**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 183**

#### מישיבת ועדת הכלכלה

**‏יום שני, א' באדר התש"ע (‏15 בפברואר, 2010), שעה 12:00**

**סדר היום**:

1. צו הפיקוח על מצרכים ושירותים (ייבוא רכב ומתן שירותים לרכב) (תיקון), התש"ע-2010

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

אמנון כהן – מ"מ היו"ר

כרמל שאמה – מ"מ היו"ר

רוברט אילטוב

יצחק וקנין

רוברט טיבייב

מנחם אליעזר מוזס

חמד עמאר

נחמן שי

יוליה שמאלוב ברקוביץ' (מ"מ)

**מוזמנים**:

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ

חה"כ דניאל בן-סימון

חה"כ ציון פיניאן

יעקב גנות - המנהל הכללי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עוזי יצחקי - סמנכ"ל בכיר מינהל תנועה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

דפנה עין דור - מנהלת אגף כלכלה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

אבנר פלור - מנהל אגף הרכב, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

רו"ח עופר אלישר - מנהל אגף תכנון פיננסי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

אתי רייטן - הממונה על הייבוא, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

אבי גונן - מהנדס ראשי לרכב, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

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

מיכל וידל - ראש מטה השר, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

תימור דיל - יועץ מקצועי לשר, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

אילן ליזרוביץ - יועץ מקצועי לשר, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עידן פרץ - עוזר השר, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עפרה ברכה - יועצת בכירה למנכ"ל, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

מיכל קלה בן-חמו - עוזרת מנכ"ל, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

אבנר עובדיה - דובר, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עו"ד מיכאל חורי - ממונה מדיניות ייבוא, סחר חוץ, משרד התעשייה, המסחר והתעסוקה

בועז סופר - סמנכ"ל רשות המיסים, משרד האוצר

אודי אדירי - רכז תחבורה, אגף התקציבים, משרד האוצר

אשר דולב - אגף התקציבים,משרד האוצר

עו"ד יערה למברגר - מחלקת ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

עו"ד גולן קנטי - רשות ההגבלים העסקיים

רועי רוזנברג - כלכלן, רשות ההגבלים העסקיים

יעקב (יקי) אנוך - נשיא איגוד יבואני הרכב

יעקב יהודה רודד - מנכ"ל איגוד יבואני הרכב

עו"ד גיא בוסי - היועץ המשפטי, איגוד יבואני הרכב

צבי (צביקה) פולק - מנכ"ל חברת כולמוביל, יבואני רכב

דן (דני) בליליוס - אוטו חן בע"מ, יבואני רכב

אלי בליליוס - אוטו חן בע"מ, יבואני רכב

אבנר קז - סמנכ"ל פיתוח עסקי, חברת מאיר למכוניות ומשאיות בע"מ, יבואני רכב + סמנכ"ל פיתוח עסקי של החברות להשכרת רכב וליסינג

תאופיק עפיפי - מנכ"ל חב' ש.א.מ נצרת ייבוא, יבואני רכב

עו"ד עמית גור - ייעוץ משפטי, חב' ש.א.מ נצרת ייבוא

ערן זיני - בטר פלייס (BP)

רונן לוי - יו"ר איגוד המוסכים בישראל

מאיר ויצמן - סגן יו"ר ענף הרכב, איגוד שמאי הביטוח

רפי דניאל - חבר ועד ענף הרכב, איגוד שמאי הביטוח

אורי דיגמי - מנכ"ל חברת ביי אנד דרייב, יו"ר איגוד סחר רכב בישראל, איגוד לשכות המסחר

יצחק זובריק - שותף בחברת ביי אנד דרייב, איגוד סחר רכב בישראל, איגוד לשכות המסחר

יוסף (יוסי) טופז - מנכ"ל חב' אהרון מונטקיו בע"מ, חבר נשיאות (ענף חלקי חילוף), איגוד לשכות המסחר

נמרוד הגלילי - מנכ"ל איגוד החברות להשכרת רכב וליסינג

ניר הורוביץ - מנכ"ל חברת אמפאליס, איגוד החברות להשכרת רכב וליסינג

ליאור חורב - יועץ אסטרטגי, חב' ניו קופל, קבוצת שלמה סיקסט, איגוד החברות להשכרת רכב וליסינג

גדעון רייס - מנכ"ל משותף, חברת ביתן ספרק, יבואני חלקי חילוף תחליפיים

יוסף יצחק קשאני - מנכ"ל חברת סופר בודי, יבואני חלקי חילוף תחליפיים

טל ברנר דרורי - יושבת-ראש איגוד יבואני הרכב הדו-גלגלי

ניסים בנימין - יושב-ראש איגוד העוסקים ברכב הדו גלגלי

עו"ד מוטי איילון - לשכת רואי החשבון

שמואל טננבאום - מטפל בתלונות בנושא רכב, המועצה הישראלית לצרכנות

עו"ד ירון אליאס - היועץ המשפטי, איגוד חברות הביטוח

שמואל מלכיס - מנהל המחלקה הכלכלית, איגוד חברות הביטוח

אילן גרודסקי - מנהל תחום טכנולוגיות, עמותת אור ירוק

ערן ראובני - האיגוד הישראלי למערכות תבוניות לתחבורה, ITS

יואל וייס - חברת קמור רכב

רפי דניאל - שמאי רכב

רן שיטרית - יועץ ליושב-ראש הוועדה

נגה רפפורט - דוברת של יושב-ראש הוועדה

**ייעוץ משפטי**: אתי בנדלר

איתי עצמון

יעל פיין (מתמחה)

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: אירית שלהבת

**צו הפיקוח על מצרכים ושירותים**

**(ייבוא רכב ומתן שירותים לרכב) (תיקון), התש"ע-2010**

היו"ר אופיר אקוניס:

שלום לכולכם. אני מצטער על האיחור שנובע מדיון מרתק שערכנו בנושא רשות השידור. על סדר יומנו צו הפיקוח על מצרכים ושירותים (ייבוא רכב ומתן שירותים לרכב) (תיקון), התש"ע-2010. הצו תוקן בהתאם להחלטה 195 של ממשלת ישראל, מחודש מאי 2009, ובמסגרת התוכנית הכלכלית לשנים 2009-2010, ונועד לאפשר פתיחת שוק ייבוא הרכב לתחרות וכניסתם של שחקנים חדשים לשוק, תוך הסדרת חסמים קיימים, לצד שמירה על בטיחות כלי הרכב והיבטי הגנת הסביבה.

אתם יודעים בוודאי, ורבים מכם השתתפו כבר בדיוני ועדת הכלכלה, אחד התפקידים החשובים שאני מייעד לוועדה הזאת הוא פתיחת שווקים לתחרות והסרת חסמים לשם כך. מחירי המכוניות בישראל גבוהים מאוד בהשוואה בין-לאומית, וגם הפחתות המסים שניסה משרד האוצר לנקוט לא הובילו להפחתות משמעותיות במחירי המכוניות. נראה כי הממוצע ממשיך להיות בין 116-120 אלף שקלים. זאת איננה תחרות, והצרכן בסופו של דבר תמיד משלם.

בישיבה הזאת ביקש להשתתף שר התחבורה והבטיחות בדרכים, מר ישראל כ"ץ. תרצה בוודאי לומר כמה דברים בעניין הצו הזה, ולאחר מכן ניתן את רשות הדיבור למי שרוצה להתייחס, אולם ממש בקצרה, ב-2-3 דקות, על מנת שנתחיל לקרוא את הצו בישיבה הנוכחית. גם הישיבה שתתקיים לאחר מכן, באשר לנתיבים המהירים, נוגעת למשרד התחבורה.

אמנון כהן:

משרד התחבורה עובד במרץ.

היו"ר אופיר אקוניס:

בהחלט, אין ספק. כפי שאתה יודע מסדר היום של ועדת הכלכלה, בעיקר הזמן שלה היא עוסקת בענייני תחבורה. זה פועל יוצא מפעילות המשרד.

יצחק וקנין:

זה המשרד הכי דומיננטי.

היו"ר אופיר אקוניס:

טוב מאוד. זה חשוב. זה בזכות השר ובזכות יושב-ראש הוועדה, ובזכות זה שהמדינה צריכה לפתוח הרבה דברים בתחום התחבורה, דברים שהיו תקועים שנים רבות. אגב, אני נוסע הרבה ברחבי הארץ ורואה את הגשרים ואת המחלפים.

אמנון כהן:

רואים את כביש 1 ואת הכניסה לירושלים.

היו"ר אופיר אקוניס:

לפני כן, אדוני השר, אני רוצה להתייחס לכותרת ענקית שהתנוססה היום בעיתון "דה מרקר", על כך שיש איזו נסיגה ושינוי מתוכנית נתיבי ישראל. כפי שאני מכיר אותך, כפי שאני מכיר את ראש הממשלה, כפי שאני מכיר את ועדת הכלכלה, לא תהיה נסיגה בפרומיל אחד מן התוכנית הזאת. לא יהיו שום שינויים. לא צריכים להיות שינויים.

אמנון כהן:

מוצגת שם עמדת משרד האוצר.

היו"ר אופיר אקוניס:

עמדת משרד האוצר חשובה וצריך להביא אותה בחשבון, אך בסופו של דבר מליאת הממשלה תצביע. אם יהיה צורך בעניין הזה בתיקונים שלנו, אנחנו מוכנים לעשות זאת. אני סבור שזה אחד הפרויקטים החברתיים החשובים ביותר. הוא כמובן פועל יוצא של פרויקטים תחבורתיים. לא צריך להסתפק בדיבור על צמצום הפערים בין המרכז והפריפריה, אלא צריך לעשות, ונתיבי ישראל בהחלט יעשו את זה. בזה נטפל בשבוע הבא. בינתיים אנחנו מדברים על ייבוא מקביל. אדוני שר התחבורה, בבקשה.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

תודה רבה, אדוני היושב-ראש. אתה יודע שאנחנו נגד נסיגות ...

היו"ר אופיר אקוניס:

בהחלט. גם מן התוכנית החשובה הזאת.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

נבצע גם שם, וכמובן גם כאן, כפי שהתחייבנו. בהתאם להחלטת הממשלה נעביר את נושא הייבוא המקביל. זה נעשה הודות לעבודה המקצועית מאוד של הגורמים המקצועיים במשרדי הממשלה – משרד התחבורה, משרד האוצר, הגורמים המשפטיים במשרד התחבורה ומשרד המשפטים. הדברים אכן הוכנו כראוי, במינון נכון, באיזון נכון.

היום מונחת בפניכם, אדוני היושב-ראש, חברותיי וחבריי חברי הכנסת, בשורה לאזרחי מדינת ישראל. היום במדינת ישראל קיימים כ-2.5 מיליון כלי רכב, ולכן אין שום ספק שכל החלטה שמאפשרת תחרות, שמאפשרת הוזלה, שמאפשרת שיפור השירות, כפי שנעשה כבר בתחומים אחרים, היא בשורה לבעלי הרכב, ולבעלי הרכב הפוטנציאליים.

בכל מדינה מודרנית מספר כלי הרכב, כמו גם רמת החיים, עולים בהתמדה. אם בישראל על כל אלף נפשות יש כ-300 כלי רכב, בארצות-הברית יש כ-800 כלי רכב לאלף נפשות, ובאירופה זה לפחות פי שתיים מישראל. כך שבהחלט זה חלק ממגמה, מצד אחד של שיפור הנגישות לכלי רכב והאפשרות של אזרחים לרכוש כלי רכב, ומצד שני כמובן פיתוח התחבורה הציבורית על מנת שהנסיעות לעבודה ולכל מקום אפשרי יהיו בתחבורה ציבורית. אין סתירה בדברים הללו. יחד עם זה, אנו מקדמים את כל נושא התחבורה הציבורית. אלה נושאים שכבר מונחים, ויהיו מונחים בפני הוועדה, והזכרת את נושא הנתיב המהיר בכניסה לתל-אביב, את התקנות שידונו בוועדה לאחר הישיבה הזאת, כמו גם נושאים אחרים.

המטרה של המהלך, היא הגברת התחרות בשוק ייבוא הרכב. היום ייבוא הרכב הוא אחד התחומים הבודדים שבו אין תחרות אפקטיבית על אותו הדגם.

אם ניקח ענף כמו הטלפוניה, הטלפון הסלולרי, הרי אפשר היה לומר גם: בואו נשמור על "בזק" ולא ניתן לתחרות להתממש. בסופו של דבר יש תחרות בטלפוניה. ישראל היא אלופת העולם במספר הטלפונים הסלולריים לנפש, וגם "בזק" היא חברה משגשגת שזה לא מכבר נמכרה, וכל אחד מרוויח. התחרות לא פוגעת בגופים הקיימים, אלא עוזרת לאזרחים ועוזרת לתחרות, וכולם מרוויחים, גם האזרחים וגם העוסקים בתחום, כל מי שמוכשר ויודע איך לעשות את הדברים.

ניקח תחום כמו ענף הפירות והירקות. זה נשמע דמיוני היום, אבל עד לפני שנים היה מותר לייצא פירות וירקות רק על-ידי מועצת הפירות, או משהו בדומה, ברישיון ממשלתי. לא היתה תחרות וגם הזהירו: מה יהיה אם כל אחד יוכל לייצא, הענף יתמוטט. בינתיים הענף נפתח לתחרות ונתנו לכל מי שרוצה ויכול לעסוק בייצוא, והייצוא הישראלי גדל. בעת שהייתי שר החקלאות הייצוא החקלאי של תוצרת טרייה הכפיל את עצמו, למרות שהתקנות הללו תוקנו עוד לפני תקופתי, ואף אחד לא מפסיד מזה. החקלאים מרוויחים והעוסקים בתחום מרוויחים.

אתם כוועדה מן המעלה הראשונה בנושא רגולציה – אגב, גם תעופה זה תחבורה.

אתי בנדלר:

הוועדה עוסקת בעוד כמה תחומים פרט לתחבורה ותקשורת.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

אני בטוח בכך. אבל הוועדה הזאת עוסקת יותר מכל הוועדות ברגולציה, בקידום תחרות. יש חשיבות רבה מאוד לפעילות שלכם ולהחלטות שלכם בנושא הזה. זה מה שאזרחי מדינת ישראל מצפים מאתנו כשרים, כחברי הכנסת, כממשלה, כמערכת פרלמנטרית-ממשלתית, לקבל החלטות ולקדם החלטות נכונות, שהאזרח יראה שהוא מרוויח מהן ושהן נותנות לו את השירות הטוב ביותר. כאן זאת אחת ההזדמנויות הנדירות שזה יכול להיעשות בקנה מידה כל-כך רחב, כי רכב זה דבר שכל משפחה בישראל כמעט קשורה אליו, והייתי רוצה שכל משפחה תוכל להרשות לעצמה לאחוז בכלי רכב.

אנו צופים שזה יגביר את התחרות, יוזיל את מחירי הרכב ויצעיר את מחיר הרכבים. היום הגיל הממוצע של רכב בישראל הוא 7.1 שנים. אין סיבה שזה לא יירד ל-5 שנים. רכב חדש פחות מזהם, בטוח יותר ויש לו את כל היתרונות. אם הרכבים יהיו במחירים שאנשים יוכלו להרשות אותם לעצמם – איך אמרת, אדוני היושב-ראש, על פרויקט התחבורה הגדול, ובצדק, זה מסר חברתי. גם זה מסר חברתי, שיותר אנשים יוכלו להרשות לעצמם רכב, ויותר אנשים יוכלו להרשות לעצמם רכב חדש. היום ההיצע גדול, והוא יגדל גם בעקבות המהלך הזה. גם דגמים שלא יובאו לישראל קודם לכן, כעת יורחב המעגל ויוכלו לייבא דגמים נוספים למדינת ישראל.

הצרכן עומד בראש מעיינינו במהלך הזה. הנוסחה שהיה צריך לאתר, תוך התייעצות עם כל הגורמים, גם עם היבואנים וגם עם כולם, ונשמעו הערות, הנוסחה אומרת, מצד אחד, לאפשר את התחרות, ומצד שני, לשמור על יציבות ועל שירות הולם, גם בשירות עצמו וגם לאחר מכן באחריות ובליווי בשירות משלים לקנייה של כלי הרכב.

היום שוק הרכב משתכלל. גם יבואנים מסורתיים בלא מעט מקרים מקבלים שירותי מוסך ב-outsourcing ממוסכים אחרים. היום המוסך של "אגד" נותן שירות לחברות הפרטיות שמתחרות ב"אגד", כי הוא רוצה להרוויח. היום כל יחידה חייבת להיות כלכלית, כל גורם עושה את השיקול הכלכלי, כל מוסך, וכל מי שצריך להפנות כדי לטפל באותו מקום עושה את השיקול הכלכלי. היום כל אחד יכול לקבל שירות, ואנו הבטחנו שהדברים האלה יישמרו.

השתדלנו להשוות את התנאים גם בנושא אולמות התצוגה, להפחית את הדרישות גם מן היבואנים הקיימים. אני רוצה לגלות לכם סוד. אולי רק אחד מן היבואנים כאן – ואני לא כל-כך מתמצא מי מביניהם עושה מה – יודע את הסוד הזה: אשתי קנתה רכב לפני כשבוע, אינני יודע מאיזה יבואן. היא הלכה לאולמות התצוגה, בדקה, ליטפה, מיששה, ראתה ובסוף קנתה רכב. לא מייבוא אישי, לא מייבוא מקביל, אלא מאחת החברות שמייבאות. נושא אולמות התצוגה, זה חלק משיווק. לא צריך לחייב בשוק דבר שתוך כדי התחרות בלאו הכי יהיה. מי שרוצה, יילך לאולם תצוגה; מי שרוצה, יבדוק באינטרנט; מי שרוצה, ישמע מפה ומשם. צריך לאפשר לכל אחד לפעול על-פי רצונו ולרכוש בדרכו שלו. הרי אם תנאי המינימום נשמרים, התחרות יכולה רק להועיל.

אמנון כהן:

אבל הדרישה לגבי אולמות תצוגה נקבעה בחוק.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

אנחנו משנים את החובה הזאת, גם לגבי היבואנים הקיימים. אני מדבר כללית. מה שיצטרכו לחדד, יחדדו, אבל ככל הידוע לי, זה נקבע, אך לא בחוק. בכל מקרה מבחינת כולם החובה תהיה באותה רמה.

חמד עמאר:

היצרן חייב אותם.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

נכון, אבל לא הממשלה הישראלית. מה שמחייב בסוף זה התחרות. הבאתי דוגמה קרובה. אשתי, אגב, לא קיבלה הנחות, היא הקפידה על כך, הכול בסדר.

התחרות גורמת לכך שכל אחד רוצה להראות את המרכולת שלו בצורה הכי מושכת. כאשר יש תחרות אז להיפך, כל אחד צריך להיות יותר מיוחד. אני סבור שיהיה יותר פרסום, כפי שקורה גם בתחומים אחרים – מפרסמים יותר, מראים יותר – וכל אחד יוכל לקנות. ייתכן שהרוב ירצו לראות את הרכבים באולמות תצוגה, וייתכן שהרוב ימשיכו לקנות בדרך המסורתית, אבל עלינו לתת פתח, לתת מסלול למי שרוצה לעשות את זה בדרך אחרת.

אגב, הקפדנו, בעקבות הערות שקיבלנו, שהעוסקים (ה"דילרים") מחוץ-לארץ, היציבות שלהם תהיה מוכחת. החמרנו אפילו בדרישות לגבי העוסקים בחוץ-לארץ, ולא רק היצרנים, שיוכלו לספק את הרכב. רצינו לוודא ששם יש יציבות. נדמה לי שעליהם למכור למעלה מ-2,000 רכבים, עליהם להיות בעלי חוסן פיננסי מוגדר. כולנו מכירים את תנאי השוק בישראל. קבענו כאן תנאי סף של הון עצמי ושל ערבות, סבירים בהחלט – אגב, יותר מאשר החוק מחייב היום לגבי אחרים – כדי לאפשר תחרות.

להגיד: אני בעד, אבל בואו נשנה את זה, שתנאי הסף יהיו כאלה שבאופן מעשי בעצם לא תהיה תחרות – לא זאת הכוונה שלנו.

אני סבור שמה שהובא כאן, לאחר שיקול והתייעצות, מאוזן בהחלט. זה עתיד לתת את הבסיס לתחרות שעליה אנו מדברים ולשרת את אזרחי מדינת ישראל. אני מעריך שזה יכול להוביל לכך שחלק מן האנשים שהיום לא רוצים שהצו הזה ייקבע, גם ייכנסו אל תוך מעגל התחרות, כי ברגע שזאת תהיה המציאות אז חלק מחברות הליסינג, שאני יודע שמקיימות כבר מגעים עם כל מיני גורמים בחוץ-לארץ, במידה והצו ייקבע גם הן ייכנסו לתחרות, וגם חלק מן היבואנים הקיימים יתחילו להתחרות זה בזה. אם יבואן מביא דגם אחד, הוא יתחרה גם על הדגם האחר. בעוד כמה שנים, אדוני היושב-ראש, אני מאחל לך ולכל החברים להמשיך להתקדם, אבל בעזרת-השם כאשר נסתכל כולנו אחורה, נגיד: הנה, כאן היתה הנקודה שהביאה למפנה ואנחנו לא מבינים איך קודם לכן הדברים לא נעשו בצורה הזאת. בתחומים האלה הבאנו כבר דוגמאות.

הכי קל לשר לא לעשות רפורמה. הוא יכול להיות נחמד ולא להיות נתון ללחצים. אני לא "פריק" של רפורמות, אני לא הולך לעשות דברים לא נכונים, אבל התחרות בתחומים כמו תחום התעופה וכמו תחומים אחרים עושה כבר בעצם שינוי. ראינו מה אירע במדינות ברית-המועצות לשעבר כאשר לא היתה תחרות, ומה קורה ברוסיה כאשר יש אלמנטים של שוק ותחרות. ראינו גם אצלנו בגופים חשובים מאוד, מה קרה כאשר לא היתה תחרות ומה קורה כאשר יש תחרות.

לכן, אדוני היושב-ראש, החשיבות של אישור הצו גדולה מאוד. הייתי מבקש שהוועדה תתמוך בעמדת הממשלה, כפי שאני מביא אותה כאן, ותאשר את צו הייבוא המקביל. תודה רבה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה, אדוני שר התחבורה והבטיחות בדרכים. נקיים דיון בערך עד שעה 13:00. נרשמו כמה אנשים שמבקשים להביע את דעתם על הצו. אינני יודע אם כולם יתמכו בצורה נחרצת, אבל בוודאי יוכלו להשמיע את עמדתם, כפי שאנו נוהגים כאן תמיד בוועדת הכלכלה. לאחר מכן נתחיל לעבור לקריאת הסעיפים ולהצבעות.

ראשון הדוברים הוא עו"ד עמית גור, ואחריו מר שמואל טננבאום מן המועצה הישראלית לצרכנות ומר יקי אנוך.

עמית גור:

אני מייצג יבואן רכב מאזור הצפון. אין לנו התנגדות לצו כפי שהוא, למעט תיקון אחד שאנחנו מבקשים שייכלל בו, בסעיף 3.

היו"ר אופיר אקוניס:

נגיע לזה. הפנייה הגיעה גם אליי. דיברתי על כך גם עם שר התחבורה. אם אתה רוצה להעיר ספציפית על סעיף 3, תעיר כאשר נגיע אליו.

עמית גור:

מעבר לפנייה שהגיעה בכתב, אני מבקש לחדד. אנחנו מבקשים שיירשם באופן מפורש לגבי המחוזות, שיתווסף מחוז הצפון בנוסף לארבעת המחוזות שמופיעים בתקנה. מחוז הצפון הוא השני בגודלו, הן מבחינת השטח והן מבחינת גודל האוכלוסייה. לא סביר שהוא לא ייכלל בין המחוזות.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר, נדון בזה כאשר נקרא את הסעיפים. תודה רבה לך.

שמואל טננבאום:

יש שתי נקודות לפחות שלא מופיעות בצו. כבוד השר התייחס לעניין אולמות התצוגה. הוא אמר שאשתו נכנסה לאולם תצוגה וראתה את הרכב ומיששה אותו. קניית רכב היא הקנייה השנייה בעוצמתה אחרי דירה. אין זה דומה לרכישת טלפון נייד או כל דבר אחר. צרכן שקונה רכב צריך לראות אותו. גם היום מגיעות למועצה לצרכנות תלונות מאנשים, שלמרות שראו את הרכב באולם התצוגה והזמינו את הרכב, מקבלים אותו בצורה שונה לגמרי. כלומר, יש חשיבות רבה לכך שיהיה אולם תצוגה, אם לא בארבעת המחוזות או בארבע ערים אז לפחות בחלקם, ואם לא אולם אז לפחות מגרש, אבל לא לקנות אוטו באינטרנט. אין דומה קנייה של טלוויזיה או כל דבר אחר דרך האינטרנט לקניית רכב, שהיא השקעה גדולה. צריך לראות אם הכיסא נוח או לא נוח, יש כל מיני פרמטרים קטנים שאם אדם לא רואה את האוטו הוא לא יתאים לו. למועצה לצרכנות הגיעו תלונות בעניין זה.

היו"ר אופיר אקוניס:

באופן כללי המועצה לצרכנות תומכת בתקנות?

שמואל טננבאום:

כן. נקודה שנייה שלא מופיעה בצו היא באשר למלאי של חלקי חילוף. היבואן המקביל יידרש לאספקה. הוא יביא חלקי חילוף בדרגת בטיחות משנית, בדרגת בטיחות לא רצינית. יש לדרוש מן היבואן המקביל שיהיה לו מלאי של חלקי חילוף מקוריים. זה יהווה תחרות. אני אוכל לקנות חלקי חילוף לרכב שלי, במקום אצל היבואן, אצל היבואן המקביל.

אלה שתי הערות כלליות, מעבר להערות של המועצה הישראלית לצרכנות לסעיפים עצמם, וכאשר נדון עליהם אציג את ההערות שלנו. תודה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. רשות הדיבור למר יקי אנוך, נשיא איגוד יבואני הרכב.

יעקב (יקי) אנוך:

בוקר טוב, כבוד השר, אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת וחברים נכבדים. איגוד יבואני הרכב מקדם בברכה את היוזמה לפתיחת השוק. היוזמה החלה למעשה לפני כ-12 שנים ואנו נשמח להיות חלק תורם ובלתי נפרד מן היוזמה הזאת.

היו"ר אופיר אקוניס:

הבנתי שההחלטה הראשונה של הממשלה בנושא הזה היתה ב-1999.

יצחק וקנין:

הדיונים התנהלו, כמדומני, כבר מ-1997-98.

בועז סופר:

הצעת מחליטים היתה בשנת 1999.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

חוגגים בר-מצווה עכשיו ...

היו"ר אופיר אקוניס:

זה מתחרה רק בדלקן האוטומטי, שהדיונים עליו מתנהלים מאז 1997. אנחנו מנסים לעצור כאן את שבירת השיאים הזאת.

יעקב (יקי) אנוך:

בניגוד למה שחושבים אולי, שנראה בזה אִיוּם באופן טבעי ונחשוב להתנגד, לא כך הדבר. אנו בהחלט – ואמרתי את זה לכבוד השר בפגישתנו אתו – נהיה הראשונים שייכנסו כיבואנים מקבילים, כי זה חלק מעיסוקנו, חלק מתחום פעילותנו, וניכנס כמובן גם לזה. אין לי ספק שאנו נהיה המרוויחים העיקריים. אין בכוונתנו להערים מחסומים או חסמים.

אנו חייבים לשמור על מוניטין של שנים שיש לכל אחד ואחד מן היבואנים. לדעתנו בצו שנמצא בפנינו יש מספר נקודות שעלולות לגרום לפגיעה קשה מאוד במוניטין שלנו, ולכך יהיה קשה לנו להסכים.

אני רוצה להעיר על בעיה של הגדרות. בצו מופיע למשל המושג "תוצר". אינני יודע מה זה תוצר. לא מצאתי הגדרה של "תוצר". זה מקור לבעיות בהמשך. צריך להגדיר את הדברים הללו.

אתי בנדלר:

המונח "תוצר" קיים גם בצו הנוכחי, בלי שהוגדר. לכן אני שואלת את עצמי האם עד עכשיו נתקלו בבעיות בשל חוסר ההגדרה של המונח הזה. אתה בוודאי מודע לכך שגם היום קיים המונח "תוצר".

יעקב (יקי) אנוך:

גם ברישיון הרכב מופיע המונח "תוצר", אך מעולם לא הגדירו אותו. אני סבור שצריך להגדיר אותו. אם עד עכשיו היו מספר יבואנים, שאפשר היה להיפגש איתם ביחד ולהגיע להסכמות ולהבנות, אם הולכים לפתוח את השוק, ובהנחה שהוא ייפתח לרמה של אין-סוף יבואנים, יהיה קשה יותר להגיע למוסכמות. לכן אני סבור שצריך להגדיר את זה ולחסוך מאתנו את הוויכוח מה זה "תוצר". זה גם לא מסובך.

אתי בנדלר:

אני יכולה להציע, שאם אתם מבקשים שינויים ספציפיים – הרי שלחתם מסמך עם כל מיני הערות, לרבות שינויים שאתם מבקשים. גם לגבי הנושא הזה, אם אתם סבורים שקיים חוסר בהגדרה של מונח מסוים, כִּתבו מה לדעתכם צריך להיות. אם אני זוכרת נכון, בנייר שהעברתם אין הצעה למונח "תוצר". אני בדרך כלל משתדלת לעבור על כל הניירות. אולי אני טועה.

יעקב (יקי) אנוך:

גם אם זה נשמט, בכל אופן, הנושא רלוונטי וכדאי לדבר עליו.

אתי בנדלר:

ייתכן והם סבורים שיש צורך בכך. אם הם המציאו הגדרה, נציגי משרד התחבורה יוכלו כמובן להתייחס לכך ולראות אם זה מוסיף משהו.

יעקב (יקי) אנוך:

בצו מופיעים כמה נושאים שיתייחס אליהם עמיתי מר צביקה פולק, בנושא חלפים ומוסכים.

אני רוצה להתייחס לנושא משך ההתקשרות. על-פי צו 1224 R של הקהילה האירופאית, הקהילה האירופאית הגיעה למסקנה שהתקשרות בתחום כה משמעותי, כמו רכב, חייבת להיות ארוכה. הקהילה האירופאית ראתה את נושא ההתקשרות כדבר מהותי מאוד. אנו סבורים, וכך עולה מניסיוננו, שנושא ההתקשרות הוא מהותי. אנו מבקשים לאמץ את מה שמופיע בדירקטיבה האירופאית, שקובעת שההתקשרות צריכה להיות ל-5 שנים בהודעה של 6 חודשים מראש, או לחילופין הסכם מתמשך בהודעה של שנתיים מראש.

היו"ר אמנון כהן:

כאשר נגיע לסעיף הרלוונטי, נתייחס לדברים הללו. יש לך עוד מה לומר במקרו?

יעקב (יקי) אנוך:

זה לא חסם. אם מישהו סבור שזה חסם, אפשר למצוא פתרון למצטרפים החדשים לענף, עם הקלה כזאת או אחר, אבל לשמר את הדרישה הזאת.

באשר לדוחות הכספיים – אנו נדרשים להציג דוחות כספיים. אני סבור שהדרישה הזאת לא עניינית ואין לה אח ורע. לא לקחנו תדרים או משאבים מן המדינה, אנחנו לא משלמים תמלוגים למדינה. לא צריך למדוד אותנו בכמה תמלוגים אנחנו צריכים לשלם. דרישה של דוחות כספיים מגופים פרטיים, שלחלקם יש עסקים נוספים וזה לא משקף רק את פעילות הרכב שלהם, אני סבור שאין בה שום טעם. קיבלתי חוות דעת שזה גם לא חוקי, אבל אני לא נכנס לצד המשפטי, יש כאן משפטנים שיתייחסו לזה.

אנו לא מתנגדים לעיקרון העסק החי. להיפך, אנו סבורים שמי שעל העסק שלו מוטלת הערת העסק החי, אדרבה, שיבוא ויחשוף ויודיע לרשויות שיש בעיה של העסק החי.

מאחר ונאמר שלאחר השעה 13:00 יתקיים דיון ענייני לפי הסעיפים, את הדברים שנוגעים לסעיפים אומר בהמשך הדיון. תודה.

היו"ר אמנון כהן:

תודה. מר צביקה פולק, בבקשה.

צבי (צביקה) פולק:

אני מייצג את איגוד היבואנים. אני מנכ"ל קבוצת "כולמוביל" – יבואנים של "יונדאי", "מיצובישי" ו"מרצדס".

אדוני השר, אני מנצל את הנוכחות שלך כאן כדי לפנות אליך ישירות, כי מסיבות כאלה או אחרות לא הצלחתי להיפגש אתך.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

אתה לא בפורום המצומצם של האיגוד? הם נפגשו איתי.

צבי (צביקה) פולק:

כן. ביקשתי גם פגישה נפרדת אתך.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

אני יכול לפעול לקידומך שם, אם אתה רוצה ...

צבי (צביקה) פולק:

בסדר, אבל לא משנה, יש לנו עכשיו את ההזדמנות, אז אני פונה אליך.

אני לא נגד ייבוא מקביל. אני בעד ייבוא מקביל, ואני מבין שהמטרה של הייבוא המקביל להגדיל את התחרות, להעמיד בפני הלקוח עוד אופציות, להוזיל את מחירי הרכב, כל מה שהגדרת, בצורה מסודרת, ומבלי לפגוע בבטיחות, מבלי לפגוע בשירות, ובמטרה להעמיד בפני הצרכן היצע גדול יותר ולהפחית את המחיר. אני לא נגד זה. אנחנו לא חוששים מתחרות.

אבל אני מניח שכוונתך, וכוונת המשרד, לפעול באופן כזה שכל הנקודות שציינת יישמרו ושהלקוח בסופו של דבר לא ייצא ניזוק, תוך שמירה על התחרות. כאשר אני עובר על הצו בנוסחו הנוכחי, אני מוצא בו הרבה מאוד נקודות שלא ישמרו על ההיבטים שהצהרת שאתה רוצה לשמור עליהם במסגרת התחרות הזאת. היות וכבר אמרו כאן שרכב הוא הרכישה השנייה בגודלה שמבצעים אנשים, וגם שלכולנו חשובה הבטיחות וחשוב הלקוח, אני סבור שיש כאן דברים שחייבים לעבור בדיקה מחודשת, ברמת הניסוח, לא ברמת העיקרון.

היו"ר אמנון כהן:

עוד נגיע לסעיפים הספציפיים.

צבי (צביקה) פולק:

משרד התחבורה במשך שנים רבות העמיד כל מיני תנאים נכונים לשמירה על ענף התחבורה. הוא העמיד תנאים של חלפים, של מוסכי שירות, תנאים פיננסיים. בצו שלפנינו, הסף בכל התנאים הללו הורד ברמה כזאת שלא בהכרח ייכנסו גורמים רציניים לאורך זמן. הצו בנוסחו היום מאפשר לגורמים שרוצים לייבא 4-6 רכבים בשנה להיכנס לענף הרכב. אני סבור שלא זאת כוונתך, אדוני השר. כוונתך שייכנסו גורמים רציניים, ושלא יוכל להיכנס כל מי שרוצה לייבא כמה מכוניות בודדות. כוונתך היא שההתקשרות תהיה עם גורמים רציניים בחוץ-לארץ.

יצחק וקנין:

אני מבקש להעיר הערה. שמעתי מהשר במפורש שאחת המגבלות היא 2,000 כלי רכב.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

של העוסקים בחוץ-לארץ.

צבי (צביקה) פולק:

נכון, אבל אין מגבלות על העוסקים בארץ. בוועדת סופר נקבעו מגבלות על היקף הייבוא של רכבים לארץ.

היו"ר אמנון כהן:

נמצא אתנו מר בועז סופר והוא תיכף ידבר בעצמו.

צבי (צביקה) פולק:

לכן צריכות להיות מגבלות, שמי שנכנס לתחום הזה, שהוא תחום עתיר כסף, בטיחותי, חשוב, יוטלו עליו מגבלות, מלבד ערבות של 8 מיליון שקלים, שזה לא מעט כסף, אבל בענף הזה ערבות כזאת לא מבטיחה שרידוּת לאורך זמן. גם בהגדרות ממי מותר לרכוש רכב בחוץ-לארץ, ואני יודע שהכוונה שיהיו רק מקורות רציניים ולאורך זמן, בנוסח הצו יש הרבה מאוד לקונות. כאשר בוחנים את הניסוח מגיעים למסקנה שאפשר יהיה לייבא רכבים מגורמים שלא עסקו באותם דגמים ובאותם רכבים, וזה לא מטרת משרד התחבורה, אני בטוח בכך. אני בטוח שמשרד התחבורה רוצה שכל מי שיעסוק – דיברו על חלפים – יוכל בוודאות לספק חלפים ושירות. הניסוח הזה מאפשר לפתוח מוסך בעיירה נידחת במדינת ישראל ולומר שזה המוסך המרכזי, ועוד ועוד. אני בטוח שלא זאת הכוונה.

בשורה התחתונה, כפי שזה כתוב עכשיו, הייבוא המקביל לא ייפתח בצורה שמשרד התחבורה רוצה. הנוסח הזה של הצו יאפשר כניסה של גורמים אזוטריים ולא יעשה את מה שמשרד התחבורה רוצה. במקרה הטוב, הוא יוזיל במעט את מחיר הרכבים היקרים.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

עליך מוטלות מגבלות? כיבואן אתה מתחייב היום לכמות מסוימת?

צבי (צביקה) פולק:

כן, בוודאי. קודם כול, אני מתחייב מול היצרן. אין לי בעיה לעמוד בזה. אין לי התנגדות שתוטל עליי המגבלה הזאת.

יעקב גנות:

השאלה אם עכשיו מוטלות עליך מגבלות.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

עד היום לא היה חסר לך שאין מגבלה, ולמרות זה חשבו שאתה רציני.

צבי (צביקה) פולק:

יש הבדל. אנחנו עוברים לעולם אחר. אנחנו עוברים מעולם של יבואנים שמוכתבים להם סטנדרטים על-ידי יצרנים חיצוניים, לעולם שבו יהיו יבואנים שהיחידים שיכתיבו להם סטנדרטים זה רשויות מדינת ישראל. זה הבדל מהותי. הצו הזה מניח, בחלק גדול ממנו, הנחה סמויה, שיבואנים מקבילים יוכלו להשתמש בתשתיות הקיימות. זאת הנחה סמויה, שלא בהכרח תקרה.

היו"ר אמנון כהן:

תודה. רשות הדיבור למר בועז סופר, סמנכ"ל רשות המסים. היתה לך תרומה רבה כאשר עמדת בראש ועדה. בבקשה. כולנו מסתכלים על טובת הצרכן, בסופו של דבר.

בועז סופר:

עולים כאן כל מיני אמירות, רעשים ופעילויות סביב פעילות הוועדה, ואחת השאלות היא על ההבדלים. סליחה שאני אומר לכם – זה ממש לא מעניין. אנחנו – וכשאני אומר "אנחנו", זה הממשלה, במקרה הזה משרדי האוצר והתחבורה – עוסקים מזה למעלה מעשור בדרכים לשפר את ענף הרכב, בהיבט של תחרות, בהיבט של מסים וכן הלאה. אנחנו נוקטים בהמון פעילויות, קצרה היריעה מלמנות אותן, בתחום המס, שיש להן מטרות רבות, אבל אחת מן המטרות היא גם – מותר להגיד את זה – הקטנת נטל המס.

הייבוא המקביל, מה שמונח לפניכם על השולחן, הוא תולדה של עבודה שהתחילה לא אתמול וגם לא שלשום. זאת עבודה שהתחילה, כפי שציין היושב-ראש, בהחלטת ממשלה משנת 1999 לגבי פתיחת השוק. בשנת 1999 נתקבלה ההחלטה, ובשנת 2002 יישמנו את השלב הראשון. השלב הראשון כלל ביטול בלעדיות. סברנו שביטול הבלעדיות יעשה דבר, אך הוא לא עשה. לא המתנו יותר מדי זמן וב-2003 הוקמה ועדה, שעמדתי בראשה והשתתפו בה גורמים רבים. כל מה שזז בענף הרכב, הגיע לוועדה, אף אחד לא נשכח בצד. נכון שזה היה ב-2003, ונכון שהמסקנות הוצאו בשנת 2004, אבל רוח הדברים היא החשובה.

היו"ר אמנון כהן:

מה קרה לאחר שפורסמו המסקנות ב-2004?

בועז סופר:

מה לעשות, ויש לא מעט החלטות ממשלה שעד היום לא מיושמות. זה אחת. שתיים, לפעמים קורה שיש החלטות ממשלה שבהן הפער בין המציאות לבין ההחלטה, גדול. המיסוי הירוק זה אחת מהן. ההחלטה נתקבלה בינואר 2008 ולקח לנו שנתיים כמעט, ביחד עם משרד התחבורה ועם משרדים נוספים, ליישם אותה. הפער נבע מכל מיני ניואנסים, כי מה לעשות, המציאות לפעמים מחייבת אותנו להכניס שינויים כאלה או אחרים.

אני סבור שמרוב אבק לא רואים כאן את הדבר העיקרי, שהוא פתיחת השוק. עם כל הכבוד, באמת עם כל הכבוד, ולא דיברתי על כך מעולם עם שר התחבורה, וגם לא על נושאים אחרים, וגם לא עם מנכ"ל משרדו, במקרה הזה ועדה תפקידה הוא אחד ויחיד: להתוות דרך, להראות איך פותרים את הבעיה. התחושה שלי, בעקבות כל הפניות אליי בטלפון בימים האחרונים, שמפספסים קצת את העיקר. הוועדה דנה בדבר אחד, ובאמת היו שם די חברים: איך לוקחים את הקשר עם היצרן וממירים אותו למשהו אחר. לְמה? שהוועדה תגיד. ישבנו, בחנו, ניתחנו והחלטנו ללכת על הדבר הכי פשוט: כסף. יותר, פחות, ערבות, אחריות – לא אומר שזה לא מעניין או לא חשוב, ועדיין החידוש הוא, במקום להגיד ליבואן להתקשר מול היצרן – וניסינו לבטל את הבלעדיות ב-2002 אך זה לא תרם. העובדה שתהיה רגולציה, גם אם בסוף הדרך לא יהיה אפילו רכב אחד שייובא בייבוא מקביל, לדעתי זה עדיין מצוין. זה אומר שעשינו רגולציה עודפת לפני כן, זה אומר שהשָתנו יותר מדי עלויות על הענף – עלויות של תשתית, עלויות של רגולציה, עלויות של בירוקרטיה. זה בכלל לא משנה. אם בסופו של דבר אנחנו מאמינים שיש תחרות, גם אם התחרות נותרת מסוימת בלבד, אז כל גרוש וכל אחוז וכל פרומיל שיורד בעלות כזאת או אחרת, בסופו של דבר מתגלגל לצרכנים ולתחרות. ודאי וודאי אם יהיה ייבוא מקביל.

נכון שיש מי שחוששים שהייבוא יהיה מרוכז ב"מרצדס", ושהחסמים נמוכים מדי. אני לא נכנס לזה. אני פקיד שעובד בממשלה, ואם שר התחבורה החליט – אני מתחתיו. אני מסרב לחלוטין, לא לענות מה נכון ומה לא נכון, אלא להפוך את זה לעימות, כי הדוח של הוועדה באמת-באמת, אחזור על זה פעם נוספת, בפעם האחרונה, מתווה דרך, ולכך הוא נועד.

מכיוון שבסופו של יום אנחנו מחפשים רק תוצאה אחת, שיהיה ייבוא מקביל, ייתכן מאוד – ולא דיברתי על כך עם שר התחבורה – שיש כאן over shooting. ייתכן שמרוב התלהבות, בסוף נאמר: וואלה, עכשיו הנמכנו מדי את החסם. יכול להיות. אז בוחנים. הוועדה המליצה על X תקנים שמשרד התחבורה יקבל ואגף התקציבים במשרד האוצר ימלא אחר ההמלצות של הוועדה.

היו"ר אמנון כהן:

אתה מבלבל אותי. לדעתך הצו טוב?

בועז סופר:

אני אומר שוב, אדוני היושב-ראש, יש כאן די גורמים שידברו על פרטי הצו. הגשתי המלצות לממשלה, והממשלה דנה בהן, ושר התחבורה, אמנם לא זה שכיהן אז אלא הנוכחי, דן בהמלצות והחליט לאמץ את רוח הדברים. אני לא חושש להביע את דעתי המקצועית או האישית, אבל בסוף, הדבר היחיד החשוב הוא שיהיה ייבוא מקביל.

אם מישהו אומר: לא ייצא מזה כלום, אז לא ייצא מזה כלום. אז ישבנו כאן כמה שעות, בזבזנו זמן ולא יצא מזה כלום. אבל למה כלום? אני שואל שוב: אם ביטול רגולציה זה מהלך חיובי, למה לא לבטל אותה? אם היום אנו חיים בעידן שלא צריך להגביל יתר על המידה, בסדר גמור.

אני מסרב להיכנס לפרטים, ולא כי אני חושש. אני סבור שרוח הדברים היא החשובה, ורצוי וראוי שיהיה ייבוא מקביל. הממשלה, על כל זרועותיה, צריכה לפעול ככל יכולתה כדי להגדיל תחרות, כדי להקטין ריכוזיות. זאת פעולה בכיוון הנכון. יש כאן מספיק אנשים שידברו על הפרטים הקטנים. המסר העיקרי הוא התחרות והקטנת הריכוזיות. אין הרבה ועדות מקצועיות שדנו ושהמלצותיהן מיושמות פחות או יותר. אחד יגיד טוב יותר, אחד יגיד טוב פחות, אבל ההמלצות מיושמות, וזה טוב וראוי.

היו"ר אמנון כהן:

תודה. נידרש להתייחסותך גם בדיון בסעיפים מכיוון שאנו רוצים להוציא תחת ידינו את הצו הטוב ביותר האפשרי.

בועז סופר:

אני כאן.

היו"ר אמנון כהן:

אנחנו סומכים כמובן על משרד התחבורה, שעשה עבודת מטה, בראשות השר שהנהיג את הנושא הזה, וזה יוצא לדרך.

אני עובר עכשיו לזכות דיבור לחברי הכנסת. אתם רשאים להירשם. אני רואה את שמי ראשון, אז אקח לעצמי את זכות הדיבור.

אדוני השר, אני רוצה לציין את עבודתך, לא כציון אלא כהערכה. השתתפתי גם באחד הסיורים שערכת בעיר רמלה, שבה אני מתגורר, והייתי עֵד לסגנון העבודה שלך, לעבודת המטה עם המנכ"ל ועם כל האגפים של המשרד שנוגעים לעניין, עם אנשי הרכבת וכל הגורמים הקשורים. כל אנשי המנגנון המקצועי הגיעו ביחד אתך, ביחד עם מועצת העיר וראש העירייה. ראיתי עבודה מקצועית בהיבט רחב, שרואה את מכלול כל הבעיות של כניסה ויציאה מן העיר ואליה וכל מה שקורה בתוך העיר. זה סגנון עבודה מבורך כמובן, ואני מודה לך על כך. אני שומע שהדברים מתקדמים. לא רק שהשר מגיע, מבטיח והולך, אלא הוא מתמיד ובודק ויש מעקב, וגם אני כמובן, כתושב העיר, בודק כל החלטה שסוכמה שם. אני רוצה לברך על עבודתך האינטנסיבית. סגנון עבודתך מזכיר לי קצת את מר אריאל שרון, שבתקופתו הייתי סגן ראש עיריית רמלה, שבא עם הפמליה שלו ואז התקדמו עבודות שונות ומחלף רמלה-לוד, שרצינו לקרוא לו "גשר אריק", תוקצב ונבנה בעקבות החלטה שנתקבלה מייד בעקבות שיחה עם כל הגורמים במקום. כפי שאומרים, היום אין משילוּת, השר לא יכול לקבל החלטה במקום, כי תמיד ישאלו אותו אם זה עומד במבחן או לא עומד במבחן ומאין הוא לקח את התקציב.

אני מברך אותך כמובן על ההחלטה שלך, שממנה נהנים רוב אזרחי ישראל, על כביש 1 בכניסה לירושלים. יש הצעת חוק לסגור את הכבישים בשעות מסוימות בבוקר ואחר הצהרים, גם מן ההיבט של איכות הסביבה וגם מכיוון שאנשים מאחרים לעבודה.

ציון פיניאן:

היום פורסם בכתבה שהעומס בכביש 1 פחת.

מנחם אליעזר מוזס:

תזכיר את כביש 443. שם יהיה עומס רב.

היו"ר אמנון כהן:

הם התחילו כבר ללמוד את העבודה, אבל אנחנו רואים שנעשית כאן עבודה, והקושי הוא לתקופה מוגבלת. הם עורכים הכנות ובודקים. אני מברך על כך.

נשמע כל אחד מן הנציגים שנמצאים כאן. אני בטוח שייצא מתחת ידינו הצו הכי טוב שאפשר. אני סבור שזה צריך להיות חוק, אבל נסתפק בצו. זה צו ארוך ומורכב, אבל חסכנו חקיקה ואת הצורך בשלוש קריאות. אינני יודע אם נסיים את הדיון היום, אבל נשמע כל אחד מכם, כי לכל אחד יש אינטרס אישי משלו ואינטרס ציבורי. כחברי הכנסת נצטרך למצוא את הנתיב הנכון לטובת הצרכן.

כבוד השר, אתה תוכל לצאת. נשמע עכשיו את חברי הכנסת, את כל מי שרוצה להתבטא. בבקשה, חבר הכנסת רוברט טיבייב.

רוברט טיבייב:

אשתדל לדבר בקצרה כי הדברים שרציתי להגיד נאמרו כבר ברובם. בעקבות כל מה שקרה בחברת "טויוטה", אני תוהה אם החברות הקטנות, החברות המקבילות, יהיו מסוגלות לעמוד בלחץ, דווקא בזמנים האלה. לא מזמן דיברתי עם השגריר היפני, והוא אמר דבר פשוט: זה לא בעיה של "טויוטה", אלא בעיה של יפן, דבר שפוגע בגאווה שלנו. אני בעד התחרות, אבל השאלה אחרת. אם קבענו סף של 2,000 מכוניות. מדובר על 2,000 מכוניות בשנה?

היו"ר אמנון כהן:

לא. מדובר על החברה בחוץ-לארץ.

יצחק וקנין:

אני מבין שמהיום אוכל להביא רק 5 מכוניות ולמכור אותן.

רוברט טיבייב:

מה יקרה אם אותה החברה הלא מוכרת, שנה אחרי כן תפשוט את הרגל? מה נעשה?

היו"ר אמנון כהן:

אדוני המנכ"ל, אני מבקש ממך לרשום את הערות חברי הכנסת כדי שנוכל לקבל תשובות.

רוברט טיבייב:

עוד הערה, כבוד השר אמר שזה יוזיל את מחירי הרכבים. זה דבר אדיר, גדול. אני בעד זה. אבל השאלה אם אנחנו מוכנים עם הכבישים לקליטת רכבים נוספים, כי רק אתמול בערב עמדתי במשך שעה בפקק בין ראשון-לציון לאשדוד.

נחמן שי:

גם אם יקנו רכבים, זה לא מחייב לנסוע.

אתי בנדלר:

הם כשירים לנסיעה.

רוברט טיבייב:

אלה כמה דברים שרציתי לשאול בקצרה.

נחמן שי:

לצערי הרב החמצתי את הדברים של השר, אבל ראיתי כאן את המצגת שהכין סמנכ"ל משרד התחבורה.

מר סופר, אתה עמדת בראש הוועדה. קודם כול, ציינת, ובצדק, שעבר זמן רב מאוד מאז. ייתכן שמה שהיה נכון לפני כמה שנים, השתנה. אנחנו נמצאים בחברה שיש בה שינויים דינמיים כל הזמן. האם לא נכון להתכנס פעם נוספת, בטווח של כמה שנים, ולבדוק האם הנחות היסוד שלכם עמדו במבחן? האם לא קרה דבר בסביבה, הקרובה והרחוקה, שמחייב אותנו לחשוב אחרת עכשיו? כי באמת חלף המון זמן.

דבר שני, אם אני מבין נכון, משרד התחבורה נשען על ההמלצות שלכם, אבל הלך קדימה והיטיב, או הקל – תלוי איך מתייחסים לזה – על התנאים שבהם ניתן יהיה לעשות ייבוא מקביל. יש אומרים שהקל מאוד. זה לא סותר את דעתי שצריך לפתוח את השוק הזה, כמו שווקים אחרים, לתנועה נוספת ולהכניס גורמים חדשים, שחקנים חדשים. זה היה נכון לגבי שוק התקשורת בשעתו וכולי. המגמה כשלעצמה נכונה. אבל גם כשהכנסנו שחקנים חדשים, תמיד בדקנו אותם, ותמיד רצינו לדעת שהם עומדים בדרישות, אם בדרישות התוכן, אם בדרישות הטכניות וכדומה. אני מסתכל עליך, מר סופר, אבל אתה לא הכתובת היחידה, אני מדבר אל כלל הנציגים, כולל אדוני המנכ"ל. האם לא היה כאן רצון עודף לקדם את זה מהר-מהר, על חשבון ענף שהוא גם מרכזי, גם חשוב וגם נוגע להרבה מאוד אנשים? יש כאן נושאים בטיחותיים בעלי חשיבות רבה, לא רק למי שנוהג ברכב אלא גם למי שנמצא בסביבה הקרובה והרחוקה. לאחרונה היתה דוגמה, אבל כל תעשיית הרכב זרועה בתקלות. היכן כל הדברים הללו באים לידי ביטוי, והאם לא עולה כאן חשש שהרצון, היפה כשלעצמו, לזוז קדימה לא בא על חשבון ויתור על עקרונות יסוד שצריכים להנחות אותנו כאשר פותחים שוק כל-כך מרכזי, כמו שוק הרכב, לייבוא מקביל?

יצחק וקנין:

מאחר והזכירו שהנושא נדון כבר, אני זוכר שעוד בשנים 1997-1998, וב-1999 הוקמה הוועדה, אני זוכר את דבריי אז כאיש מקצוע – זה המקצוע שלי בעצם, אני בוחן רכב ובצבא בחנתי טנקים – שאין ספק שצריך לעשות את המהלך הזה. המהלך הזה חשוב מאוד, אבל כל אימת שזה עלה, אחד הדברים שעליהם דיברתי הוא נושא הבטיחות. בטיחות, בטיחות, בטיחות. כפי שאני שומע כאן, ה"דילר" בחוץ-לארץ יצטרך להוכיח שהוא מוכר למעלה מ-2,000 כלי רכב, אבל אני מבין שבישראל אני יכול לפתוח סככה מתחת לביתי, להביא 5 כלי רכב - - -

כרמל שאמה:

אחרי שתשלם ערבות של 8 מיליון שקלים.

יצחק וקנין:

האמינו לי, אל תתעסקו בנושא הזה עם כסף. הבעיה איננה כסף, אלא בטיחות, בטיחות, בטיחות. זה צריך להיות האל"ף-בי"ת. הבטיחות לא רק ברמה של כלי הרכב שיובאו לכאן, אלא גם ברמת חלקי החילוף ובכל פרמטר אחר. היום הסינים מסוגלים לייצר כל חלק של מכונית שתרצו. חסר להם רק לשכפל את האדם עצמו, זה הכול. רמת חלקי החילוף שלהם, אנחנו רואים את זה בכלי הרכב הקיימים היום.

לכן, אין ספק שצריך לנקוט במהלך הזה, כי הוא כבר נדון כאן ונטחן בלי סוף, אבל צריך להטיל מגבלות בנקודות מסוימות שעליהן אין לוותר. בכל הפעמים שבהן ההצעות נפלו כאן, זה היה בשל נושא הבטיחות. לא הייתי רוצה להשוות את זה לרפורמה שיש לנו בתקשורת ובכל התחומים. אנחנו רואים את הממדים של האסונות שנגרמים לנו מכלי הרכב בכל יום שני וחמישי. רק בשבועות האחרונים נתגלו תקלות ברכבים של שתי חברות גדולות. אם יהיה איזה יבואן קטן, אינני יודע איך יטפל בכל הדברים הללו, במספר השלדות ובכל מיני עניינים אחרים, בחלק הספציפי של אותו רכב. רבותי, הדברים לא פשוטים. הם מורכבים, ונוגעים לחיי אדם. אני בטוח שגם השר הביא לשיקול דעתו את כל ההיבטים. נקרא את הסעיפים בצו הזה, ואני מקווה שבסופו של דבר נאשר אותו, כאשר לדעתי החובה היחידה שמוטלת עלינו היא שמירה על נושא הבטיחות.

חמד עמאר:

אדוני היושב-ראש, כבוד השר, הייבוא המקביל יגביר את התחרות, ואני תומך בכך. הצרכן פיקח והוא יבדוק ולא ירוץ לקנות רכב לא אמין. כפי שנאמר, זו הקנייה השנייה בגודלה שעורך אדם. אף אחד לא ישלם 150-200 אלף שקל מבלי לערוך את כל הבדיקות.

יצחק וקנין:

היה לנו את מקרה "חפציבה". שלא תהיה לנו עוד מין "חפציבה" כזאת.

חמד עמאר:

בדיוק. אדוני השר, כמה דברים חסרים בצו. דיברו למשל על מוסך מרכזי. את הנושא הזה צריך לבדוק. האם המוסך המרכזי צריך להיות בבעלות של היבואן? אם יבואן ייבא 200-300 רכבים ואחרי כן פשט את הרגל, מי ייתן שירות לאותם רכבים? האם יש לכם תשובה לכך?

עוזי יצחקי:

אתם מבקשים לשמוע תשובה כעת?

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, התשובות יינתנו אחר-כך במרוכז.

רשות הדיבור למר ערן ראובני, ואחריו חבר הכנסת כרמל שאמה, אחרון הדוברים, ונתחיל בהקראה. בבקשה.

ערן ראובני:

שלום. אני מנכ"ל איגוד ITS ישראל, שהוא איגוד שמטפל בקידום טכנולוגיות מתקדמות לתחום התחבורה. לא היינו חברים בוועדה בשנת 2004, כי האיגוד לא היה קיים עדיין. איגוד ITS ישראל בא להתמודד עם מגמה מעניינת מאוד בתחום הרכב, שמביאה טכנולוגיות חדשות רבות לרכב.

הנקודה החשובה, שהיום בטיחות כבר איננה מושגת רק על-ידי אמצעים פסיביים, אלא יש עולם שלם של בטיחות אקטיבית, של אביזרים שונים שמתווספים לרכב. רוב האביזרים הללו אינם מתוקננים היום כתקנת חובה במדינת ישראל. ה-ESP שנכנס לאחרונה כחקיקה מחייבת הוא בודד. רוב האביזרים האחרים – חיישני אי שמירת מרחק, חיישני שמירת נתיב, חיישני רוורס, התרעות פנסים מתכווננים – אלה אביזרים שאנו רואים בכלי הרכב אך לא נקבעו בתקנות מחייבות. ניתן להביא רכב זול יותר אם לא יכלול את כל האלמנטים האלה. לכן אנו מבקשים לציין נקודה נוספת שנכון שתהיה בצו, לחייב את היבואן לפרט מה האביזרים שהרכב כולל ביחס לכלל האִבְזוּר המצוי בשוק, או לחלופין מה הוא לא כולל שניתן היום למצוא כאביזרי בטיחות בשוק. תודה.

כרמל שאמה:

תודה רבה, אדוני היושב-ראש, כבוד השר, כבוד מנכ"ל משרד התחבורה. הצו הזה, למרות שהוא לא חוק ולא מוגדר באיזו כותרת בומבסטית, אלא במילה הצרה "צו", הוא באמת מהפכה, גם לשוק הרכב וגם בעיקר לצרכנים במדינת ישראל. אני מניח שעוד יתקיים כאן דיון על כל אחד מן הסעיפים, אבל הכיוון מבורך. אני שומע גם את דעתם של חברי הוועדה מכל סיעות הבית כמעט, התומכים במגמה הזאת. בדיון הפורה שיתקיים כאן יוכנסו אולי כמה שינויים קוסמטיים, אבל אני סבור שהצו הזה מבורך. מגיע יישר כוח לצוות המשרד, למנכ"ל, לשר. זאת באמת בשורה לכולנו.

בהזדמנות זאת שהשר נמצא כאן בחדר ועדת הכלכלה, אנחנו חברי הכנסת ושאר העובדים וכל מי שמגיע מידי פעם לבקר אותנו צריכים לברך אותך ואת משרדך על ההחלטה הקטנה, אבל הכל-כך דרמטית, על איסור נסיעת משאיות בבוקר בכביש 1. במקום לבזבז מיליארדי שקלים על פתיחת הפקק העצום שהיה כל בוקר, בעצם בהחלטה חכמה ואמיצה היה שיפור עצום ואנחנו מברכים אותך מדי בוקר מחדש, וגם היום, על היוזמה שלך. תודה רבה.

דניאל בן-סימון:

אגב, הם עברו לכביש 443.

היו"ר אופיר אקוניס:

דווקא בכביש 443 התנועה זורמת. הבעיה בכביש 443 לא תהיה בעיה תחבורתית. הבעיה בכביש 443 עומדת להיות בתחום אחר לחלוטין, בשל החלטה שנתקבלה בבניין לא רחוק מכאן.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

בכביש 443 שופרה המהירות.

דניאל בן-סימון:

כל הכבוד לשר.

היו"ר אופיר אקוניס:

רשות הדיבור לעו"ד שרית זוכוביצקי-אור, סגנית בכירה ליועצת המשפטית של משרד התחבורה. אני מבקש ממך לקרוא סעיף-סעיף ואז נדון ונצביע על כל סעיף, ואם יישמעו הערות אנחנו נקשיב כמובן, אבל בסופו של דבר נצביע.

שרית זוכוביצקי-אור:

"בתוקף סמכות שר התחבורה והבטיחות בדרכים לפי סעיפים 5 ו-15 לחוק הפיקוח על מצרכים ושירותים, התשי"ח-1957[[1]](#footnote-1) ובתוקף סמכות שר התעשיה, המסחר והתעסוקה לפי סעיף 2 לפקודת היבוא והיצוא [נוסח חדש], התשל"ט - 1979,[[2]](#footnote-2)ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת לפי סעיף 21א(א) לחוק יסוד: הכנסת[[3]](#footnote-3), וסעיף 2(ב) לחוק העונשין, התשל"ז-1977[[4]](#footnote-4) אנו מצווים לאמור:"

אגיד כבר בראשית הדברים, שקראנו את הערות הגופים.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| תיקון סעיף 1 |  | "בסעיף 1 לצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (יבוא רכב ומתן שירותים לרכב), התשל"ט-1978 [[5]](#footnote-5)(להלן – הצו העיקרי) – | |
|  |  | (1) | לפני הגדרת "הרשות" יבוא:  ""בעל עניין" – כהגדרתו בחוק החברות ,התשנ"ט-1999[[6]](#footnote-6); |
|  |  |  | "גילוי דעת 58" – גילוי דעת שפרסמה לשכת רואי חשבון בישראל בנושא עקרון העסק החי;" |
|  |  | (2) | במקום הגדרת "יבואן" יבוא:  ""יבואן" – עוסק ביבוא רכב חדש מתוצר מסוים ושיווקו בישראל, על פי הסכם תקף בכתב עם – |
|  |  |  | (1) יצרן רכב מיובא (להלן-יבואן ישיר); |
|  |  |  | (2) סוכן מורשה של יצרן רכב מיובא מסוגM1 כמשמעותו בתקנה 271א(ד)(1) לתקנות התעבורה, מאותו תוצר ובאותה התקינה המיובא על ידי יבואן ישיר (להלן – יבואן מקביל)";" |

יעקב (יקי) אנוך:

כאן ביקשנו להגדיר "תוצר".

היו"ר אופיר אקוניס:

הערות נשמע בסוף ההקראה. תקראי עד סוף הסעיף. סדר הדיון יהיה כדלהלן: את תקראי כל סעיף באופן רציף ולאחר מכן תסבירי, ואז מי שרוצה יוכל להעיר הערות.

שרית זוכוביצקי-אור:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | (3) | "במקום הגדרת "יצרן רכב מיובא", יבוא:  ""יצרן רכב מיובא" – יצרן רכב מיובא או אדם שיצרן רכב מיובא הסמיכו בכתב למשך שלוש שנים לפחות לפעול מטעמו ולמכור רכב מיובא מתוצרתו בישראל ועל שמו מסמכי התקינה;" |
|  |  | (4) | אחרי הגדרת "יצרן רכב מקומי", יבוא:  ""מדינות NAFTA" – ארצות הברית,מכסיקו וקנדה;" |
|  |  | (5) | אחרי הגדרת "מוסך שירות" יבוא:  ""מוסך שירות מרכזי" – מוסך שירות המקיים נוהל, שקבע מנהל אגף הרכב המבוסס על הנחיות יצרן הרכב אשר מופקד לעיון הציבור בשעות העבודה הרגילות באגף הרכב במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים וכן פורסם באתר האינטרנט של המשרד כאמור;" |
|  |  | (6) | אחרי הגדרת "מערכת שיווק" יבוא:  ""סוכן מורשה" – אדם הקשור עם יצרן רכב מיובא בהסכם תקף, בכתב, למשך שנתיים לפחות מיום הגשת הבקשה לרישיון יבוא, שלפיו הוא מורשה למכור את הרכב המיובא מתוצרת יצרן הרכב, באחת ממדינות הקהילה האירופית או בארצות הברית ונתקיימו בו כל אלה: |
|  |  |  | 1. הוא שיווק רכב חדש של יצרן רכב מיובא על פי הסכם תקף ב-3 השנים שקדמו לשנת הבקשה לרישיון היבוא; |
|  |  |  | 1. הוא מכר במהלך השנה שקדמה לשנת הבקשה לרישיון היבוא יותר מ-2000 כלי רכב חדשים"; |
|  |  | (7) | במקום הגדרת "רכב" יבוא:  ""רכב" – כהגדרתו בפקודת התעבורה[[7]](#footnote-7) , למעט רכב מן הסוגיםT3, T1 ו-O כמשמעותם בתקנה 271א(ד) לתקנות התעבורה, וכן למעט רכב שטח ומכונה נגררת כהגדרתם בתקנה 1 לתקנות התעבורה, עגורן נייד כהגדרתו בתקנה 282(א)(3) לתקנות התעבורה, רכב הפטור מרישום ורישוי לפי תקנות התעבורה ורכב שאינו רשאי לנוע בכביש; |
|  |  |  | " רכב חדש" – רכב שנרשם בארץ לראשונה ושלא נרשם לתנועה בדרכים במדינת חוץ"; |
|  |  | (8) | אחרי הגדרת "תיאור כוזב" יבוא:  ""תקינה" – כמשמעותה בתקנה 282 (ג) לתקנות התעבורה;  "תקלת בטיחות סדרתית" – תקלה ברכב בעלת אופי טכני או אחר הקשורה לתפעול הרכב ואשר לדעת יצרן הרכב עלולה לגרום סיכון בטיחותי למשתמשים בו ולכלל הציבור, ושלפיכך הודיע עליה, ליבואן ופרסם אותה באתר האינטרנט שלו (להלן – קריאה חוזרת (RECALL));  "תקנות התעבורה" – תקנות התעבורה, התשכ"א-1961[[8]](#footnote-8).";" |

אתי בנדלר:

נבקש לשמוע הסברים.

שרית זוכוביצקי-אור:

הגדרת "בעל עניין" נדרשה לצורך תיקון סעיף 3, שמונה את רשימת התנאים שבהתקיימם מקבל יבואן רישיון ייבוא. אנחנו לא מסדירים עיסוק, אלא קובעים תנאים מינימליים לצורך קבלת רישיון ייבוא. כלומר, מי שעומד בתנאים מקבל רישיון ייבוא ויכול להכניס את הסחורה ארצה.

"גילוי דעת 58" הוא גילוי דעת של לשכת רואי החשבון. אם רוצים הסבר מפורט, מה הוא אומר ולמה הוא נועד, רואה חשבון אלישר מטעם המשרד יוכל להסביר. הוא נועד, בין היתר, להבטיח איתנות פיננסית ולקרוא בעוד מועד בעיה בחברה שצריך יהיה להתייחס אליה.

עופר אלישר:

"העסק החי" מוגדר בגילוי דעת 58 של לשכת רואי החשבון בישראל. הוא עוסק בסדרה של בדיקות חשבונאיות מקיפות שרואה החשבון צריך לערוך ולהזהיר מפני קריסת עסק, מפני פשיטת רגל. הכנסנו את המנגנון של עיקרון העסק החי לתוך הצו כמנגנון דיווח מיידי. ברגע שיש אזהרת עסק חי, היבואן יצטרך לדווח מייד, ובסוף השנה להגיש אישור רואה חשבון על כך שהוא עמד בדרישה הזאת.

שרית זוכוביצקי-אור:

הגדרת "יבואן" – זה לב התיקון. במסגרת הגדרת "יבואן" הגדרנו את היבואן הישיר, שקשור עם יצרן רכב מיובא. אעיר כבר שהרחבנו גם את הגדרת "יצרן רכב מיובא", כי גילינו שהיצרנים בעצמם לא משווקים את הרכב אלא יש להם תאגידים מטעמם, שהם מסמיכים אותם לצורך שיווק הרכב בחוץ-לארץ. יצרן הרכב הישיר הוא יצרן שקשור עם החוזה, והרפורמה היא הגדרת היבואן המקביל. אנו מאפשרים ליבואנים בארץ לייבא רכב מסוג 1M ורכב להסעת נוסעים עד 8 מושבים שמשקלו הכולל אינו עולה על 3.5 טון (3,500 קילוגרם).

עוזי יצחקי:

זה תיקון של חבר הכנסת אמנון כהן בעת שהיה יושב-ראש ועדת הכלכלה בעבר.

שרית זוכוביצקי-אור:

צריך להגיד בסוגריים, שהתאמת התקינה הישראלית לתקינה האירופאית היתה שלב משמעותי מאוד באפשרות הייבוא המקביל. זה יצר תשתית אחידה וקו אחד, ואיפשר את ישימות השיטה.

"היבואן המקביל" הוא יבואן שמקביל ליבואן הישיר, כאשר אנו קובעים שלושה אלמנטים: 1) זה רכב מסוג 1M, בשלב הזה; 2) מאותו תוצר; 3) ובאותה התקינה המיובא על-ידי היבואן הישיר.

צבי (צביקה) פולק:

זה המקום להתייחס ל"תוצר"?

היו"ר אופיר אקוניס:

כן, זה המקום.

צבי (צביקה) פולק:

אנחנו רוצים להתייחס כאן ל"תוצר". יש כמה הגדרות, כמו "יצרן" ו"דגם", שמופיעות לאורך כל הצו, ויש להגדרות הללו משמעות כי נדרשים כל מיני דברים. המונח "תוצר" לא מוגדר, כלומר, משרד התחבורה יכול להחליט אם הוא רוצה לקרוא לזה "יצרן", ויצרן זה "הונדה", "טויוטה", "וולוו", או "דגם", שזה 60S, 80S, "קורולה" וכולי.

המילה "תוצר" משאירה ערפול גדול מאוד. היא מופיעה גם בסעיף אחר ופותחת פרצות לעקוף את מה שהצו הזה התכוון לעשות. לכן אנו מציעים שהיא תוחלף ב"יצרן" או ב"דגם", כי אחר-כך יש גם השלכות, למשל בקטעי תקינה מדברים על "דגם", ובהתקשרות מדברים על "יצרן". צריך לחדד את זה הרבה יותר.

בסעיף הזה יש לנו הערה נוספת. בהגדרת "היבואן" צריך לכתוב "הרכב המיובא", עם ה"א הידיעה. למשל בסעיף 1(2)(2), כתוב: "סוכן מורשה של יצרן רכב מיובא". היות ולא מופיעה ה"א הידיעה ולא נכתב "הרכב המיובא", תיאורטית ייתכן שיבואן מקביל יביא "טויוטה" מ"דילר" בחוץ-לארץ שמוכר בכלל "יונדאי".

אתי בנדלר:

אבל זה מופיע בהמשך.

צבי (צביקה) פולק:

זה לא מופיע. ה"א הידיעה חסרה.

אתי בנדלר:

נכתב: "מאותו תוצר ובאותה התקינה המיובא על ידי יבואן ישיר".

צבי (צביקה) פולק:

אבל כשמגדירים ממי אפשר לייבא, גם במקומות נוספים לא כתוב "הרכב המיובא". כאשר מוסיפים את ה"א הידיעה, זה מאוד חד-משמעי, וזה בסדר. אתה יכול לקנות רק ממי שמייצג בחוק את הרכב אותו אתה מייבא. זאת כוונתכם.

עוזי יצחקי:

ההסכם הוא עם היצרן.

צבי (צביקה) פולק:

הרי אין כוונתכם שיבואן מקביל יילך ל"דילר" של "הונדה" ויביא "טויוטה", כי אחר-כך כל שרשרת הבטיחות תשתבש.

אבנר פלור:

זה במסגרת ההגדרה "סוכן מורשה". אני מפנה אותך לפסקה (6) בסעיף 1, שם כתוב "שלפיו הוא מורשה למכור את הרכב המיובא מתוצרת יצרן הרכב". אין טעם לחזור על זה בכל מקום. זה ברור.

צבי (צביקה) פולק:

סליחה שאני מתעקש, אבל ההגדרה הזאת נתונה בפירוש לפרשנות. "סוכן מורשה של יצרן רכב מיובא מסוג 1M" זה סוכן רכב של "הונדה". על פי ההגדרות הללו אני יכול להביא ממנו "טויוטה". אין זאת כוונתכם, אני בטוח בכך.

יעקב גנות:

אדוני טועה.

צבי (צביקה) פולק:

זה שאמרת שאני טועה, זה עדיין לא הופך אותך לצודק, אדוני המנכ"ל.

היו"ר אופיר אקוניס:

צריך להיות הסבר מלומד. לא להגיד לו שהוא טועה, עם כל הכבוד. גם אנחנו רוצים לדעת.

יצחק וקנין:

אדוני אומר לו שהוא טועה, אך לא מסביר לנו. האם מה שהוא אומר גורע? זאת השאלה. אם זה לא גורע, אז אין בעיה.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

האם הניסוח הקיים עונה על הבעייתיות שהוא העלה?

אתי בנדלר:

תצביע שוב לאן אתה מפנה את הוועדה.

אבנר פלור:

אני מפנה אתכם לפסקה 1(6), שם מגדירים "סוכן מורשה". שם מדובר על יצרן הרכב. כלומר, זה לא משתמע לשתי פנים.

שרית זוכוביצקי-אור:

יש כאן מערכת יחסים חוזית.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

הבעיה הזאת פתורה.

אבנר פלור:

לגבי התוצר, מר אבי גונן, המהנדס הראשי לרכב יוכל להגיד, אבל מבחינתנו היום אנחנו קובעים את התוצר של הרכב על-פי מסמכי התקינה שלנו.

צבי (צביקה) פולק:

סליחה, פסקה 1(6) לא עונה על הסוגייה שהעליתי. יש דברים שנצטרך, כי בסופו של דבר על-פיהם יהיה הייבוא הנכון או הלא נכון. גם כאן אין ה"א הידיעה. אתה יוצר מקבילות. בהגדרת "סוכן מורשה" כתוב: "אדם הקשור עם יצרן רכב מיובא", ולא כתוב: "עם יצרן הרכב המיובא".

אבנר פלור:

תקרא את המשך הפסקה: "...שלפיו הוא מורשה למכור את הרכב המיובא מתוצרת יצרן הרכב". ההגדרה לא משתמעת לשתי פנים.

עוזי יצחקי:

התשובה שענה מנהל אגף הרכב מקובלת עלינו.

טל ברנר דרורי:

אם זה לא גורע, למה לא להוסיף גם את ה"א הידיעה?

צבי (צביקה) פולק:

אין בזה חסם וזה לא גורע. למה ההתעקשות?

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

לא צריך לשנות, כי התשובה קיימת.

אתי בנדלר:

גברת זוכוביצקי, כוונתכם ברורה. בשלב שזה יובא לנוסח הסופי בפני הממונה על נוסח החוק במשרד המשפטים, אני מציעה שתוודאי שאין צורך בתיקון.

שרית זוכוביצקי-אור:

לדעתי היא הורידה את ה"א הידיעה.

אתי בנדלר:

אז יש לכם את נסחית החוק במשרד המשפטים ויש לכם את ההצהרות של משרד התחבורה שיופיעו בפרוטוקול הישיבה.

יצחק וקנין:

מעניין אותי, עו"ד אתי בנדלר, מה את חושבת.

אתי בנדלר:

לדעתי זה נראה בסדר גמור.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש הערות נוספות לסעיף 1?

צבי (צביקה) פולק:

אנחנו מבקשים את המילה "תוצר" להחליף ב"יצרן".

אבי גונן:

אתייחס לעניין הגדרת "תוצר". לפי התקינה זה Make או Manufacture. Manufacturer – יש לו הרבה מאוד סעיפים והרבה מאוד חלוקות. למשל, "טויוטה" מייצר רכבים ביפן וגם בטורקיה ואולי בעוד כמה מקומות. בתוך התקינה יש גם Assembly, היכן מרכיבים את הרכב. יש הרבה מאוד פרמטרים בתהליך הייצור.

אם נגדיר "יצרן", ונניח שמייבאים מטורקיה, אז היצרן יהיה רק טורקיה? זה לא כל-כך מדויק. זה עלול לעוות את הכוונה של הייבוא המקביל. לעומת זה, Make – היצרן מגדיר את ה-Make וזכותו להגדיר את השם שהוא רוצה. ברוב המקרים זה גם שֵם היצרן, כלומר "פורד" זה "פורד". יש מקרים יוצאי דופן, כמו למשל הרכב "דייהו" שיובא בזמנו, "שברולט" קנתה אותו והיא מוכרת אותו תחת make של "שברולט", אך ייתכן שבאירופה הוא נמכר כ"דייהו". ה-Make מייצג הכי נכון מבחינת התקינה, מבחינת היכולת שלנו לזהות את הרכב שמיובא.

עוזי יצחקי:

לזהות שזה המוצר.

יעקב (יקי) אנוך:

אבל אם למילה "תוצר", לצורך העניין, כפי שהסביר ידידי מר אבי גונן, יש גם פירוש של Make וגם פירוש של Manufacturer, אז זה לא חד-ערכי. המילה "יצרן" יש לה פירוש חד-ערכי, ויצרן "טויוטה" הוא יצרן "טויוטה" בטורקיה והוא יצרן "טויוטה" בארצות-הברית, ביפן או בישראל אם ירצה, הוא יצרן "טויוטה" בכל מקום בעולם. אנחנו לא מדברים היכן ייצרו את המוצר. הוא שֵם היצרן.

עוזי יצחקי:

אבל לא ברור מה השינוי מהיום, מה הבעיה.

אבי גונן:

מבחינתנו הגדרה על-פי "יצרן" תהיה בעייתית. אנחנו הרי מאשרים את התקינה לפי מקום הייצור.

יעקב (יקי) אנוך:

מה זה "תוצר", Make או Manufacturer?

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מבין שאתם מעדיפים להשאיר את הנוסח הקיים.

שמואל טננבאום:

אני רוצה להוסיף משהו בסעיף הזה. לדעת המועצה לצרכנות צריך לדרוש שליבואן יהיה אישור מה"דילר" שהוא נמצא ברשימת ה-Recall של החברה. אחרת, יגיעו רכבים ויהיו תקלות שלא נדע איך לטפל בהן. תודה.

יעקב (יקי) אנוך:

אדוני היושב-ראש, לפני שאתה מעלה את הסעיף להצבעה, ברשותך, כפי שהגדיר מר אבי גונן, למושג "תוצר" יש שתי משמעויות: Make ו-Manufacturer. אפשר להחליט מה זה. אין לנו בעיה, תכתבו מול המונח מה זה, אם הכוונה ל-Make או ל-Manufacturer, כי אלה שני דברים שונים. או תכתבו "יצרן", שלעניות דעתנו כולל את הכול, ואין בזה שום חסם. אני מסתכל בעיניים שלכם, כמי שמחפשים את החסם הסמוי, שמא אנחנו מכניסים כאן חסם. אין כאן שום חסם.

אבנר פלור:

אדוני היושב-ראש, אנו סבורים שיש להמשיך את המצב הקיים. אם יראו לנכון להוסיף הגדרה, נוסיף, אבל על-פי המצב הקיים היום אין טעם לשנות את זה.

אתי בנדלר:

לא תוכלו לראות לנכון ולהוסיף.

עוזי יצחקי:

זה המצב הקיים היום. כפי שחיים עם זה היום, יחיו עם זה גם בהמשך.

אתי בנדלר:

היום אין הגדרה. גם בצו הנוכחי יש שימוש במונח "תוצר" ללא הגדרה. עד כה לא הועלתה בעיה בקשר לכך. עכשיו מעלים כאן בעיה. אז אי אפשר לשוב ולהסתמך על כך שזה מופיע בנוסח הקיים כדי לא להתייחס לבעיה, ככל שהיא קיימת.

עוזי יצחקי:

היא לא קיימת.

אתי בנדלר:

ניתן הסבר מקצועי, שאפשר להשתמש במונח "תוצר" בשני מובנים, ואם המשרד מתכוון אך ורק למובן אחד אז אין שום סיבה לא להגדיר את זה.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

עוד פעם, אולי תסביר מה המשמעות של המילה "תוצר" ולמה היא צריכה להופיע בצו, למה היא עונה על הבעיה.

אבי גונן:

הלכה למעשה, בפועל, למרות שזה לא מופיע בחוק, אנחנו משתמשים במונח "תוצר" כבר שנים וזה עונה לדרישות הלקוחות והצרכנים. אציג דוגמה. "קדילאק", למשל, זה תוצר GM. אם ארשום עכשיו "GM", אז מה בדיוק הרכב: "קדילאק" או GM?

צבי (צביקה) פולק:

סליחה, "קדילאק" זה דגם. זה לא תוצר.

עוזי יצחקי:

זה המונח הקיים היום ורוצים להשאיר אותו.

צבי (צביקה) פולק:

אחת הסיבות שלא התעוררו בעיות עד היום, שלא היה ייבוא מקביל והנושאים הללו היו לא רלוונטיים. עכשיו כשיש ייבוא מקביל, הנושא רלוונטי, ולכן מה שהיה נכון עד היום ולא יצר בעיה עלול ליצור בעיה בעתיד.

אתי בנדלר:

אנשי משרד התחבורה אומרים, אם אני מבינה נכון, שהם מעדיפים להשאיר את המונח הזה עמום, באופן שלפעמים משתמשים במובן של יצרן ולפעמים במובן של ה-Make.

צבי (צביקה) פולק:

זה לא תשובה.

אבנר פלור:

אנחנו מתבססים, כפי שאמר גם אבי גונן, על "התוצר", מה שנכתב בהוראת רישוי וברישיון הרכב, על בסיס תעודות תקינה שמקבלים מאירופה ומארצות-הברית. ההגדרה נותרת בעינה, אנחנו לא משנים אותה. אם באירופה זה "סובארו" אז גם כאן זה "סובארו" מבחינת ה-Make. אז אין טעם לשנות את זה. לדעתי צריך להמשיך עם ההגדרה הקיימת.

צבי (צביקה) פולק:

הנה, השתמשת ב-Make ולא ב-Manufacturer. Make זה יצרן. אז תכניס את המונח "יצרן".

אבנר פלור:

המצב היום יכול להמשיך בהתבסס על מסמכי תקינה.

היו"ר אופיר אקוניס:

הממשלה לא תומכת בשינוי המונח? הממשלה דבקה בנוסח?

עוזי יצחקי:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

נשמע כעת הערות לכל הפסקאות שבסעיף 1 ביחד. אני מבקש לרכז את כל ההערות, ואנחנו נצביע. הודעתי שאני עומד להצביע על הסעיף הראשון.

קריאה:

אבל לא אפשרת לנו לגמור לדון.

היו"ר אופיר אקוניס:

הביטו, לא נאמר עכשיו את כל ההגדה של פסח, עם כל הכבוד. אנחנו מבקשים להצביע. ביקשתי שתרכזו את ההערות שלכם. אנחנו מכירים את הדברים האלה. אצביע על כל סעיף 1. אני מבקש לשמוע הערות לכל הפסקאות ביחד.

יעקב (יקי) אנוך:

בפסקה (3), כתוב: ""יצרן רכב מיובא" – יצרן רכב מיובא או אדם שיצרן רכב מיובא הסמיכו בכתב למשך שלוש שנים לפחות לפעול מטעמו ולמכור רכב מיובא מתוצרתו בישראל ועל שמו מסמכי התקינה". כאן העברנו הערה גם בכתב, אנחנו מבקשים להתאים את זה לדירקטיבה האירופאית ולהפוך את זה ל"חמש שנים".

עוזי יצחקי:

זה חסם מיותר.

יעקב (יקי) אנוך:

חסם למי? ליבואן רגיל?

עוזי יצחקי:

גם הדירקטיבה האירופאית רק המליצה. עברנו על זה. אין שום סיבה לקבוע כאן "5 שנים". זה 3 שנים. מעבר לזה זה חסם.

יעקב (יקי) אנוך:

סליחה, את מי זה חוסם? מדובר על היבואנים המסורתיים ולא על ייבוא מקביל. איזה חסם יש בזה? איפה החסם?

עוזי יצחקי:

בשביל מה אתה צריך את זה? מה זה משנה?

יעקב (יקי) אנוך:

כפי שלא אשאל מה זה משנה שבכלל דנים בצו, אם דנים בצו, ואם רוצים לתקן עיוותים, ואם הקהילה האירופאית עברה ל-5 שנים, למה לא נאמץ את זה?

עוזי יצחקי:

היא רק המליצה.

יעקב (יקי) אנוך:

אף-על-פי שזאת רק המלצה, הקהילה האירופאית עברה ל-5 שנים.

עוזי יצחקי:

היא רק המליצה. כבוד היושב-ראש, 3 שנים זה מספיק. זה מראה על הרצינות.

יעקב (יקי) אנוך:

אדוני היושב-ראש, אם השיטה היא שמה שהציגו כאן הוא "כזה ראה וקדש", אז לשם מה אעיר הערות? אני לא רוצה לבזבז את מילותיי.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה לא מבזבז את מילותיך. תעיר הערות.

יצחק וקנין:

אני חייב להעיר כאן הערה, ואז אצא מן הדיון. רבותי, השתתפתי בדיונים רבים בוועדת הכלכלה. נראה לי שיש כאן איזו מלחמת עולם בין שני צדדים, כאשר כל צד עומד על קוצו של יו"ד ואין כל כוונה להגיע לשום פשרה. כך אני רואה את הדברים. מעולם לא התנהל דיון בצורה כזאת.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

מעלים סוגייה. כאשר בודקים מגלים שאין שום בעיה. זה רק עניין של הגדרות. אם רואים שההגדרה מספקת אז דבקים בה.

יצחק וקנין:

יש כאן דברים שהם סמנטיים.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

מתווכחים על הגדרות שאנשים כתבו אותן.

יצחק וקנין:

נראה לי שיש כאן איזו מלחמת עולם בין שני צדדים.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

אין שום מלחמות.

יצחק וקנין:

צד אחד מתחפר ואומר: לא אשנה אפילו קוצו של יו"ד. כך אני מבין.

כרמל שאמה:

כחבר ועדת הכלכלה, אתה קובע.

היו"ר אופיר אקוניס:

בדיוק כך. תיכף נשנה את סעיף 3. תחכה. אנחנו שומעים את ההערות, שומעים את המלצות הממשלה ומצביעים.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

חבר הכנסת וקנין, דיברת על יו"ד – אנחנו לא רוצים להכניס את היו"דים שימנעו מההליך הזה לפעול.

יצחק וקנין:

בואו ננמיך כאן קצת את הטון.

היו"ר אופיר אקוניס:

הטון מונמך מאוד. הכול בסדר גמור.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

הוא מייצג את האינטרס שלו, וזה בסדר, אבל הכינו כאן נוסחים, שומעים את ההערות, ואם היה צורך היו מתאימים את ההגדרות, אבל כל הגדרה עונה על הצרכים.

יעקב (יקי) אנוך:

כבוד השר, הנקודה שהעליתי, אין לה כלום עם ייבוא מקביל, אלא רק עם היבואנים המסורתיים. מכיוון שיש תהליך ואירופה עוברת ל-5 שנים, ואני לא מדבר על יבואנים מקבילים, מצידי תתן להם יום אחד, הם לא נוגעים בעניין, אנחנו – ואני מייצג את יבואני הרכב – רוצים להתיישר עם מה שקורה באירופה, ומבקשים להתיישר עם ה-"5 שנים" לגבינו. אם אתה לא רוצה ליישר קו לגבי ייבוא מקביל, אל תיישר.

היו"ר אופיר אקוניס:

משרד התחבורה אמר שהקביעה של "5 שנים" בדירקטיבה האירופאית היא המלצה.

קריאה:

הם עוברים ל-5 שנים, אבל לא כולם עברו עדיין.

כרמל שאמה:

אני מבין שאתם קובעים כאן "3 שנים" כדי לעודד כניסת יבואנים חדשים.

שרית זוכוביצקי-אור:

זה בהגדרת "יצרן". שים לב, לא מדובר כאן על יבואנים בארץ.

יצחק וקנין:

מה מפריע שלגבע היבואנים הוותיקים ייקבע "5 שנים"?

שרית זוכוביצקי-אור:

זה לא מתייחס ליבואנים, אלא ליצרנים בחוץ-לארץ.

יצחק וקנין:

ליצרנים. היינו הך.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו מגיעים לסוגיית המספר המינימלי.

יעקב (יקי) אנוך:

אני מעיר לא על המספר. בפסקה (6)(2), נכתב: "הוא מכר במהלך השנה שקדמה לשנת הבקשה לרישיון הייבוא יותר מ-2,000 כלי רכב חדשים", שלזה אין לי שום הערה. הייתי מבקש להוסיף: "מאותו תוצר אתו הוא קשור ליצרן הרכב". זאת גם כוונתכם, כי אתם הרי מדברים על בטיחות.

אבנר פלור:

הכוונה היתה ל-2,000 כלי רכב מכל תוצר, לאו דווקא מאותו תוצר, מכיוון שזה גם יהווה חסם.

יעקב (יקי) אנוך:

כלומר, אם הוא מכר "הונדה" אחת אז הוא כבר יכול למכור לארץ "הונדה" בתור יצרן? אני סבור שלא לכך התכוונתם.

אבנר פלור:

אני שוב חוזר. צריך לראות את כל המכלול של ההגדרה. הוא אמור להיות מקושר עם יצרן הרכב. לא ייתכן שהוא מקושר אתו ומוכר רק רכב אחד. בואו נהיה קצת הגיוניים. אם ב-2,000 כלי רכב, יש לפה ופה. ערכנו את הבדיקה שלנו.

צבי (צביקה) פולק:

אין לי בעיה עם ה-2,000.

אבנר פלור:

יש לך בעיה עם ה-2,000, כי אתה אומר "מאותו תוצר", וזה מגביל. זה חסם.

צבי (צביקה) פולק:

מדברים על בטיחות, ואתה רוצה לוודא שמי שנמצא מן הצד השני של הים יודע לספק את המידע, את ה-Recall'ים וכולי. לכן קבעת מאסה קריטית מינימלית שתראה את גודלו. אתה אומר שאם הוא מכר רכב אחד מן התוצר הזה, עדיין ישראלי יכול לייבא ממנו. איך זה עובד?

אבנר פלור:

כל פעם חוזרים על זה. אדוני היושב-ראש, היו שלושה קווים מנחים בכתיבת הצו: הבטיחות, הסביבה והצרכנים. אי אפשר בכל דבר להיתלות על נושא הבטיחות.

באשר להגדרה "סוכן מורשה", אני אומר שוב, תקרא את כל ההגדרה. מדובר על "הסכם תקף בכתב, למשך שנתיים לפחות מיום הגשת הבקשה לרישיון ייבוא, שלפיו הוא מורשה למכור את הרכב המיובא מתוצרת יצרן הרכב". בנוסף לכך, הוא חייב למלא את האמור בשתי הפסקאות שלאחר מכן.

אתי בנדלר:

לפי ההגדרה הזאת, התוצאה פשוטה מאוד. אם סוכן מורשה באחת ממדינות אירופה, יש לו הסכם תקף למשך שנתיים עם יצרן מסוים של רכבי "טויוטה" ועד כה היה לו הסכם עם יצרן אחר, עם "הונדה", והוא מכר 20,000 כלי רכב של "הונדה", זאת אומרת שהוא לא צריך להוכיח שהוא מכר עדיין כלי רכב אחד של "טויוטה". די שהוא מכר 2,000 כלי רכב של יצרן אחר לגמרי. לזה צריך לשים לב. אין לו ניסיון עם החברה שבקשר אליה מתבקש הרישיון.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

זה מעיד על הרצינות שלו.

אתי בנדלר:

אין לי בעיה. אבל זה מה שטענו.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

אני עוקב אחר התשובות, ואם הייתי שומע דבר לא הגיוני, הייתי מתקן. עמדתי על כך שיוודאו בצו שיהיה לו חוסן של עיסוק בנושא. אין שום קשר לסוג הדגם.

היו"ר אופיר אקוניס:

מי בעד סעיף 1? מי נגד? מי נמנע?

**הצבעה**

בעד סעיף 1 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

הסעיף נתקבל.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. סעיף 1 נתקבל.

לאה ורון:

חבר הכנסת ציון פיניאן הצביע במקום חבר הכנסת דני דנון. חבר הכנסת דניאל בן-סימון הצביע במקום חבר הכנסת עמיר פרץ.

יעקב (יקי) אנוך:

לא סיימנו להעיר. יש שם שגיאת כתיב. בואו לפחות נתקן אותה. בפסקה (8), במשפט שאומר "בטיחותי למשתמשים בו ולכלל הציבור".

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

הפסיק יתוקן.

שרית זוכוביצקי-אור:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| תיקון סעיף 2א | 2. | "בסעיף 2א לצו העיקרי, אחרי סעיף קטן (א) יבוא:  "(א1) יבואן מקביל יודיע לקונה כי הרכב שקנה מיובא מסוכן מורשה של יצרן רכב מיובא;"" |

כאן אנחנו רוצים ליצור ודאות ולחייב את היבואנים לגלות לצרכנים שהם מייבאים את הרכב לא מהיצרן עצמו, אלא מסוכן מורשה של היצרן.

עוזי יצחקי:

גילוי נאות.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש הערות לסעיף 2? אין. מי בעד סעיף 2? מי נגד? מי נמנע?

**הצבעה**

בעד סעיף 2 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

הסעיף נתקבל.

היו"ר אופיר אקוניס:

סעיף 2 נתקבל.

שרית זוכוביצקי-אור:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| תיקון סעיף 3 | 3. | "האמור בסעיף 3 לצו העיקרי יסומן (א) ובו – | |
|  |  | (1) | בפסקה (1), בסופה יבוא "בעל עניין בו ומנהלו הכללי הם תושבי ישראל ולמנהלו הכללי יש כתובת עסקים בישראל"; |
|  |  | (2) | במקום פסקה (2) יבוא : "(2) יש לו הסכם תקף בכתב עם יצרן הרכב המיובא או עם סוכן מורשה של יצרן הרכב המיובא, למשך שלוש שנים לפחות"; |
|  |  | (3) | בפסקה (3), בראשה יבוא "אם הוא יבואן ישיר"; |
|  |  | (4) | בפסקה (4), אחרי "לרכב המיובא" יבוא "על ידו"; |
|  |  | (5) | במקום פסקה (5) יבוא:" |

כאן אני קוראת תיקון, כי ראינו את ההערות בקשר למחוזות וחשבנו שיש מקום להתייחס לכך.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

לבקשת היושב-ראש.

עוזי יצחקי:

זה תואם עם משרד המשפטים.

שרית זוכוביצקי-אור:

בחנו את זה, ומצאנו לנכון לקבל את ההערה הזאת. אנחנו מתקנים: במקום "ערים" יבוא "מחוזות", ונוסיף את מחוז הצפון, ולכן הנוסח יהיה כדלקמן:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  | "(5) הוא המציא התחייבות ליתן שירותי תחזוקה לרכב באמצעות מוסך שירות מרכזי המצוי באחד ממחוזות אלה: תל-אביב-יפו ומרכז, ירושלים, חיפה, דרום וצפון;" |

היו"ר אופיר אקוניס:

כולם ערים לשינוי כאן?

שרית זוכוביצקי-אור:

כן. הוספנו את מחוז הצפון, והפכנו את זה למחוזות, כאשר מחוז תל-אביב ומרכז מופיעים ביחד.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  | ("5א) הוא המציא רשימת מוסכים שהוא קשור עימם בהסכם תקף בכתב שלפיו מתחייב מוסך לספק שירות לרכב המיובא על ידו." |
|  |  | (6) | אחרי סעיף קטן (א) יבוא:  "(ב) על אף האמור בסעיף קטן (א)(5) ו-(5א),המבקש לייבא טרקטורון – המציא הסכם עם מוסך מורשה לתיקון טרקטורונים או אופנועים או שהוא בעל רישיון למוסך כאמור." |
|  |  | (7) | בפסקה (7), בסופה יבוא "והוכיח לרשות לגבי הרכב, כי הוא מקיים את תקנות התעבורה ובפרט את דרישות החובה כמשמעותן בהן ומתאים לשימוש בתנאי הסביבה בארץ." |
|  |  | (8) | במקום פסקה (8) יבוא:  "(8) המציא לרשות, להבטחת קיום הוראות צו זה, ערבות בנקאית אוטונומית בלתי מותנית צמודה למדד המחירים לצרכן שתוקפה למשך ארבעים ושניים חודשים והמתחדשת לאחר 36 חודשים בסכום בשקלים חדשים כמפורט להלן: |
|  |  |  | "(א) ליבוא אופנוע וטרקטורון – 1,000,000"; |
|  |  |  | (ב) ליבוא רכב למעט אופנוע וטרקטורון – 8,000,000"; |
|  |  | (9) | בפסקה (10) – |
|  |  |  | (א) ברישה, במקום "ייתן" יבוא "התחייב ליתן"; |
|  |  |  | (ב) בפסקת משנה (א), במקום "לאופנוע" יבוא "לאופנוע ולטרקטורון" ובמקום "מכירת האופנוע" יבוא "מכירתם"; |
|  |  |  | (ג) במקום פסקת משנה (ב) יבוא: |
|  |  |  | "(ב) לרכב אחר מזה שפורט בפסקת משנה (ג) – לתקופה שלא תפחת משנתיים מיום מכירת הרכב, ובלבד שלא יפחתו היקף האחריות ותנאיה מאחריות שניתנה ליבואן בהסכם עם יצרן הרכב המיובא או עם סוכן מורשה שלו; |
|  |  |  | "(ג) לאוטובוס, מונית, רכב עבודה, זוטובוס, רכב סיור או רכב מסחרי, שמשקלו הכולל המותר עולה על 10,000 ק"ג – לתקופה של שנתיים מיום מכירת הרכב או עד הגיעו ל-100,000 ק"מ, המוקדם מבין השניים, ובכל מקרה לא פחות משנה."; |
|  |  | (10) | אחרי פסקה (10) יבוא: |
|  |  |  | "(11) המציא התחייבות בכתב מיצרן הרכב המיובא או מסוכן מורשה שלו להמציא ליבואן באופן מיידי מידע על תקלת בטיחות סדרתית שנתגלתה בייצור של דגם רכב שישווק בישראל באמצעות היבואן, הכולל הוראות טכניות ואספקת מוצרי תעבורה הדרושים לתיקונה; |
|  |  |  | (12) המציא אישור מרואה חשבון המעיד כי יש לו הון עצמי בסך 10,000,000 שקלים חדשים לפחות ואם הוא מייבא אופנועים או טרקטורונים – 1,500,000 שקלים חדשים לפחות". |
|  |  |  | (13) המציא התחייבות לרשות לדווח בכתב בתוך שבעה ימים על ירידה בהון העצמי, אם פחת מן ההון העצמי הקבוע בפסקה (12) ."" |

היו"ר אופיר אקוניס:

אם יש דברים מיוחדים שצריך להסביר, תסבירו, ואחר-כך נשמע הערות מיוחדות. חבר הכנסת שאמה ביקש להעיר.

כרמל שאמה:

יש לי הערה לעניין סעיף 3(2): "יש לו הסכם תקף בכתב עם יצרן הרכב המיובא או עם סוכן מורשה של יצרן הרכב המיובא, למשך שלוש שנים לפחות". קיבלנו הערות וטענות, ש-3 שנים זה מעט מדי. מקובל עליי הרעיון ליצור מעין עידוד ינוקא ליבואן חדש, שלא יצטרך להחזיק בהסכם רחב וארוך שנים. אבל הייתי מציע ליצור הפרדה, ולהגיד שהחדשים יצטרכו 3 שנים, ואחרי כן זה יהפוך ל-5 שנים. אדוני השר, הבנת את כוונתי? להשאיר את הרעיון של 3 שנים.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

מה מקובל היום בכלל, גם לגבי יבואנים רגילים?

אבנר פלור ושרית זוכוביצקי-אור:

3 שנים.

כרמל שאמה:

אז אני לא מבקש לשנות.

שרית זוכוביצקי-אור:

סעיף 3 מתייחס לתנאים לקבלת רישיון ייבוא.

בפסקה (1), היום קבוע שזה תאגיד הרשום בישראל, ואנחנו חייבנו שבעל העניין והמנהל הכללי יהיו אף הם תושבי ישראל ושתהיה כתובת עסקים בישראל, כדי שיהיה למי לפנות.

עוזי יצחקי:

זאת נקודה חשובה, שתהיה כתובת למי לפנות.

שרית זוכוביצקי-אור:

שתהיה כתובת ושהיבואן יהיה עם מרב הזיקות האפשריות למדינת ישראל, ושניתן יהיה להשיג אותו ואת המנהל שלו כאן בארץ. לא הסתפקנו ב"תאגיד רשום".

עוזי יצחקי:

זה תשובה למי שטען שהוא יתאדה או ייעלם.

חמד עמאר:

ואם הוא פשט רגל, מה זה יעזור?

אתי בנדלר:

לא מצאתי בשום מקום בחקיקה את המונח "כתובת עסקים". למה אתם מתכוונים ב"כתובת עסקים"?

שרית זוכוביצקי-אור:

למנהל יש כתובת עסקים, משרד בישראל.

כרמל שאמה:

הקורלציה בין מחיר אופנוע למחיר רכב היא לא 1 ל-8.

דפנה עין דור:

אבל מספר האופנועים מצומצם יחסית פר יבואן.

שרית זוכוביצקי-אור:

בפסקה (2), באשר לחובה של הסכם תקף ל-3 שנים, בסך הכול עיגנו במסגרת הצו את הדרישה הקיימת היום בנהלים.

פסקה (3) עוסקת בהתחייבות לספק מוצרי תעבורה. מכיוון שעל-פי בדיקה לא ניתן לקבל את ההתחייבות הזאת מן היבואן המקביל, מן הסוכן המורשה, וכדי להפוך את זה לישים, תיקנו, והוספנו שהתחייבות היצרן לספק מוצרי תעבורה תהיה רק של היבואן הישיר.

אתי בנדלר:

מה לגבי מוצרי תעבורה של יבואן מקביל?

שרית זוכוביצקי-אור:

קודם כול, הוא יתחייב בעצמו לספק מוצרי תעבורה. על-פי בדיקה, הסוכן המורשה לא מספק התחייבויות לספק מוצרי תעבורה. לכן, אם היינו כותבים את הדרישה, אי אפשר היה לעמוד בה. כן חייבנו את היבואן המקביל להתחייב לספק מוצרי תעבורה, כאשר על-פי הבדיקה שלנו לא אמורה להיות בעיה של אספקת חלקי חילוף וחלקים מקוריים. זה עניין כלכלי רווחי.

עוזי יצחקי:

לא אמורה להיות בעיה. יש כאן נציגים של חברות שעוסקות בחלפים תחליפיים ונציגים של יבואנים.

אתי בנדלר:

זה מופיע באחד הסעיפים הבאים?

שרית זוכוביצקי-אור:

בסעיף הבא, בהתחייבות של היבואן הישראלי לספק מוצרי תעבורה.

בפסקה (4) – אם פסקה (3) עוסקת בהתחייבות של היבואן כאן לספק מסמך התחייבות מן היצרן בחוץ-לארץ, שזה יחול רק על היבואן הישיר, התחייבות היבואן בארץ לספק מוצרי תעבורה תחול על כולם, גם על היבואן הישיר וגם על היבואן המקביל, רק לכלי הרכב שמיובאים על-ידו כמובן. זה תיקון נוסף שהכנסנו.

בפסקה (5), שעוסקת בשירותי תחזוקה בפריסה ארצית, אמרנו שעליו לתת התחייבות לספק שירותי תחזוקה באחד מן המחוזות. במקביל עליו להמציא רשימת מוסכים שהוא קשור עימם בהסכם תקף, כדי שיהיה ברור מה הוא היקף השירותים. אנחנו מניחים, נקודת המוצא היא שלא יהיו חסרים מוסכי שירות שישמחו לטפל בכלי הרכב המיובאים. זה עניין כלכלי, רווחי.

שמואל טננבאום:

זה הרעת המצב הקיים.

עוזי יצחקי:

זה לא הרעת המצב הקיים. יש היום מוסכים שיכולים לתת את השירות. יהיו התקשרויות. תנאי השוק הם שיכתיבו את מה שיהיה בפועל. לכן, אל תכניסו לשום פניקה. יינתנו שירותי תחזוקה ברמה לא פחות טובה מאשר היום, אפילו להיפך.

גיא בוסי:

על-ידי מי?

עוזי יצחקי:

על-ידי מוסכי שירות.

גיא בוסי:

של היבואן הישיר.

עוזי יצחקי:

לא של היבואן הישיר. של כולם.

שמואל טננבאום:

יש כאן הסרת אחריות מהיבואן.

עוזי יצחקי:

אני רוצה להזכיר לכם שמי שנותן היום שירות מהייבוא הישיר זה אתם.

שרית זוכוביצקי-אור:

חשבנו שנכון להכניס הקלה בעניין ייבוא טרקטורונים ואופנועים. שם לא ביקשנו מוסך שירות אלא הסתפקנו בדבר מקל יותר, במסגרת פסקה (6), שזה יהיה הסכם עם מוסך מורשה לתיקון טרקטורונים, לא מוסך שירות, או שהוא בעצמו בעל רישיון מוסך.

פסקה (7) מתייחסת לרכב המיובא. אם עד עכשיו דיברנו על היבואן, הפסקה הזאת מתייחסת לרכב המיובא. אנחנו רוצים להבטיח שהרכב יעמוד בתקנות התעבורה, ומכוח זה יעמוד בדרישות התקינה.

עוזי יצחקי:

בעניין הזה אני חייב לענות לשאלות שעלו כאן. כבוד חבר הכנסת וקנין, זה מראה ומוכיח שרמת הרכב שיגיע מבחינת הבטיחות לא יפחת ממה שקיים היום, לכן אין חשש לבטיחות. לא נכניס מוצרים עם ערך פחוּת.

יצחק וקנין:

זה אם הכול הולך כפי שצריך.

עוזי יצחקי:

כך יהיה, כי זה מה שמחייב.

שרית זוכוביצקי-אור:

באשר לערבות האוטונומית, בפסקה (8), היום יש קשר בין גובה הערבות ובין העובדה שליבואן יש מוסך או אין מוסך בבעלותו. סברנו שהקשר הזה לא רלוונטי יותר, ולכן קבענו ערבות בנקאית – לייבוא אופנוע וטרקטורון בסך מיליון שקלים, ולייבוא רכב אחר בסך 8 מיליון שקלים.

כל התיקונים הנוספים הם סמנטיים.

בפסקה (9) לתיקון, באשר לאחריות, קבענו שתקופת האחריות תהיה שנתיים. הכנסנו הקלה לגבי רכבים שנוסעים מספר רב של קילומטרים, כמו אוטובוס ומונית, והגבלנו במספר קילומטרים ומינימום שנה.

אתי בנדלר:

יש עוד שינוי מהותי לגבי אחריות בתקופות האחריות לעומת הקיים היום, אם הבנתי נכון.

עוזי יצחקי:

גם היום זה שנתיים.

אבנר פלור:

היום מי שנותן את האחריות – האחריות חלה במשך שנה על היבואן ובמשך שנה על היצרן. כאן אנו נותנים את האופציה של השנתיים על-ידי היבואן.

אתי בנדלר:

בהתאם לנוסח הקיים היום, האחריות בשנה השנייה לא יכולה להיות בהיקף פחוּת מאשר בשנה הראשונה, וכעת אתם מסירים את המגבלה הזאת.

שרית זוכוביצקי-אור:

עדיין יש מגבלה שקובעת שהיקף האחריות ותנאי האחריות לא יפחתו מאלה שניתנו ליבואן בהסכם עם היצרן.

אתי בנדלר:

זה מה שנותן לו היצרן, אבל עקרונית אדם יכול לקנות היום רכב, לקבל אחריות לשנתיים או ל-3 שנים, והיקף האחריות, מעבר לשנה הראשונה, יהיה מוגבל. זה שונה מן המצב הקיים היום. נכון?

אבנר פלור:

אסביר שוב, ואענה גם על השאלה שלך. אנחנו קובעים היום שהיבואן צריך לתת אחריות לשנתיים, ובכל מקרה ובכל מצב האחריות שתינתן לא תפחת מן האחריות שהיצרן נותן או הסוכן המורשה נותן. כלומר, אם הסוכן המורשה, במקרה של ייבוא מקביל, נותן היקף אחריות מסוים, את זה מחויב לתת היבואן.

אתי בנדלר:

זה עדיין לא עונה לשאלה שלי, אבל אני מניחה שזה מניח את דעת הוועדה והשר, אז אפשר לעבור הלאה.

אבנר פלור:

אני לא מבין למה זה לא עונה על שאלתך. אמרתי שהאחריות של היבואן המקביל, לשנתיים לפחות, תהיה בהתאם לאחריות שנותן הסוכן המורשה.

אתי בנדלר:

אם הסוכן המורשה נותן לו אחריות מסוימת לשנה אחת ואחריות מופחתת לשנה השנייה, זה מה שיחול על הצרכן שרוכש את הרכב, בניגוד למצב הקיים היום, שהיום לא מרשים ליבואן להפחית את היקף האחריות בשנה השנייה.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

יש היום חברות שנותנות אחריות רק לשנה אחת?

אבנר פלור:

כן. מבחינת היצרן. היום מחייבים לתת שירות של שנתיים לצרכן.

שרית זוכוביצקי-אור:

הלקוח ייהנה משנתיים אחריות בכל מקרה.

אבנר פלור:

היום היצרן יכול לתת אחריות רק לשנה.

יעקב (יקי) אנוך:

לא, הוא לא יכול.

אתי בנדלר:

אני לא מביעה דעה, אם טוב או לא טוב, אבל רציתי להפנות את תשומת הלב לכך. הצו בנוסחו הנוכחי מחייב תקופת אחריות של שנתיים, שבמהלכה אי אפשר לצמצם את היקף האחריות בשנה השנייה לעומת השנה הראשונה. את המגבלה הזאת הסירו בנוסח החדש של הצו.

אתי רייטן:

האחריות במשך השנתיים צריכה להיות בהיקף ובתנאים של היצרן.

אתי בנדלר:

נכון, או של הסוכן המורשה. כלומר, אם הסוכן המורשה נותן אחריות מצומצמת ליבואן המקביל, אז הצרכן בארץ יקבל אחריות מופחתת, לעומת המצב היום בצו.

אתי רייטן:

נכון, אבל זה עניין התחרות.

יצחק וקנין:

למה להשאיר את זה לתחרות? למה לא לעגן את זה בצו?

אתי בנדלר:

הנוסח הנוכחי מאפשר לצמצם את היקף האחריות לעומת המצב הקיים היום.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

היום יש חברות ייבוא שנותנות אחריות רק לשנה?

עוזי יצחקי:

הוא נותן אחריות לשנה וקונה ביטוח לעוד שנה.

אתי בנדלר:

היום אסור להן.

לאה ורון:

גם אם יש, זה בניגוד לחוק.

יצחק וקנין:

אני לא מבין, אתם נגד הצרכנים? כך אני מבין אתכם. מצד אחד, אתם רוצים שהמחירים יירדו, אבל כאשר זה נוגע לאחריות אתם הולכים לרעת הצרכנים.

אתי בנדלר:

היום חייבים לתת אחריות לשנתיים לפחות, ובהיקף שווה במשך כל השנתיים. אני זוכרת את הדיון שהתנהל בוועדה ואת התיקון שהוכנס בזמנו בצו ושאושר בוועדה, שהיה בעקבות הרבה מאוד הטעיות של צרכנים, שאמרו להם שיש להם אחריות לשנתיים, אבל בפועל בשנה השנייה האחריות היתה מצומצמת בהרבה והם לא ידעו על כך, ואז השר בא וביקש לתקן את הצו, והתיקון הזה התקבל בוועדה. היום חוזרים אחורה מן הבחינה הזאת. אם זה טוב או לא טוב, אינני מביעה עמדה.

אבנר פלור:

אני רוצה להסביר מה כתוב בצו הקיים. הצו הקיים היום מורה על שנתיים אחריות – שנה אחת אחריות של היצרן, ובשנה השנייה אחריות של היבואן. זה מופיע בסעיף 3(10)(ב). עכשיו מציעים שהאחריות לשנתיים תהיה של היבואן, בלי קשר ליצרן.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה הבעיה כאן?

צבי (צביקה) פולק:

מר פלור, מה שאמרת לא מדויק. היועצת המשפטית של הוועדה דייקה מאוד בדבריה.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

עם כל הכבוד, ביקשתי ממנה להגיד את הדברים פעם נוספת כי הנושא חשוב. עכשיו הדברים התחדדו. היבואן המקביל ייתן אחריות לשנתיים. זה הכול.

צבי (צביקה) פולק:

זה לא עולה מנוסח הצו.

שרית זוכוביצקי-אור:

הנוסח המוצע הוא: "לרכב אחר מזה שפורט בפסקת משנה (ג) – לתקופה שלא תפחת משנתיים מיום מכירת הרכב, ובלבד שלא יפחתו היקף האחריות ותנאיה מאחריות שניתנה ליבואן בהסכם עם יצרן הרכב המיובא או עם סוכן מורשה שלו".

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

יפה. כלומר, הוא מתחייב לשנתיים, ואם היצרן ייתן לו יותר הוא מתחייב לתת גם את זה.

צבי (צביקה) פולק:

אבל תחולת האחריות כאן לא כתובה. הוא יכול לתת בשנה השנייה אחריות אפסית כמעט.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

מה המשמעות של נוסח הצו המוצע?

אבנר פלור:

המשמעות היא שהתחולה שהיצרן נותן, היבואן צריך לתת. כלומר, זה לא יפחת מהיקף תחולת האחריות שהיצרן נותן.

כרמל שאמה:

זה לא יפחת מן האחריות שהיצרן נתן ליבואן. זה יכול להיות גם אפס.

אתי בנדלר:

נכון, זה יכול להיות אפס, וזה יכול להיות אחריות מורחבת בשנה הראשונה ואחריות קרובה לאפס בשנה השנייה.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

על מה חתום היבואן הקיים?

קריאה:

על שנתיים אחריות מלאה.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

כתוב מה היקף האחריות שלו?

אתי בנדלר:

כן.

אבנר פלור:

בצו הקיים כתוב: "... שלא יפחתו היקף האחריות שלו ותנאיה במהלך התקופה כולה". כאן להיפך, אנחנו דווקא מוסיפים.

אתי בנדלר:

אל תגיד "להיפך", אתה מטעה את השר ואת הוועדה.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

מה מוצע עכשיו?

אבנר פלור:

כעת מוצע שהאחריות תהיה "לתקופה שלא תפחת משנתיים מיום מכירת הרכב, ובלבד שלא יפחתו היקף האחריות ותנאיה מאחריות שניתנה ליבואן בהסכם עם יצרן הרכב המיובא או עם סוכן מורשה שלו".

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

בתנאי שהתנאים לא יפחתו ממה שנקבע בהסכם עם היצרן בשנה הראשונה גם?

קריאה:

לא. יש לו Back to back על השנה השנייה רק.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

היום לא מוטלת עליכם שום מגבלה שונה מאשר מציעים כאן. תקרא את הסעיף הקיים היום בצו.

קריאה:

אדוני השר, זה עניין צרכני שלא נוגע ליבואנים.

אתי בנדלר:

בוודאי שזה עניין צרכני.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

בנוסח הצו הנוכחי כתוב "ושלא יפחתו היקף האחריות ותנאיה במהלך התקופה כולה". האם יש בעיה לאמץ אותו נוסח גם בתיקון לצו? אין בעיה.

היו"ר אופיר אקוניס:

יפה מאוד. זה הכול. נשנה את זה.

אבנר פלור:

אני רוצה להבהיר לגבי היבואן המקביל, את האחריות יכול שהיבואן ייתן.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

כן. אנחנו לא מדברים מי ייתן, אלא מה ההיקף. ההיקף הוא לפי מה שהיצרן נתן לו בשנה הראשונה. היקף השירות לא יפחת במשך התקופה ממה שקיים. הם רצו לכתוב סעיף מיטיב, שאם יצרן נותן אחריות ל-3 שנים אז היבואן המקביל יצטרך לתת ל-3 שנים – "בתנאי שלא יפחת". אני מציע לא לוותר על זה.

כרמל שאמה:

לא הייתי מוותר על האלמנט הזה: "שלא יפחת".

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

יש רכבים אמריקאים שנותנים אחריות ל-3 שנים. אפשר לתת יותר, "ובלבד שלא יפחת ממה שהיצרן נותן". אם היצרן נותן 3 שנים אחריות, אז למרות שהוא מתחייב לשנתיים הוא יהיה חייב לתת את מלוא מה שהיצרן נותן, גם אם זה 3 שנים. תחילו את זה גם על היבואנים הקיימים, תחילו את זה על כולם, שאם הם מקבלים מהיצרן אחריות לתקופה ארוכה יותר משנתיים הם צריכים לתת את זה לצרכן.

ניסים בנימין:

כבוד השר, כפי שאמרת, היצרנים עכשיו נותנים אחריות למשך זמן ארוך יותר, רובם נותנים אחריות ל-3 שנים, ואולי ייתנו אף לזמן ארוך יותר.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

אבל בחוק הם מחויבים לשנתיים.

ניסים בנימין:

אני סבור שבגלל ההגבלה הזאת צריך לקבוע "5 שנים" ולא "3 שנים", כדי שאם היצרן נותן אחריות ל-3 שנים יהיה די זמן אחר-כך גם לטפל. זה חשוב מאוד.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

לפני שבוע לא חשבתם כך ולא התנדבתם, לא ניגשתם למשרד התחבורה להגיד שאתם רוצים לתת אחריות במשך 5 שנים. דרך אגב, אני לא יודע מי אתה, אני מדבר באופן כללי.

ניסים בנימין:

אני מייצג את העוסקים ברכב הדו-גלגלי.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

כללית, אף אחד לא אמר: בואו נחייב עכשיו בחוק ל-5 שנים.

יעקב (יקי) אנוך:

אמרנו את זה, ולא רק לפני שבועיים אלא גם לפני כמה חודשים.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

הגורמים המוסמכים לא נקטו פעולה כדי להאריך את משך התקופה. באה היועצת המשפטית לוועדה, בצדק, ואומרת: היום החוק הקיים קובע לפחות שנתיים באותו היקף, אבל הם הוסיפו עכשיו סעיף, שאם היצרן נותן יותר אז גם היבואן צריך לתת את כל מה שהיצרן נותן.

ניסים בנימין:

נכון, אבל צריך להיות מספיק זמן מן ההתקשרות בכדי לתת את זה. לכן ההמלצה בדירקטיבה האירופאית היא ל-5 שנים.

שרית זוכוביצקי-אור:

אני מציעה שכאן נגיד את העקרונות, ונשנה את הנוסח בהתאם.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

אם נחליט בעתיד, בלי קשר לייבוא המקביל, להתייחס לנושאים של אחריות ולהביא משהו מסודר, נביא את זה. זה לא דיון שצריך להיערך אגב הדיון על התחרות בייבוא המקביל.

אתי בנדלר:

אם כך, אדוני היושב-ראש, יש שני תיקונים לתקנת המשנה הזאת. זה יובא לידי ביטוי בנוסח הסופי. הוועדה תצביע כרגע על העקרונות. שתי התוספות הן כדלקמן: 1) משך האחריות לא יפחת מזה שניתן על-ידי היצרן או הסוכן המורשה.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

על כולם. גם על היבואן הרגיל.

אתי בנדלר:

2) אי אפשר יהיה להפחית את התנאים ואת היקף האחריות במהלך תקופת האחריות.

דפנה עין דור:

זה צריך להיות רק בשנתיים הראשונות, כי אם הוא נותן יותר זה כבר נטל כספי גדול מדי.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

במשך שנתיים. כמו היום. במשך שנתיים אי אפשר יהיה להפחית. מה שנותן היצרן, יתנו כולם. זה ייכנס כבר לנוסח הצו.

יעקב (יקי) אנוך:

ברשותכם, כבוד השר, נושא ה-5 השנים עלה כבר כמה פעמים.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

זה לא קשור לדבר הזה.

יעקב (יקי) אנוך:

נכון, אבל תן לי לרגע להתבטא, ברשותך.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

אנחנו נוהגים בייבוא המקביל כפי שנוהגים בייבוא הרגיל. העירו כאן הערות, בצדק, והצליחו, בצדק, לשמחתנו, חברי הוועדה והיועצת המשפטית לוועדה להביא לשוויון בין הדברים. זה המצב שאנחנו רוצים כרגע. המשרד לא נעלם ואף אחד לא נעלם. אם ירצו בעתיד לקבוע עוד התניות ולהוסיף עוד דברים, נקיים דיון, אבל לא בנסיבות הללו של הכנסת הייבוא המקביל.

גיא בוסי:

סליחה, אדוני השר, אבל זה בדיוק המקום שהיחס לא אמור להיות שווה.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

זה המקום, אבל לא המועד.

גיא בוסי:

אז זה יישאר כך בחקיקה. יש כאן בעייתיות. הם זה מקרוב באו ואין להם את הכלים לתת את אותם פתרונות. לבטח ניתן לראות את זה, כי כרגע ליבואנים הקיימים יש מוסכים, יש את כל האחריות, יש את החלפים. להם אתה נותן פה פשוט סוג של מתנה.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

ביקשו כאן לחייב אותם במתן שירות שוויוני למה שקיים היום מבחינת האחריות. הדברים הובהרו ותוקנו.

היו"ר כרמל שאמה:

האם יש מגמה ברחבי אירופה לעבור מ-3 שנים ל-5 שנים?

קריאות:

כן.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

אבל זה לא קשור לייבוא המקביל. אני לא רוצה שיעלה דבר לא בדוק. זה דיון שאפשר יהיה לקיים אותו, ואם תתפתח יוזמה כזאת היא תחול על כולם.

גיא בוסי:

אדוני היושב-ראש, הצגנו אסמכתאות לשאלה שלך. אתה יכול לראות במכתב שהעברנו.

יעקב (יקי) אנוך:

אדוני היושב-ראש, בפסקה 3(2), הייתי רוצה לבקש ולהציע, ותשתדלו לא לתת תשובה שלילית אוטומטית כפי שעונים על כל הערה שלי, כתוב: "יש לו הסכם תקף בכתב עם יצרן הרכב". הייתי רוצה להציע – ועוד פעם, זה לא יוצר שום חסם – מה שמר עוזי יצחקי קורא לו המלצה בדירקטיבה האירופאית הוא לא המלצה. זה תהליך שמתחיל כהמלצה והופך להיות לתקנה. אנחנו מכירים היטב את התקנה ויש עליה גם חוות דעת. השוק האירופאי המשותף עובר ל-5 שנים בגלל מהות היחסים. אני לא מבקש ליצור שום חסם ולא לפגוע באותם ינוקות. בפסקה (2), לאחר "יש לו הסכם תקף בכתב עם יצרן הרכב המיובא" – שזה רק ליבואנים המסורתיים – יבוא "לחמש שנים", ובייבוא המקביל תשאירו "3 שנים". זה לא יפגע בינוקא, זה ייתן לנו ביטחון טוב יותר עם היצרן מבחינת מערכות היחסים ויתאים אותנו למצב באירופה. מכם זה לא גורע, ולנו זה מוסיף.

שרית זוכוביצקי-אור:

אבל כתוב "לפחות". אפשר שההסכם יהיה לתקופה ארוכה יותר.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

לא נשנה עכשיו את מכלול הדברים.

יעקב (יקי) אנוך:

למה כל דבר שאנחנו מציעים נתקל מייד בתשובה שלילית: לא, ולא עכשיו?

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

אגיד לך מדוע, כי אין דבר שאתם מעלים במקרה.

יעקב (יקי) אנוך:

אני מודיע לך שאנחנו מעלים את זה במקרה.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

דרך אגב, זה זכותכם. אני בעד שאנשים ירוויחו כסף. אנחנו לא קומוניסטים. אבל עם כל הכבוד, כל דבר שאתם מעלים נועד לתת לכם עוד יתרון, או של היצרנים על פני הקיימים, או יתרון אחר.

צבי (צביקה) פולק:

בניגוד לעמדת משרד התחבורה, שם הכול עולה במקרה? ...

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

שר התחבורה מייצג את הציבור, כל עוד לא הוכח אחרת.

צבי (צביקה) פולק:

אני מאמין שהוא מייצג את הציבור.

היו"ר כרמל שאמה:

חילופי הדברים האלה לא תורמים לדיון, אדוני.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

אם אתה רוצה להרחיב, לא כדאי להציג כותרות מי עושה מה. כבר ראיתי את ייחצון הדברים שלכם. היו לכם מקומות להגיד אותם. עם כל הכבוד, אתם לא יכולים לטעון שאתם, כבעלי עניין, לא מקבלים מקום להתבטא בוועדה.

צבי (צביקה) פולק:

עם כל הכבוד, לא אני אמרתי שאנחנו לא מעלים את הדברים במקרה.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

שמתם לב בוודאי שההערות של חברי הכנסת ושל היועצת המשפטית לוועדה, בכל נושא שהוא לטובת הצרכן, התקבלו מייד.

צבי (צביקה) פולק:

אם כך, אני מבקש לשאול מדוע בסעיף 3 כולו מורידים את הסף בצורה דרמטית, כאשר אין בכך צורך, הן לגבי החלפים והן לגבי המוסך. עד היום, ועדיין, משרד התחבורה עמד על כך שיבואן ישיר יביא מכתב מן היצרן שהוא מתחייב לספק חלפים ל-7 שנים. זאת תקנה שבאה לדאוג לכך שמי שקונה רכב לא ייוותר ללא חלפים. בייבוא המקביל לא קיימת הוראה כזאת. עד היום היה צורך במוסך מרכזי בבעלות כדי שלקוחות הרכב יקבלו שירות מקצועי. זה לא קיים יותר.

עוזי יצחקי:

הדברים ישתנו.

צבי (צביקה) פולק:

ישתנו באיזה אופן? שאנשים לא יוכלו לרכוש חלפים? האם מכוניות נוסעות על אוויר?

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

ישתנו, במובן שהיום ניתן גם להגביר את התחרות וגם לתת את השירות הנדרש בתנאים שנוצרו בשוק.

צבי (צביקה) פולק:

באיזה אופן?

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

באופן, שאם תרצה מכתב, ליבואן מקביל אולי היצרן יימנע מלתת לו ובזה ישאיר אותך כיבואן בלעדי, ואנחנו לא מעוניינים בכך. אבל מצד שני, החלקים שקיימים, משרד התחבורה מקפיד מאוד שיעמדו בקריטריונים, וכאשר היה חשש שהם לא עומדים בהם ידע גם להעמיד את הדברים במקום. החלפים הללו מספיקים כדי שיהיה גם ייבוא וגם שירות טוב לאזרח, וזה מה שמעניין אותנו.

לאה ורון:

ועדת הכלכלה גם קיימה על כך דיון.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

לא נפקיד את היבואן המקביל בידי יצרנים או בידיכם, שאתם פונים ליצרנים שלא יקשרו איתם קשרים. אגב, זאת עבירה על ההגבלים העסקיים, אבל לא נדון על כך כרגע, והיו אלינו פניות בעניין הזה.

צבי (צביקה) פולק:

כלומר, היבואן המקביל, שלא יהיה חייב באספקת חלפים, יסתמך על העובדה שהיבואן הישיר צריך לספק חלפים?

עוזי יצחקי:

יש אחרים שייתנו שירות. אחדים מהם נמצאים כאן. מאחוריי יושב מר גדעון רייס. הם יתנו את השירות ויכולים לספק את כל החלקים בכל האיכויות.

יוסף (יוסי) טופז:

אני חבר נשיאות באיגוד לשכות המסחר, ואני יבואן, מנכ"ל של חברה לייבוא חלפים לרכב שפועלת מאז שנת 1947, עוד לפני שהרבה יבואנים של מכוניות שיושבים כאן בכלל חלמו על רכב.

אני יכול להעיד על כך שבכפר הגלובלי היום אין שום בעיה לייבא חלפים לכל סוגי הרכב, חלפים מקוריים, באריזה מקורית, שקוראים להם "מקורי", שבינינו ובין עצמנו הם מיוצרים על-ידי כל מיני יצרנים, לא יצרן הרכב מייצר את החלפים. בחדר הזה נמצאים כעת שלושה יבואנים של חלפים לרכב. אני יכול להעיד, בלי לפרט יותר מדי, שהמלאים שלנו עולים לפעמים על המלאים של יבואן הרכב, שבלא מעט מקרים נעזר בייבוא באוויר. כאשר פונים אליו, הוא אומר: תבוא בעוד שבוע. אותם יבואנים נעזרים גם ברכש מקומי, וחלק מן היבואנים גם מייבאים בעצמם את אותם חלפים שלפעמים נוח להם להציג כחלפים לא טובים כאשר אנו מוכרים אותם.

כלומר, החשש שמנסים להציג בפני הציבור, כביכול לא ניתן לספק חלפים, אין לו שום בסיס. חבר הכנסת וקנין, שהייתי בפגישה אצלו לפני כ-10 שנים כאשר פעלנו לפתיחת שוק הייבוא באמצעות הממונה על ההגבלים העסקיים, אם זכור לך, פעלנו גם אז רבות. לקח שנים רבות עד שהממונה על ההגבלים העסקיים החליט לפתוח את שוק החלפים לרכב לתחרות. אותם מוסכים שברשות יבואני הרכב, בין הגדולים ובין הקטנים, נותנים היום שירותים לכל סוגי הרכבים. נכנסים אליהם לטיפול רכבים של יצרנים אחרים והם נותנים להם שירות.

יערה למברגר:

הערה קטנה. התיקון בפסקה 3(1) מבקש להוסיף כי "בעל עניין בו ומנהלו הכללי הם תושבי ישראל ולמנהלו הכללי יש כתובת עסקים בישראל". התוספת "למנהלו הכללי יש כתובת עסקים בישראל", מיותרת, ואסביר מדוע. מדובר על תאגיד שרשום כבר בישראל, כלומר ברשם החברות יש לו מען בישראל, וזה מה שרלוונטי עבורנו, הכתובת של התאגיד. "כתובת עסקים" הוא מונח שמשמש בחוק החברות עבור חברות חוץ, שלא רשומות בישראל. לכן זה לא רלוונטי.

לאה ורון:

כלומר צריך למחוק את הסיפה של פסקה 3(1), את המילים "למנהלו הכללי יש כתובת עסקים בישראל".

שרית זוכוביצקי-אור:

בסדר.

שמואל טננבאום:

יש לי הערה לגבי פסקה 3(5), באשר לשירותי תחזוקה ומוסכים. עד היום היבואן נדרש לקיים ארבעה מוסכים מרכזיים. על-פי המוצע כאן, יידרש שיהיה מוסך מרכזי אחד. אם מדובר על בטיחות של רכב, הוא יקים מוסך מרכזי אחד בבאר-שבע – כך כתוב כאן, הוא חייב להקים מוסך באחד מן המקומות – ויצטרכו להסיע את הרכב לתיקון מצפון הארץ ועד דרומה. אני סבור שיש מקום להחזיר את הדרישה הקיימת. אם זה "דילר" רציני, יבואן רציני, שיקיים ארבעה מוסכים, ואחרת שלא ייבא רכב.

יצחק וקנין:

כלומר, אם אני תושב הצפון ויש רק מוסך אחד בדרום לאותו סוג רכב, אז אצטרך לנסוע לבאר-שבע כדי לתקן את האוטו שלי?

עוזי יצחקי:

חבר הכנסת וקנין, אני רוצה להרגיע אותך. יש היום היצע גדול. נמצא כאן מר רונן לוי, יושב-ראש איגוד המוסכים בישראל. יש היצע גדול, הרמה טובה, הם נותנים שירות בפרישה ארצית, בכל מקום שצריך. לא צריכה להיות כאן בעיה. היום ההתקשרויות הן על רקע עסקי, על רקע מיקור חוץ, ותנאי השוק מכתיבים את מה שקורה.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

זה רק תנאי המינימום. בפועל, השוק פתוח.

דפנה עין דור:

זה ענף רווחי.

היו"ר כרמל שאמה:

סיימנו את הדיון בסעיף הזה. אנחנו עוברים להצבעה על סעיף 3, על כל פסקאותיו, עד סופו, לרבות התיקונים שהוכנסו בו ונרשמו בפרוטוקול. מי בעד? מי נגד? מי נמנע?

**הצבעה**

בעד סעיף 3 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

הסעיף נתקבל.

היו"ר כרמל שאמה:

אין מתנגדים ואין נמנעים. סעיף 3 נתקבל פה אחד. חבר הכנסת וקנין לא השתתף בהצבעה.

שרית זוכוביצקי-אור:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| הוספת סעיף 3א | 4. | "אחרי סעיף 3 לצו העיקרי יבוא: | |
| "יבוא בידי  יבואן מקביל | 3א. | (א) לא ייבא יבואן מקביל יותר משלושה תוצרים של רכב.  (ב) על אף האמור בסעיף קטן (א) רשאית הרשות לשנות את מספר התוצרים, בין היתר, אם הוכח להנחת דעתה כי נתקיימו לגבי היבואן תנאים אלה: | | |
|  |  |  | 1. הוא קיים במשך שלוש שנים לפחות את ההסכם עם הסוכנים המורשים עמם התקשר; | |
|  |  |  | 1. לא נמצאו תלונות מוצדקות נגדו בשל אי קיום הוראות צו זה. | |
|  |  |  | (3) הוא עמד בהתחייבויותיו על פי צו זה ובעניינים נוספים שתורה הרשות בהתייעצות עם המועצה המייעצת."" | |

כדי למנוע ייבוא רכב מזדמן, בכל זאת אנחנו רוצים שאנשים יתמקדו בייבוא מספר תוצרים מוגבל. זאת היתה גם אחת ההמלצות בדוח סופר. אנחנו נותנים שיקול דעת לרשות, להרחיב את מספר התוצרים, אחרי שבדקנו היבטים צרכניים.

אתי בנדלר:

רק להרחיב? מה עם צמצום?

שרית זוכוביצקי-אור:

נכון, לשנות – להרחיב או לצמצם.

אתי בנדלר:

כלומר, ניתן לאפשר גם אם יש תוצר אחד בלבד.

יצחק וקנין:

זה עוד יותר טוב אם יש רק תוצר אחד.

אתי בנדלר:

זאת הכוונה, גם אם יש רק תוצר אחד?

שרית זוכוביצקי-אור:

כן.

אתי בנדלר:

אז לשם מה אתם מבקשים מלכתחילה שלושה תוצרים?

שרית זוכוביצקי-אור:

אנחנו מבקשים שזה יהיה הכלל, אבל בהתחשב בהיבטים הצרכניים שפירטנו, אפשר יהיה לשנות את ההיקף.

היו"ר כרמל שאמה:

יש הערות או שאלות? אין. אנחנו עוברים להצבעה על סעיף 4, מתחילתו ועד סופו. אני מבין שאין שינויים בסעיף. אנחנו מצביעים על הסעיף בנוסח המוצע. מי בעד? מי נגד? מי נמנע?

**הצבעה**

בעד סעיף 4 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

הסעיף נתקבל.

היו"ר כרמל שאמה:

אין מתנגדים ואין נמנעים. סעיף 4 נתקבל פה אחד.

שרית זוכוביצקי-אור:

בסעיף 5 הוכנסו שינויים בעקבות הערות שקיבלנו. בסעיף 11(א) לצו העיקרי, לאחר המילים "לרכב המיובא" יתווסף "על-ידו", כדי שתהיה זיקה בין החובה לספק מוצרי תעבורה ובין היבואן שמייבא את הרכב.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| תיקון סעיף 11 | 5. | "בסעיף 11 לצו העיקרי – |
|  |  | (1) במקום סעיף קטן (א) יבוא:    "(א) יבואן ישווק מוצרי תעבורה לרכב המיובא על ידו באופן שוטף לצורך תחזוקה שוטפת, באמצעות נקודת מכירת מוצרי תעבורה אחת לפחות"; |
|  |  | (2) בסעיף קטן (ב), אחרי "יסופק" יבוא "ללקוח"." |

היו"ר כרמל שאמה:

יש הערות?

יעקב (יקי) אנוך:

עולה כאן עניין מועד האספקה. היום כתוב "שבעה ימים", וזה צריך להיות "שבעה ימי עבודה".

אתי בנדלר:

למה? אתם רוצים שזה יהיה שבעה ימי עבודה, אבל זה לא צריך להיות שבעה ימי עבודה.

יעקב (יקי) אנוך:

מכיוון שיש פסיקה של בית-המשפט שנתקבלה לפני כמה שבועות, בתביעה מול "פולקסווגן", שם כתב השופט בפסק-הדין שזה צריך להיות "שבעה ימי עבודה". אם זה נופל על שבעה ימי חגים, אז במדינת ישראל אי אפשר לספק בשבעה ימים שהם חגים.

קריאה:

המקרה הספציפי הזה נפל על חג סוכות.

אתי בנדלר:

אני מוכרחה לומר שפסק-הדין הזה לא הובא לעיוני. על כל פנים, אני לא מכירה אותו ואינני יודעת באיזו ערכאה הוא ניתן. אם בית-המשפט פירש באותו עניין את האמור כאילו זה שבעה ימי עסקים, אז יפה, ואם לא, אז לא.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

איפה כתוב "שבעה ימים"?

אתי בנדלר:

בסעיף 11(ב) לצו הקיים.

שרית זוכוביצקי-אור:

כאן לא שינינו.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

אם יידרש תיקון בגלל פסיקת בית-המשפט, אז יביאו תיקון.

אתי בנדלר:

אני לא מכירה את פסק-הדין, האם זה הלכה או לא הלכה. אינני יודעת גם באיזו ערכאה מדובר.

יעקב (יקי) אנוך:

כבוד השר, האם אנחנו לא חיים במדינה שיש בה חגים ויודעים שבתקופת ראש השנה אי אפשר לספק בתוך 7 ימים?

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

אבל זה סעיף שלא הובא כאן. אתה רוצה לתקן בהזדמנות הזאת דבר אחר. העניין לא נבדק עובדתית, לא ראו את פסק בית-המשפט ולא נבדקה המשמעות התיאורטית המקצועית של הדבר. לכן אנחנו לא יכולים להכניס תיקון בהזדמנות הזאת, למרות שזה נשמע הגיוני. יש דברים נוספים, דיברתם למשל על משך האחריות. אם יצטרכו להכניס תיקונים, אני מוכן להבטיח שתהיה הידברות עם כל הגורמים. אם יצטרכו לעשות דברים נוספים בעתיד שלא קשורים לייבוא מקביל, אנחנו מוכנים לקיים דיונים. אם יצטרכו לבוא עוד תיקונים ועדכונים לטובת הצרכן, או לטובת היבואנים במקרים שאין להם ברירה אחרת, נביא את זה. זה לא הוצע כאן כרגע, לכן אנחנו לא יכולים להתייחס להצעה הזאת.

אתי בנדלר:

אוסיף ואומר לדברי השר, לא סתם אמרתי ישר שלא ראיתי את פסק-הדין, לא קראתי אותו ואינני יודעת מה נקבע שם. לכאורה ייתכן שאם יעברו ל"ימי עסקים", אז יקבעו לאו דווקא 7 ימים אלא 5 ימי עסקים, לצורך העניין הזה, או 10 ימי עסקים, ובלבד שמעבר ל-7 ימי עבודה יספקו ללקוח רכב חלופי. יכולים להיות פתרונות שונים. אי אפשר לשלוף תיקון כזה מן השרוול.

יעקב גנות:

אם יבואו בידיים נקיות, אפשר יהיה לדון איתם על כל נושא.

אתי רייטן:

אני רוצה לציין שבעבר, לפני התיקון הזה - - -

עוזי יצחקי:

אני מבקש שלא תדברי אחרי שהשר דיבר. השר סיכם את הנושא, וגמרנו. אחרי השר לא מדברים יותר.

יצחק וקנין:

מר עוזי יצחקי, אני לא מבין, אתה מנהל את הדיון? למה אתה אומר לה לא לדבר? יש כאן יושב-ראש והוא קובע. מה קורה כאן? אל תתבלבלו. התחלתם להתבלבל לגמרי כאן.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

מבחינתי אין שום בעיה שהגברת תדבר.

אתי רייטן:

אני הממונה על הייבוא במשרד התחבורה. אני רוצה לחזק את דבריה של היועצת המשפטית לוועדה. בעבר, לפני התיקון האחרון של הצו הזה, היבואנים היו צריכים לספק חלקי חילוף בתוך 3 ימי עבודה.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

לכן הערת היועצת המשפטית נכונה, שאין לעסוק בכך על רגל אחת. אני מתנצל בפניך על הנזיפות של סמנכ"ל המשרד.

היו"ר כרמל שאמה:

זה היה לא במקום. גם היררכיה לא מצדיקה דבר כזה.

יעקב גנות:

בכל מקרה, אם המנהל מבקש שתעזוב את זה עכשיו, בעדינות - - -

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

מאחר והיא התחילה כבר לדבר, צריך לאפשר לה להמשיך.

היו"ר כרמל שאמה:

תודה רבה. אנחנו מצביעים על סעיף 5, עם התיקון שהוכנס בו, בהוספת המילים "לרכב המיובא על-ידו" לפני המילים "באופן שוטף". מי בעד? מי נגד? מי נמנע?

**הצבעה**

בעד סעיף 5 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

הסעיף נתקבל.

היו"ר כרמל שאמה:

אין מתנגדים ואין נמנעים. סעיף 5 נתקבל פה אחד.

שרית זוכוביצקי-אור:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| תיקון סעיף 13 | 6. | "בסעיף 13 לצו העיקרי, בסופו יבוא "ורשימה מעודכנת של המוסכים כאמור בסעיף 3(5א)"." |

המשמעות היא שבעת הרכישה תוטל על היבואן חובה לעדכן את הקונה מה הם מוסכי השירות והיכן יוכל לתקן את הרכב.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

הוא יהיה חייב לעדכן את הקונה, את הצרכן.

קריאה:

זה דבר חדש שהוספנו, שלא היה קיים.

עוזי יצחקי:

זה חשוב מאוד.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

זה חל באופן כללי כעת, על כולם?

קריאה:

כן. על כולם.

היו"ר כרמל שאמה:

אם אין הערות, נצביע על סעיף 6. מי בעד? מי נגד? מי נמנע?

**הצבעה**

בעד סעיף 6 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

הסעיף נתקבל.

היו"ר כרמל שאמה:

אין מתנגדים ואין נמנעים. סעיף 6 נתקבל פה אחד.

שרית זוכוביצקי-אור:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| תיקון סעיף 14 | 7. | "בסעיף 14 לצו העיקרי –  (1) אחרי "פרטים על" יבוא: "ארץ ייצור הרכב";  (2) בסופו יבוא:  "(ג) יבואן מקביל יציין בחוזה לרכישת רכב עם הקונה, כי הרכב שקנה מיובא מסוכן מורשה של יצרן רכב מיובא"." |

הסעיף הזה מתייחס ליחסים החוזיים בין היבואן ובין הלקוח. בפסקה (1) אנחנו מבקשים שהוא יציין בחוזה את מקום ייצור הרכב. בפסקה (2) אנחנו מבקשים – וזה דבר שחוזר על עצמו – שהוא יציין גם בחוזה שהרכב נרכש לא מן היצרן אלא מסוכן מורשה של היצרן, כדי שתהיה ודאות וגילוי נאות. זה דבר מהותי מבחינתנו.

היו"ר כרמל שאמה:

חשוב מאוד.

אתי בנדלר:

האם לא ראוי שיציין גם באיזו מדינה נמצא אותו סוכן מורשה? ייתכן שזה יצרן יפני או קוריאני והסוכן המורשה יכול להיות טורקי.

עוזי יצחקי:

אין בעיה. אפשר לציין את זה.

דן (דני) בליליוס:

אני מחברת "אוטו חן". אני מברך על הנחישות ועל היוזמה.

לגבי ארץ הייצור, יש מגבלה כרגע – מדינות אירופה או ארצות-הברית. זאת המגבלה שנקבעה כבר.

עוזי יצחקי:

מדובר על הסוכן המורשה. האם לציין מאיזו מדינה הסוכן המורשה?

אתי בנדלר:

אפשר להוסיף "והמדינה בה פועל אותו סוכן מורשה"?

שרית זוכוביצקי-אור:

אין לי התנגדות לכך.

יעקב (יקי) אנוך:

אני מבקש להעיר, שלפחות יהיה רשום בפרוטוקול, גם אם תחזור התשובה המסורתית, שתירשם גם ברישיון הרכב המקוריות של הייבוא המקביל, כי לימים, אחרי 3, 4 או 5 שנים, כאשר יהיה recall, יהיה קשה מאוד לאבחן את מקוריות הרכב ומי צריך לטפל ב-recall שלו. אם יהיה רישום ברישיון הרכב, לנצח יידעו מה מקוריות הרכב.

עוזי יצחקי:

אין לזה מקום כאן. זה בתקנות התעבורה ולא כאן.

היו"ר כרמל שאמה:

אנשי משרד התחבורה לא מוצאים את ההקשר.

אתי בנדלר:

יש בקשה באופן כללי לתקן את תקנות התעבורה ולציין ברישיון הרכב גם שרכב יובא מייבוא מקביל. אני מניחה שמשרד התחבורה ישקול את הבקשה.

היו"ר כרמל שאמה:

תודה רבה. נצביע על סעיף 7.

אתי בנדלר:

בסעיף קטן (ג) המוצע, שמתחיל במילים "יבואן מקביל יציין ...", בסופו יבוא: "והארץ בה פועל אותו סוכן מורשה".

היו"ר כרמל שאמה:

נצביע על סעיף 7, לרבות התיקון. מי בעד? מי נגד? מי נמנע?

**הצבעה**

בעד סעיף 7 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

הסעיף נתקבל.

היו"ר כרמל שאמה:

אין מתנגדים ואין נמנעים. סעיף 7 נתקבל פה אחד.

שרית זוכוביצקי-אור:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| תיקון סעיף 15 | 8. | "בסעיף 15 לצו העיקרי, במקום "האחריות אשר ניתנה ליבואן מאת היצרן במלואה" יבוא "אחריות היצרן במלואה אשר ניתנה ליבואן הישיר מאת היצרן או ליבואן המקביל מאת סוכן מורשה של היצרן"." |

התיקון הזה לא משנה את המצב הנוכחי, אלא רק עושה התאמות כאשר יש לנו שחקן נוסף, הוא היבואן המקביל. סעיף 15 בנוסח הקיים עוסק בתעודת האחריות. הוא מחייב את היבואן בארץ לתת עם המכירה גם תעודת אחריות. כאן אנו עורכים התאמות, מכיוון שיש לנו שחקן נוסף, יש לנו את היבואן המקביל. אנחנו אומרים, במקום "האחריות אשר ניתנה ליבואן הרכב" יבוא "אחריות היצרן במלואה אשר ניתנה ליבואן הישיר מאת היצרן או ליבואן המקביל מאת סוכן מורשה של היצרן".

אתי בנדלר:

ייתכן ויהיה צורך לערוך התאמה בסעיף הזה לאור שינוי הסעיף שתוקן קודם, על משך האחריות, ככל שהוועדה מסמיכה את היועצים המשפטיים לנסח את זה.

היו"ר כרמל שאמה:

נצביע על סעיף 8, לרבות הסמכה של היועצת המשפטית לערוך את ההתאמה הנדרשת. מי בעד? מי נגד? מי נמנע?

**הצבעה**

בעד סעיף 8 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

הסעיף נתקבל.

היו"ר כרמל שאמה:

אין מתנגדים ואין נמנעים. סעיף 8 נתקבל פה אחד.

שרית זוכוביצקי-אור:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| תיקון סעיף 16 | 9. | "בסעיף 16 לצו העיקרי –  (1) האמור בו יסומן (א) ובו, במקום "מן הדגם שבו נתגלו" יבוא "מן הדגם שייבא ושנתגלו בו" ;" |

סעיף 16 עוסק בגילוי פגמים ברכב ותיקונם. הוא עוסק בחובה של היבואן לטפל בפגמים שגילה לו יצרן הרכב. כאן אנחנו מצמצמים ואומרים שהחובה מוטלת על דגמים שהיבואן ייבא, ולא על כלל הדגמים. כלומר, זה מצמצם את החובה של היבואן לגלות פגמים רק בכלי הרכב שהוא ייבא ולא בכלי רכב אחרים.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | "(2) אחרי סעיף קטן (א) יבוא:    "(ב) יבואן יגיש לרשות מדי שנה בשנה דו"ח שיפורטו בו כל הודעות היצרן או הסוכן המורשה של היצרן לגבי תקלות בטיחות סדרתיות שהתגלו ברכב שייבא, מהות התקלות שגילה היצרן, הוראות היצרן בדבר תיקון התקלות, אופן ביצוע תיקון כלי הרכב על פי הוראות היצרן ומידע בנוגע ליחס של כמות כלי הרכב שתוקנו לכמות כלי הרכב שהיו טעוני תיקון לפי הנחיות היצרן. |
|  |  | (ג) גילה יצרן רכב תקלת בטיחות סדרתית, יודיע עליה היבואן לרשות ולבעל הרכב וכן יפרסם הודעה על כך בשני עיתונים יומיים, בתוך שבעה ימים מיום שנודע לו על קיומה של התקלה."" |

הסעיף הזה מסדיר את קריאות התיקון. אם גילה יצרן רכב תקלת בטיחות סדרתית, החובה לעדכן את בעלי הרכב ולהביא את כלי הרכב לתיקון קיימת היום. אנחנו מוסיפים את החובה לתת דוחות מפורטים לרשות, כדי שיהיה לה מעקב אחר ביצוע התיקונים, במיוחד כשמדובר בתקלות בטיחותיות.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

היום זה לא קיים?

שרית זוכוביצקי-אור:

היום זה קיים בנוהל, אבל אנחנו רוצים לעגן את זה.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

היום קיימת הדרישה לפרסום?

אבנר פלור:

כן. היום זה קיים במסגרת הוראות נוהל, אבל לא בצו.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

עכשיו אנחנו מחמירים עם כולם בצו. זה פותר את הבעיה שלא תמיד מודיעים?

אבנר פלור:

כן.

שרית זוכוביצקי-אור:

ומאפשר מעקב רציני יותר של הרשות אחר ביצוע התיקונים בכלי הרכב שנתגלתה בהם תקלה.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

הפרסום יהיה נגיש לציבור?

היו"ר כרמל שאמה:

יש אפשרות לחלופה אינטרנטית לפרסום?

עוזי יצחקי:

נפרסם את זה באתר האינטרנט.

אבנר פלור:

אנחנו רוצים גם למחשב את כל המידע הזה.

היו"ר כרמל שאמה:

אז צריך להוסיף: "ובאתר האינטרנט של משרד התחבורה".

עוזי יצחקי:

מקובל.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

זה נכנס לצו וזה יחייב. אני מבין שהיו תלונות על כך שלא היה די פרסום.

שרית זוכוביצקי-אור:

כלומר, אנחנו נחייב לפרסם באתר האינטרנט את הדוח שיגיש היבואן. אני מוסיפה בסיפה של סעיף 9(2)(ב): "הדוח כאמור יפורסם באתר האינטרנט של משרד התחבורה".

אבנר פלור:

לא הדוח. ההודעה.

שרית זוכוביצקי-אור:

אז זה יופיע בפסקת משנה 9(2)(ג). בסדר גמור. יש כאן שני דברים: 1) דוח; 2) הודעה על התקלה.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

יש תקלה, ואז היבואן צריך להודיע לבעל הרכב ולפרסם הודעה. ההודעה היא שברכב זה וזה יש תקלה. אותה הודעה תופיע גם באתר האינטרנט.

קריאה:

כל הודעה שהיא לא אישית, שהיא הודעה ציבורית, תופיע גם באתר האינטרנט של המשרד.

אתי בנדלר:

אין כאן חיוב למסור את נוסח ההודעה גם למשרד?

שרית זוכוביצקי-אור:

תימסר הודעה לרשות.

יעקב (יקי) אנוך:

כבוד השר, אמרו לך שיש חובת פרסום. היום אין חובת פרסום.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

אני יודע שאין. אמרתי שהיום אין חובת פרסום, ומעתה ואילך החובה תחול על כולם. אנחנו מתקדמים.

יעקב (יקי) אנוך:

נכתב כאן: "בתוך שבעה ימים מיום שנודע לו על קיומה של התקלה", ואני סבור שצריך להוסיף כאן: "מהיצרן", או לחילופין ממי שהוא מייבא ממנו את המכוניות. כי "נודע" זה דבר מוגדר מאוד. איזו ידיעה בעיתון זה לא הודעה. צריכה להגיע הודעה רשמית מהיצרן או מהסוכן ממנו הוא ייבא את הרכב.

גיא בוסי:

הקודם מבין השניים.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

יש עם זה בעיה?

אתי בנדלר:

יכולה להיות בעיה. נניח שמדובר בסוכן מורשה שלא מוסר הודעות. אולי יסתבר שהוא היה לא כל-כך רציני, אבל היבואן יודע שיש תקלה מן הסוג הזה.

יעקב (יקי) אנוך:

לא, הוא לא יודע.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

הוא דואג לעצמו. הוא לא דואג לכל העולם.

יעקב (יקי) אנוך:

הודעה על תקלה מגיעה פר מספר שלדה, מהיצרן למי שמכר את האוטו. כלומר, אם האוטו נמכר לידיעת היצרן בישראל, הוא מעביר לסוכן בישראל את רשימת המספרים, את מהות התקלה, מה יש לעשות, ואת החלפים. עד שלא מתקבלת הודעה רשמית – וראו מקרה "טויוטה" שהיה לאחרונה – העיתונים פרסמו את זה כבר שבועיים אך היבואן בישראל לא קיבל הודעה רשמית כי היצרן עוד לא הגיע למדינת ישראל בהיקף גדול, ורק לפני ימים ספורים הוא קיבל הודעה רשמית. לכן אני מבקש שייכתב "שנודע לו על קיומה של התקלה מהיצרן".

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

מאחר ומדובר כאן רק בממד של ההודעה שאנחנו מוסיפים אז התיקון הזה הגיוני. ברגע שהוא שומע שמועה, הוא לא צריך מייד ללכת ולבדוק.

קריאה:

אני גם לא יכול. אין לי נתונים.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

אבל כאשר מדובר על ההודעה, להוציא הודעה אפשר כאשר אתה מקבל את זה ממקור רשמי, או היבואן הרגיל מן היצרן, או היבואן המקביל מן הסוכן המורשה.

שרית זוכוביצקי-אור:

אני מוסיפה: "שנודע לו על קיומה של התקלה מהיצרן או מהסוכן המורשה, לפי העניין".

יעקב (יקי) אנוך:

דבר נוסף, באשר לפרסום בשני עיתונים, לצורך העניין ניקח את מקרה "טויוטה", 34,000 מכוניות. לאיזה פרסום אדוני מתכוון? עמודים שלמים עם מספרי מכוניות? צריך להגדיר את הפרסום, איזו חובה בדיוק תהיה לפרסם. לא הגיוני שיפרסמו בעיתונים מספרים של 34,000 מכוניות.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

לא על כך מדובר, אלא הודעה כללית על כך שיש תקלה ברכב מסוים.

יעקב (יקי) אנוך:

אני מבקש שהרשות, קרי: אגף הרכב, תחליט על הודעה שמוסכמת על משרד התחבורה.

יעקב גנות:

הודעה סטנדרטית.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

בהתאם לנוסח שיסוכם עם הרשות. בהתאם לנוהל שתוציא הרשות.

אתי בנדלר:

במתכונת שתקבע הרשות.

ההצבעה תהיה על סעיף 9 כנוסח משרד התחבורה, עם שינויים בסעיף קטן (ג). הנוסח של סעיף קטן (ג) יהיה כדלקמן: "גילה יצרן רכב תקלת בטיחות סדרתית, יודיע עליה היבואן לרשות ולבעל הרכב וכן יפרסם הודעה על כך בשני עיתונים יומיים, במתכונת שתקבע הרשות, בתוך שבעה ימים מיום שנודע לו על קיומה של התקלה מהיצרן או מהסוכן המורשה, לפי העניין; המשרד יפרסם באתר האינטרנט שלו הודעה שנמסרה לו".

היו"ר כרמל שאמה:

אני מעמיד להצבעה את סעיף 9 בנוסח כפי שהוקרא על-ידי היועצת המשפטית לוועדה. מי בעד? מי נגד? מי נמנע?

**הצבעה**

בעד סעיף 9 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

הסעיף נתקבל.

היו"ר כרמל שאמה:

אין מתנגדים ואין נמנעים. סעיף 9 נתקבל פה אחד.

שרית זוכוביצקי-אור:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| הוספת סעיפים 16א ו-16ב | 10. | "אחרי סעיף 16 לצו העיקרי יבוא: | |
| "חובות יבואן |  | 16א. | (א) יבואן יודיע לרשות בכתב על סיום התקשרותו עם יצרן רכב או עם סוכן מורשה של יצרן רכב בכל אחד ממועדים אלה: |
|  |  |  | 1. שישה חודשים לפני תום מועד ההתקשרות הקבוע בהסכם עימו; |
|  |  |  | 1. מיד עם גילוי קיומה של כוונה של אחד או יותר מהצדדים לסיים את ההתקשרות לפני תום המועד הקבוע בהסכם; |
|  |  |  | 1. מיד עם היוודע על אירוע הגורם לפקיעת ההסכם או סיכולו, לפני תום המועד הקבוע בהסכם. |
|  |  |  | (ב) יבואן ייתן שירותי תחזוקה לרכב המיובא על ידו באמצעות מוסך שירות מרכזי ומוסכי שירות ואם הרכב המיובא הוא טרקטורון – באמצעות מוסך מורשה לתיקון טרקטורים או אופנועים." |

אני קוראת את סעיף קטן (ג) בשינוי, משום שעלה עניין פרסום הדוחות הכספיים. אנו מציעים לתקן את הסעיף הזה. אני קוראת את הנוסח המתוקן, אחרי שבחנו את ההערות שנתקבלו מאיגוד היבואנים.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  | "(ג) יבואן יגיש לרשות מדי שנה בשנה עד ליום 31 במאי, אישור רואה חשבון המבוסס על דוחות כספיים מבוקרים בעד השנה הקודמת, המעיד כי יש לו הון עצמי כאמור בסעיף 3(א)(12) ועל עמידה בעקרון העסק החי כמשמעותו בגילוי דעת מספר 58." |

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

כלומר, אין חשיפת מידע, אבל יש אישור שהמידע קיים. זה נוסח שתואם עם איגוד היבואנים.

שרית זוכוביצקי-אור:

שהוא עומד בקריטריוני המינימום.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  | "(ד) יבואן יודיע לרשות בכתב על אירוע אשר עלול לגרום לפגיעה בעקרון העסק החי כמשמעותו בגילוי דעת מספר 58 בתוך שבעה ימים מקרות האירוע כאמור ויגיש לה תכנית עסקית לשמירה על עקרון העסק החי. |
|  |  |  | (ה) יבואן ייתן אחריות לרכב המיובא כאמור בסעיף 3(א)(10). |
|  |  |  | (ו) לא ייבא אדם ולא ימכור רכב שאינו עומד בדרישות החובה כמשמעותן בתקנה 282(ד) לתקנות התעבורה, מתאים לשימוש בתנאי הסביבה בארץ ועומד בהוראות כל דין שהוא בתוקף באותה עת. |
|  |  |  | (ז) לא ייבא אדם רכב ולא ימכור רכב אשר ניזוק באופן שמנע את האפשרות לרשום אותו במדינת חוץ. |
|  |  |  | (ח) לא ייבא אדם רכב ולא ימכור רכב שלגביו קבע יצרן הרכב תקלת בטיחות סדרתית שלא תוקנה. |
|  |  |  | (ט) לא ייבא אדם רכב ולא ימכור רכב המחייב שימוש בדלק שלא אושר לשימוש בארץ." |

לאה ורון:

אנא תסבירי את סעיף 16א המוצע בסעיף 10 לתיקון.

שרית זוכוביצקי-אור:

סעיף 16 נועד לקבוע חובות שחלות על יבואן לאחר קבלת רישיון הייבוא. למעשה זה סעיף שלא היה מוסדר. כל התנאים שקראנו במסגרת סעיף 3 הם תנאי סף לקבלת רישיון ייבוא. הבנו שאנו רוצים שהיבואן ימשיך ויעמוד בתנאים האלה גם אחרי שהוא קיבל את רישיון הייבוא, וגם להטיל עליו סנקציות, שיופיעו בסעיף הבא, אם הוא לא קיים התחייבויות כאמור. לכן היה צריך להוסיף סעיף שמחייב את היבואן לעמוד בכל התנאים הללו במשך כל השנים שבהן הוא מוכר את הרכב, גם לאחר קבלת רישיון הייבוא.

היו"ר כרמל שאמה:

יש הערות?

יעקב (יקי) אנוך:

אני רוצה להתייחס לסעיף קטן (ד), על הגשת תוכנית עסקית, שקובע בסיפה שלו: "ויגיש לה תוכנית עסקית לשמירה על עיקרון העסק החי". אני מבקש שלא יתבקש להגיש לה תוכנית עסקית. אני סבור שאין לכך מקום. כל אחד מנהל את ענייניו. לא משרד התחבורה והרשות מנהלים את ענייני היבואן. הרשות יכולה להחליט אם מתאים לה שהוא ימשיך להיות יבואן או לא מתאים לה, אבל תוכנית עסקית, זה עניין עסקי שלו.

שרית זוכוביצקי-אור:

אבל צריך להתבסס על משהו.

עופר אלישר:

יש כאן מנגנון מסוים, שאנחנו רוצים למנוע דברים מאשר לראות אותם קורסים ואחר-כך ללקק את הפצעים. אנחנו רוצים לדעת מבעוד מועד האם חברה עומדת לפשוט את הרגל, ואז לדעת מה נעשה איתה. אנחנו רוצים לדעת מה עומד לקרות לה, האם היא הולכת לפשוט את הרגל, ואז הצעדים שיינקטו הם X, Y, Z, או שהיא לא הולכת לפשוט את הרגל, ואז הצעדים שיינקטו הם A, B, C.

יעקב (יקי) אנוך:

אבל אתה לא הולך לנהל את החברה.

עופר אלישר:

ברור שלא.

עוזי יצחקי:

הוא רק רוצה להיות בטוח.

יעקב (יקי) אנוך:

ייתכן שצריך להוסיף ביטחונות. זה החלטה שלכם. אתם יכולים לנקוט צעדים, ויש לכם כאן כל מיני צעדים שאתם יכולים לנקוט. אבל להגיש לכם תוכנית עסקית – זה לא דבר שצריך להופיע בצו.

יעקב גנות:

אז להגיש ביטחונות.

יעקב (יקי) אנוך:

ביטחונות – בסדר, מקובל עליי.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

מר אודי אדירי, אתה איש משרד האוצר. יש לכם מה לומר בסוגייה של הסעיף הזה? תוכנית עסקית או ביטחונות?

אודי אדירי:

מה שחשוב זה אזהרת העסק החי כשלעצמה. אם המונח "תוכנית עסקית" מטריד את היבואנים, כביכול הולכים להתערב בניהול החברה, אפשר להחליף את זה ולדבר על התייחסותם לנושא.

קריאה:

או "לשביעות רצון הרשות".

אודי אדירי:

כלומר משפט כלשהו שמביע את זה, שהם יספקו הסברים לשביעות רצון הרשות על דרכי פעולה, ולא תוכנית עסקית, שאולי משתמעת כמשהו שמתערב בניהול החברה.

היו"ר כרמל שאמה:

נחליף את זה ב"פירוט דרכי הפעולה שיניחו את דעת הרשות".

אודי אדירי:

"דרכי פעולה להתמודדות עם הדבר".

אתי בנדלר:

"תוכנית פעולה לשמירה על עיקרון העסק החי". במקום "תוכנית עסקית" יבוא "תוכנית פעולה".

מישהו אמר כאן בשקט שצריך שהתוכנית הזאת תאושר על-ידי הרשות.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

הם הציעו.

אתי בנדלר:

"יגיש לה תוכנית פעולה לשמירה על עיקרון העסק החי שתאושר על-ידי המשרד".

עוזי יצחקי:

"להנחת דעת הרשות".

יעקב (יקי) אנוך:

"הנחת דעת" – בסדר. "תאושר" – זה מטיל עליך אחריות.

אתי בנדלר:

"להנחת דעת הרשות". זה סביר בהחלט.

יעקב (יקי) אנוך:

זה מקובל.

עוזי יצחקי:

שנהיה רגועים שלא הולכים לברוח כאן, שזה משהו מספיק רציני.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

הם הציעו "שתאושר" כאשר זה היה מול התוכנית העסקית. כאשר הורידו את התוכנית העסקית, אתה כבר לא מציע שהתוכנית תאושר.

יעקב (יקי) אנוך:

לא הצענו לומר "שתאושר".

אתי בנדלר:

נאמר: "להנחת דעת הרשות", כדי שזה יהיה דבר רציני.

יעקב (יקי) אנוך:

כבוד השר, אני סבור שהרשות לא רוצה לקחת אחריות אחר-כך לעמוד מול הלקוחות. כאשר אתה קובע שיידרשו אישורים שלך, אתה מקבל כבר אחריות עקיפה על מה שקורה ללקוחות, ואין זה תפקידכם.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

זה הסדר לא רע למה שכבר קיים. מה סוכם לבסוף?

אתי בנדלר:

"ויגיש לה תוכנית פעולה לשמירה על עיקרון העסק החי להנחת דעת הרשות".

יש לי הערה נוספת. בסעיף קטן (ב) מדובר על "שירותי תחזוקה באמצעות מוסך שירות מרכזי ומוסכי שירות", וזה מצוין, אבל בצו הזה אין אחידות, כאשר במקומות אחרים לעתים מדובר על מוסך לבד, או על מוסך מורשה וכל כיוצא בזה.

שרית זוכוביצקי-אור:

היום המושג הוא "מוסך שירות מרכזי". אפשר למחוק את מוסכי השירות, ולהשאיר "באמצעות מוסך שירות מרכזי", כי זאת דרישת המינימום.

אתי בנדלר:

אני מציעה שהיושב-ראש ינחה את היועצים המשפטיים לוודא אחידות מונחים בכל מקום שצריכים, לאחד את המונחים "מוסך מרכזי", "מוסך מורשה" ו"מוסך שירות" וכל כיוצא בזה.

היו"ר כרמל שאמה:

קיבלתם.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

מלבד הניסוח, אין משמעות בתוכן למונח "מוסך מרכזי"?

יעקב גנות:

הם יתאמו את זה.

שרית זוכוביצקי-אור:

יש הבדל בין מוסך מרכזי למוסך שירות.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

רוצים ששני הדברים יהיו?

שרית זוכוביצקי-אור:

לא. אבל המוסך המרכזי הוא תנאי.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

אני מציע שבכל מקום שזה לא משנה את המהות, תהיה אחידות בניסוח. לפעמים יש כוונה שהמהות תהיה שונה.

אתי בנדלר:

בוודאי, אבל למשל, אם נחזור לרגע לפסקה 3(5א) החדשה בעמוד 3, כתוב בה: "הוא המציא רשימת מוסכים שהוא קשור עימם בהסכם תקף בכתב ...". אני מניחה שמדובר כאן על מוסכים מורשים. לכן צריך לאחד את המונחים.

שרית זוכוביצקי-אור:

בסדר.

היו"ר כרמל שאמה:

נצביע על סעיף 16א, עם השינויים שהוכנסו בו. מי בעד? מי נגד? מי נמנע?

**הצבעה**

בעד סעיף 16א (בתוך סעיף 10 לתיקון) – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

הסעיף נתקבל.

היו"ר כרמל שאמה:

אין מתנגדים ואין נמנעים. סעיף 16א נתקבל פה אחד.

אמנון כהן:

מה זה "באמצעות מוסך"?

אתי בנדלר:

שהוא צריך לתת את שירותי התחזוקה לרכב באמצעות מוסכים מסוימים.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

את אחידות ההגדרות יעשו בניסוח. בסעיף אחר מופיעה אותה הכוונה עם הגדרה אחרת. בכל מקום שאין הבדל מהותי, יופיע אותו נוסח.

שרית זוכוביצקי-אור:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| חילוט הערבות הבנקאית | 16ב | (א) | "הרשות רשאית לחלט את הערבות הבנקאית שהמציא היבואן להבטחת עמידתו בהוראות צו זה לפי סעיף 3(8), בשיעור מסכום הערבות כמפורט להלן כולה או מקצתה אם היבואן – | |
|  |  |  | (1) | אינו מספק מוצרי תעבורה באופן שוטף ובכמות הנדרשת למתן שירותי תחזוקה לרכב המיובא, בניגוד לסעיף 11(א) – 10%; |
|  |  |  | (2) | לא הודיע לבעל הרכב ולא פרסם הודעה בעיתונים כי יצרן הרכב גילה תקלת בטיחות סדרתית, בניגוד לסעיף 16(ג) – 25%; |
|  |  |  | (3) | לא הודיע במועד לרשות על סיום ההתקשרות עם יצרן הרכב או עם סוכן מורשה של יצרן הרכב במועד בניגוד לסעיף 16א(א) – 30%; |
|  |  |  | (4) | אינו נותן שירותי תחזוקה לרכב המיובא על ידו באמצעות מוסך שירות מרכזי ומוסכי שירות בניגוד לסעיף 16א(ב) – 30%;" |

בפסקה (5) אני מכניסה שינוי בעקבות השינוי שעשינו עם הדוחות הכספיים. הנוסח יהיה כדלקמן:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  | (5) | "לא הגיש לרשות אישור רואה חשבון בניגוד לסעיף 16א(ג) – 10%; |
|  |  |  | (6) | לא הודיע לרשות בכתב על אירוע אשר עלול לגרום לפגיעה בעקרון העסק החי ולא הגיש תכנית פעולה בניגוד לסעיף 16א(ד) – 30%; |
|  |  |  | (7) | לא נתן אחריות לרכב מיובא בניגוד לסעיפים 15(א), (ב), (ד) ו-16א(ה) – 30%; |
|  |  |  | (8) | יבא רכב שאינו עומד בדרישות החובה כמשמעותן בתקנה 282(ד) לתקנות התעבורה ושאינו מתאים לשימוש בתנאי הסביבה בארץ בניגוד לסעיף 16א (ו) – 20%; |
|  |  |  | (9) | ייבא רכב שניזוק באופן שמנע את אפשרות רישומו במדינת חוץ בניגוד לסעיף 16א (ז) – 30%; |
|  |  |  | (10) | לא מסר הוראות שימוש בעברית, לרבות רשימת מוסכי השירות בניגוד לסעיף 13 – 10%; |
|  |  |  | (11) | מכר רכב שייבא ולא חתם עם הקונה על חוזה לרכישת רכב בניגוד לסעיף 14 (א) – 20%. |
|  |  | (ב) | לא תחלט הרשות ערבות בנקאית אלא לאחר שנתנה לבעל הרישיון הזדמנות נאותה להשמיע את טענותיו. | |
|  |  | (ג) | החליטה הרשות לחלט את הערבות שהפקיד היבואן, יותלו רישיונות היבוא שניתנו לו עד למסירת ערבות בנקאית חדשה כאמור בסעיף 3(8); | |
|  |  | (ד) | רישיון יבוא שניתן ערב יום התחילה יהיה בתוקף משך 6 חודשים זולת אם הוכיח יבואן כי עמד בדרישות סעיף 3." | |

הסעיף הזה קובע את חילוט הערבות בגין אי קיום ההוראות וההתחייבויות שקבענו בסעיף הקודם. הוא כמובן כפוף לשימוע.

אבנר פלור:

זה סעיף חדש שלא הופיע בנוסח הקודם של הצו.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

הסעיף הזה יחול על כולם?

שרית זוכוביצקי-אור:

נכון. פירטנו את כל העבירות, ובכל אי מילוי חובה של היבואן לאחר קבלת רישיון הייבוא הוא יסתכן בסנקציה של חילוט ערבות.

יעקב גנות:

קבענו רק את הקנס.

אמנון כהן:

זה מה שחשוב לצרכן בסופו של דבר.

שרית זוכוביצקי-אור:

זה יוצר הרתעה.

אתי בנדלר:

יפה מאוד מה שאתה אומר, אדוני, כי זה מתקשר להערה שאני מבקשת להעיר. התכתבתי עם גברת זוכוביצקי מתחילת הדיון בנושא הזה. שאלתי אותה מה יקרה במקרה שחילטו ערבות בעקבות כך שהיבואן, בין היבואן הישיר ובין היבואן המקביל, לא קיים התחייבויות כלפי צרכן, כי יש כאן עילות שונות. ענתה לי, בצדק, גברת זוכוביצקי, שבכל מקרה הערבות המחולטת הולכת לאוצר המדינה ולא לטובת הצרכנים. צריך לתת את הדעת לנושא הזה, האמנם לא רוצים במקרה הזה שכסף שחולט מערבות יעמוד לרשות מי שנפגע. אינני יודעת.

שמואל טננבאום:

זו גם עמדת המועצה לצרכנות, שהחילוט יהיה לטובת הציבור הנפגע.

אמנון כהן:

אוצר המדינה לא צריך את הכסף, הוא לא צד בעניין.

יעקב גנות:

כך נעודד צרכנים לדרוש את הערבות.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

לנו כמשרד התחבורה זה פשוט. נשמע מה אומר בעניין הזה משרד האוצר.

אמנון כהן:

הוא לא צד לזה. הנפגע הוא הלקוח.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

האם אין לכם התנגדות שהכסף יילך לטובת הצרכן?

אודי אדירי:

אני סבור שזה כן עניין של המשרד. העניין כאן הוא לא 5 מיליון השקלים שאולי ייכנסו להכנסות המדינה. אני לא בטוח שיש יכולת אמיתית של משרד התחבורה – ואולי זה חושף אחרי כן גם את משרד האוצר, אבל קודם כול את משרד התחבורה עצמו – יכולת אמיתית לאמוד את הנזקים שנגרמו לכל אחד מן הצרכנים. עכשיו השאלה אם ה-8 מיליון שקלים מספיקים או לא מספיקים לדבר הזה. משרד התחבורה נכווה בזה פעם אחת בעבר בנוגע לתעופה, ואני סבור שזה יהיה לא נכון. עוד פעם, זה לא מן הטעם של אולי 8 מיליון שקלים שייכנסו פעם לקופת המדינה.

אמנון כהן:

איך מפצים את מי שניזוקו?

רוברט אילטוב:

ואם הנזקים גדולים בהרבה מן הסכום הזה?

אתי בנדלר:

למעשה לצרכן אין כאן שום מזור, אלא בתביעה משפטית אזרחית.

עוזי יצחקי:

בחודשים האחרונים היה לנו מקרה של חברה למכירת אופנועים ואנחנו דאגנו שהצרכנים יקבלו את שירותי התחזוקה.

אמנון כהן:

איך זה יפעל כאן? נניח שמישהו פשוט רגל וחילטו לו את הערבות.

עוזי יצחקי:

זה כלי נשק משמעותי מאוד ורציני כדי שהוא לא יגיע למצב הזה.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

אדם קנה רכב. ראשית, הרכב צריך להיות תקין, ולזה כל הבדיקות קיימות, ושנית, אחרי כן עליו לקבל שירות. אין שלב אחר לגבי רכב. הוא צריך לקבל אחריות – את זה הסדרנו, עשינו את זה באופן אחיד, לפחות לשנתיים באותו היקף, אלא אם כן היצרן נותן יותר ואז כולם גם נותנים יותר. יש את הקנייה, יש אחריות ויש שירות. אם זה לא נכלל בשני השלבים הראשונים והיבואן הרגיל או המורשה או המקביל פשט רגל או כל דבר מעין זה, אז המדינה צריכה לפעול, הרגולטור, כדי שהצרכו יקבל את השירות.

אמנון כהן:

איפה כתוב שהמדינה תשא באחריות?

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

זה לא שונה מן המצב הכללי, ויש כלים לטפל בזה.

שרית זוכוביצקי-אור:

אנחנו לא נושאים באחריות, אלא דואגים לצרכן.

דפנה עין דור:

אני רוצה להציג דוגמה. גם ברכישה הגדולה ביותר של צרכן בישראל, רכישה של דירות, ההגנה שנותנת המדינה היא ערבות המכר, אבל היא עוזרת עד לרגע שקיבלת את הדירה. כאן ההקבלה. קיבלת את הרכב וקרה משהו ליבואן, ובמקביל קיבלת את הדירה והקבלן פשט את הרגל. אף אחד לא יערוך לך את כל הבדיקה.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

אי אפשר להכניס את המדינה לאחריות במקום היבואנים. לא נכתוב שהמדינה אחראית במקרה הזה לתת את השירות.

עוזי יצחקי:

אבל זה כלי נשק די מאיים.

אמנון כהן:

הכסף יחזור למשרד האוצר? שיחזור אל משרד התחבורה.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

הבעיה היא לא הכסף, כפי שנאמר כאן. הבעיה היא המתכונת, על מה המדינה מסוגלת לקחת אחריות. בסך הכול, בשלב שמסתיימת האחריות מדובר כבר על השירות.

היו"ר כרמל שאמה:

אנחנו מעלים להצבעה את סעיף 16ב. מי בעד? מי נגד? מי נמנע?

**הצבעה**

בעד סעיף 16ב (בתוך סעיף 10 לתיקון) – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

הסעיף נתקבל.

היו"ר כרמל שאמה:

אין מתנגדים ואין נמנעים. סעיף 16ב נתקבל פה אחד.

שרית זוכוביצקי-אור:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| התליית רישיון, ביטולו ואי חידושו | 16ג | (א) | | "הרשות רשאית להתלות רישיון עד לקיום תנאים שתורה עליהם, לבטל רישיון או לסרב לחדשו אם נתקיימו בבעל הרישיון אחד מאלה: | | |
|  |  |  | (1) | | הוא אינו מקיים את התנאים לקבלת הרישיון, כולם או מקצתם; |
|  |  |  | (2) | | הרישיון ניתן לו על יסוד מידע כוזב או מטעה; |
|  |  |  | (3) | | הוא הפר תנאי מהותי מתנאי הרישיון; |
|  |  |  | (4) | | הוא הפר חובה או איסור שהוטלו עליו כיבואן לפי צו זה; |
|  |  |  | (5) | | ניתן צו לפירוקו או למינוי כונס נכסים עליו או שהוא החליט על פירוק מרצון. |
|  |  | (ב) | לא תבטל הרשות רישיון,לא תסרב לחדשו ולא תתלהו אלא לאחר שנתנה לבעל הרישיון הזדמנות נאותה להשמיע טענותיו."" | | |

הסעיף הזה מתייחס לרישיון הייבוא שניתן. אם אנחנו מגלים שאדם שקיבל רישיון לייבא כלי רכב לא מספק שירותי תחזוקה, או לא עמד בתנאים לקבלת הרישיון, אנחנו רוצים כמובן להסמיך את עצמנו לבטל את רישיון הייבוא ולא לאפשר לו לייבא עוד כלי רכב על-פי רישיון הייבוא שניתן לו.

היו"ר כרמל שאמה:

יש הערות. אין. מי בעד סעיף 16ג? מי נגד? מי נמנע?

**הצבעה**

בעד סעיף 16ג (בתוך סעיף 10 לתיקון) – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

הסעיף נתקבל.

היו"ר כרמל שאמה:

אין מתנגדים ואין נמנעים. סעיף 16ג נתקבל פה אחד.

שרית זוכוביצקי-אור:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| תחילה והוראות מעבר | 11. | "(א) תחילתו של צו זה 30 ימים מיום פרסומו (להלן – יום התחילה).    (ב) על אף האמור בסעיף קטן (א) יבוא על ידי יבואן מקביל –    (1) לגבי רכב שיוצר במדינות NAFTA מדגם שיובא על ידי היבואן הישיר, ואינו עומד בתקנים המבוססים על הנחיות מדינות הקהילה האירופאית (EC) – 90 ימים מיום התחילה;  (2) לגבי רכב שיוצר במדינות NAFTA מדגם שלא יובא על ידי היבואן הישיר, ואינו עומד בתקנים המבוססים על הנחיות מדינות הקהילה האירופאית (EC) – שנה מיום התחילה.    (ג) על אף האמור בסעיף קטן (א) יחול צו זה על מי שקיבל רישיון יבוא ערב יום התחילה." |

הסעיף הזה מחיל על כלל היבואנים את הצו, 30 ימים מיום הפרסום. זה יאפשר לנו להתארגן, לשפץ את הנהלים, שהתחלנו כבר לעבוד עליהם, שיקבע מנהל אגף הרכב.

קבענו תחילה מדורגת לגבי היבואנים המקבילים שמייבאים רכב מארצות-הברית, בגלל נושא התקינה שאנחנו צריכים להתמודד אתו, שכיום יש לנו קושי אתו, ואם יהיה צורך אחר-כך נסביר בהרחבה.

כאן אנחנו מצמצמים וקובעים שלגבי רכב שיובא מארצות-הברית או ממדינות NAFTA על-ידי היבואן הישיר ולא עומד בתקנים המבוססים על הנחיות הקהילה האירופאית – זה יהיה 90 ימים מיום התחילה, ולגבי רכב שלא מיובא על-ידי היבואן הישיר ויש לנו קושי להשיג מסמכי תקינה – נחיל תחילה של שנה, עד שנתארגן עם נושא התקינה.

דן (דני) בליליוס:

שנה נראה לי תקופה ארוכה מדי. אפשר לדרג את זה.

אבנר פלור:

שנה – זה מתייחס רק לדגמים אמריקאים, אבל זה יכול להיות גם לפני, אם נספיק.

דן (דני) בליליוס:

תכתבו: "עד שנה".

שרית זוכוביצקי-אור:

לא. זה לא יילך מבחינת המדיניות של משרד המשפטים.

היו"ר כרמל שאמה:

יש הערות על הסעיף? אנחנו מעלים את סעיף 11 להצבעה. מי בעד? מי נגד? מי נמנע?

**הצבעה**

בעד סעיף 11 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

הסעיף נתקבל.

היו"ר כרמל שאמה:

אין מתנגדים ואין נמנעים. סעיף 11 נתקבל פה אחד.

הדיון הסתיים. אני רוצה להודות ליושב-ראש שחזר, לשר התחבורה שנמצא אתנו מתחילת הדיון, לכל מי שלקח חלק בדיון. הצו אושר. נקווה שבאמת יעשה טוב לצרכנים.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כ"ץ:

תודה רבה. כפי שהודעתי, אנחנו מתכוונים, כאשר הצו ייכנס לתוקף, לזמן את היבואנים ואת היבואנים המקבילים לדיון על היערכות לקראת המצב החדש. נהיה פתוחים לשמוע הערות.

היו"ר כרמל שאמה:

תודה רבה. הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 15:05**

1. ס"ח התשי"ח, עמ' 24. [↑](#footnote-ref-1)
2. דיני מדינת ישראל,נוסח חדש 32,עמ' 625. [↑](#footnote-ref-2)
3. ס"ח התשכ"ט, עמ' 69; התשס"א, עמ' 166.. [↑](#footnote-ref-3)
4. ס"ח התשל"ז, עמ' 226; התשנ"ד, עמ' 348. [↑](#footnote-ref-4)
5. ק"ת התשל"ט, עמ' 124;התשס"ג, עמ' 73. [↑](#footnote-ref-5)
6. ס"ח התשנ"ט, עמ' 189. [↑](#footnote-ref-6)
7. דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 7, עמ' 173; ס"ח התשס"ה, עמ 728. [↑](#footnote-ref-7)
8. ק"ת התשכ"א, עמ' 1425. [↑](#footnote-ref-8)