לוגית בתקנות.

אתי בנדלר:

מה אתם מציעים?

שי מרקוס:

אקרא את הצעת הנוסח שעליה דיברנו בינינו לגבי תקנה 1(4): "הם עומדים בדרישות תקן אירופאי EN 15194 או אם ייקבע תקן ישראלי שיחול על אופניים עם מנוע עזר – בהתאם לדרישות אותו תקן".

יובל אביעד:

זה לא מספיק.

שי מרקוס:

סליחה, לא סיימתי. "העומדים לעיון הציבור באגף הרכב במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים".

אתי בנדלר:

אני מציעה לא להפנות לתקן שעדיין לא נולד ושלא ברור אם בכלל ייוולד ומתי. מכיוון שהתקנות האלה יהיו בהוראת שעה אז בעוד שנה תבואו עם תיקון.

שי ישעיהו גלעד:

במידה ותתקבל ההצעה באשר להוראת השעה, מה יהיה דינם של נאשמים במהלך אותה שנה? מה דינם של מי שיעברו על הוראות התקנה הזאת ולא היתה בידם יכולת להעתיק את התקן ללא תשלום?

אתי בנדלר:

הם יצטרכו להעתיק את התקן בתשלום, כפי שקורה עם הפניות לכל התקנים האחרים. זה לא תקין, אבל זה קיים.

שי מרקוס:

דרך אגב, כאשר מוגשים כתבי אישום, במסגרת העיון בחומר התביעה אנחנו מאפשרים לראות את התקן והחוק.

שי ישעיהו גלעד:

זה כבר סיפור אחר. זה כבר אחרי ביצוע העבירה.

אתי בנדלר:

אנחנו רוצים הרי שלא יוגש כתב אישום נגד אדם, כדי שתהיה לו אפשרות לדעת מה הדין החל עליו ויימנע מביצוע העבירות.

שי ישעיהו גלעד:

זה יהיה בעייתי.

שרית זוכוביצקי-אור:

אנחנו מבינים שכדי להחיל את התקן האירופאי צריך לכלול בנוסף אליו גם הוראות יישום. לכן יש לנו הצעה לתיקון תקנה 1(4), ואקרא את ההצעה שלנו, ובכפוף לכך שבשלב זה לא יחול התקן הישראלי. הנוסח המוצע לתקנה 1(4) הוא כדלקמן: "הם עומדים בדרישות תקן אירופאי EN 15194 ובהוראות לעניין יישום התקן האירופאי כאמור בישראל שייקבע מנהל אגף הרכב בהתייעצות עם הממונה על התקינה במשרד התעשייה, המסחר והתעסוקה, העומדים לעיון הציבור באגף הרכב במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים בשעות העבודה הרגילות של המשרד". במקביל אפשר למחוק את סעיף התחילה ולקבוע הוראת שעה.

אתי בנדלר:

כל עוד לא ייקבעו הוראות ביצוע והן לא יועמדו לעיון הציבור ברור לכם שלא ניתן יהיה לייבא אופניים עם מנוע עזר.

שרית זוכוביצקי-אור:

במילא צריך היה לתקן את צו הייבוא, צו ייבוא חופשי. עשינו את זה באופן מדורג כי לא ידענו מה תהיה החלטת הוועדה, איזה תקן יחול. בהתאמה למה שיאושר בוועדה נתקן את צו ייבוא חופשי וניתן יהיה להביא בייבוא חופשי מה שיעמוד בתקן, כפי שניתן יהיה להשתמש בו.

אתי בנדלר:

מתי להערכתכם ניתן יהיה להתחיל לייבא את זה?

שרית זוכוביצקי-אור:

אל תשכחי שיש גם ייצור מקומי. נאפשר את זה בוודאי במקביל.

אבנר פלור:

אני מנהל אגף הרכב במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים. ברגע שהתקנה תפורסם ברשומות, משרד התחבורה ייערך לכך מבחינת הנוהל. צריך רק לעדכן את צו ייבוא חופשי. משרד התחבורה ייערך לכך מבחינת לוחות הזמנים על-פי מה שייקבע בוועדה.

שרית זוכוביצקי-אור:

תוך 30 ימים?

אבנר פלור:

כן. יש לנו כבר נהלים לגבי ייצור מקומי. יש לנו טיוטות לכל מה שהוועדה תאשר.

שרית זוכוביצקי-אור:

30 ימים מיום הפרסום, והתקנות יחולו למשך שנה.

אתי בנדלר:

אם אדוני מוכן לאשר את זה, אני מציעה לכתוב כי "תחילתן של תקנות אלה 30 ימים מיום פרסומן". הפרוצדורה היא, אם הוועדה תאשר את זה ומנהלת הוועדה תשלח להם מכתב אישור לנוסח הסופי, הם יחתימו את השר וישלחו את זה למשרד המשפטים לפרסום ברשומות, ואז התקנות יתפרסמו ברשומות. התחילה של התקנות הללו תהיה 30 ימים מיום שיפורסמו ברשומות, ואז תוקפן יהיה לשנה מיום תחילתן. אם זה נראה לך.

אבנר פלור:

יש לי שאלת הבהרה. במידה והתקן הישראלי יחול - - -

היו"ר חמד עמאר:

אנחנו עובדים על התקן הישראלי עכשיו?

אבנר פלור:

כן, בוודאי. ועדת המומחים עובדת עליו עכשיו.

אתי בנדלר:

אז תבואו עם הצעה לתיקון תקנות.

אבנר פלור:

בסדר.

ניר ימין:

לעניין הזה חשוב להבהיר לפרוטוקול, גם בעקבות הישיבה הקודמת, כי נאמרו הערות של יבואנים שרצו לייבא אופניים עם מנוע עזר שתואמות את התקן האמריקאי והמשרד אמר שיכניס את זה בתוך התקן הישראלי. ראשית, כמובן שעד שלא יהיה תקן ישראלי אי אפשר לייבא אופניים עם מנוע עזר שמתאימים לתקן האמריקאי. שנית, להבנתי גם לאחר שיהיה תקן ישראלי אי אפשר לייבא את האופניים הללו כי יש תנאים מצטברים, כאשר אחד מהתנאים האלה, בפסקה (2) נקבע: "המנוע החשמלי מופעל באמצעות דוושות האופניים". ככל שהתקן האמריקאי מדבר על מצערת יד ולא על דיווש, בכל מקרה אי אפשר יהיה להסתמך עליו לצורך התקנות האלה.

שי מרקוס:

הבנתך נכונה ומדויקת. הפסקאות הראשונות לקוחות מן התקן האירופאי. ועדת המומחים בוחנת כמובן גם את התקן האמריקאי. אני רוצה להבהיר לוועדה שלא ניתנה שום התחייבות שיאומצו חלקים מן התקן האמריקאי. הדברים נמצאים בבחינה כרגע. יתכן שכן, וייתכן שלא.

שי סופר:

אני מנהל אגף טכנולוגיות ברשות הלאומית לבטיחות בדרכים. אני רוצה להתייחס בקצרה לתקן האמריקאי. המהות המרכזית שלו, שם הספק המנוע הוא עד 750 ואט, ממש מיני אופנוע. הייתי חבר בוועדה שדנה באופניים הממונעות. החלטנו לא ללכת לכיוון של 700-800 ואט כי אלה ממש קטנועים לכל דבר ועניין. החלטנו ללכת לכיוון של 250 ואט, שמוגבל עד 25 קמ"ש ולהחיל את זה כמובן גם על בני נוער. מדובר עדיין על אופניים עם מנוע עזר + עניין הדיווש, ללא מצערת וללא הספק מנוע גדול כפי שיש בתקן האמריקאי. לכן יש כאן סייגים משמעותיים למדי.

היו"ר חמד עמאר:

אבל אנחנו לא מאמצים את התקן האמריקאי.

שי סופר:

אני לא בטוח שהנושא של התקן האמריקאי ייכנס. התקן האמריקאי בעייתי מאוד מבחינתנו. זה רכב אחר. לכן נצמדנו כאן לתקינה האירופאית ולא לאמריקאית.

היו"ר חמד עמאר:

תודה. עוד מישהו מבקש להעיר דבר מה? אם לא, נקרא את התקנות ונאשר אותן.

אתי בנדלר:

למרות שהתחיל דיון מחדש בכל התקנות, מבקשים לאשר את כל התקנות כנוסחן כפי שאושר בישיבה הקודמת, למעט תקנה 1(4) ותקנה 4 שעניינה התחילה. תקראי כעת את הנוסח החדש שאת מציעה של תקנה 1(4).

שרית זוכוביצקי-אור:

"(4) הם עומדים בדרישות תקן אירופאי EN 15194 ובהוראות לעניין יישום התקן האירופאי בישראל שייקבע מנהל אגף הרכב בהתייעצות עם הממונה על התקינה במשרד התעשייה, המסחר והתעסוקה, העומדים לעיון הציבור באגף הרכב במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים בשעות העבודה הרגילות של המשרד.

**תקנה 4 – *תחילה***

תחילתן של תקנות אלה שלושים ימים מיום פרסומן ותוקפן לשנה מיום תחילתן".

היו"ר חמד עמאר:

אני מאשר את תקנות התעבורה (תיקון מס' ...), התש"ע-2009, עם התיקונים שהוכנסו בהן.

תודה רבה. הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 13:25**