**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 249**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום רביעי, כ' בסיוון, התש"ע (2 ביוני, 2010) בשעה 09:30**

**סדר היום:**

**תקנות התעבורה (תיקון מס' ...), התשס"ח-2008, בדבר בדיקות ועדכון ערכי פליטות מזהמים מכלי רכב**

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

חמד עמאר

**מוזמנים**:

השר לאיכות הסביבה גלעד ארדן

משרד התחבורה והבטיחות בדרכים:

דוד אסל- מפקח מחוזי

אלכס בוגטיקוב

עו"ד שרית זוכוביצקי אור

אבנר פלור

דפנה עין דור

יערה למברגר – ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

המשרד להגנת הסיבה:

אבי מושל – אגף איכות אוויר

משרד התשתיות הלאומיות:

יהודה גסנר- מנהל תחום הנדסה – דלק

איגוד מכוני הרישוי:

אברהם גלנצר- יו"ר

ינון גרינברג

חנוך גריברג

ארגון המוסכים:

אריה אשד- מנכ"ל

זמיר בקל

רס"ו עומרי שגב- משדר הביטחון, קצין ייעוץ, פרקליטות צבאית ראשית

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**ייעוץ משפטי:**  ניר ימין

**רשמה**: לאה קיקיון

**תקנות התעבורה (תיקון מס' ...), התשס"ח-2008,**

**בדבר בדיקות ועדכון ערכי פליטות מזהמים מכלי רכב**

היו"ר אופיר אקוניס:

שלום לכולם, אני מתכבד לפתוח את ישיבת הוועדה. אנחנו ביום הסביבה הבינלאומי. לכבודו החלטנו להעלות על סדר היום את תקנות התעבורה, התשס"ח-2008 בדבר בדיקות ועדכון ערכי פליטות מזהמים מכלי רכב, הצעת משרד התחבורה. אני מבין שיש להצעה הזו – הבנתי זאת מהתייעצות בלתי פורמלית לפני הישיבה שיש כמה אי הבנות לגבי האם בכלל אנחנו צריכים לאשר את הדבר או לא צריכים לאשר. מה המסקנה שלכם, לפני שנתחיל?

ניר ימין:

התקנות שמשרד התחבורה העביר, אדוני, בסעיף המסמיך, מתייחסות לסעיף 4 וסעיף 70 לפקודת התעבורה. סעיף 4 אומר: "שר התחבורה רשאי בתקנות לקבוע הוראות המסדירות מתן רישיון רכב, חידושו, העברתו, צורתו, כללי החזקתו ותנאיו, לרבות תנאים בגלל הגבלת השימוש ברכב". לכאורה, לפי הסעיף הזה לא נדרש אישור ועדה. סעיף 70 (1) אומר כדלקמן: "שר התחבורה רשאי להתקין תקנות בעניינים אלה: הסדר התעבורה וקביעת כללים לשימוש בדרכים בשביל כלי רכב, הולכי רגל ואחרים, לרבות לעניין צמצום זיהום אוויר ובכלל זה כללים באישור ועדת הכלכלה של הכנסת בדבר קביעת כתיב אחיד בעברית, בערבית ובאנגלית של שמות המופיעים על גבי תמרורים המוצבים בדרכים".

יש ספק אם אישור הוועדה נוגע גם לצמצום זיהום האוויר או רק לעניין הכיתוב. זו שאלה אחת. השאלה אחרת: האם עבירה על התקנות, כלומר אם אדם נוסע בניגוד לתקנות האלה, עם זיהום אוויר שעולה על המותר - האם הוא עובר עבירה פלילית? התקנות מתייחסות לעניין מכוני הרישוי - -

היו"ר אופיר אקוניס:

מי בכלל יכול לבדוק את זה?

ניר ימין:

לא, זה משרד התחבורה, בצדי הדרך - -

היו"ר אופיר אקוניס:

משרד התחבורה או המשרד להגנת הסביבה?

קריאה:

המשרד להגנת הסביבה.

היו"ר אופיר אקוניס:

שיש שניים כאלה היום, לא?

קריאה:

לא. יש 6 היום.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני בדקתי, בשנת 2002, כשהייתי יועץ שר המשפטים, לא היתה כל מערכת הכבישים הזאת. נסעתי למשרד המשפטים, נסענו דרך סנהדריה ונקלעתי לענן של זיהום אוויר מרכב של ת"ת – תלמוד תורה, אם אינני טועה. כמעט נחנקתי למוות בתוך האוטו שלי. זו תופעה מאד מצערת בירושלים, אני רואה אותה פחות במקומות אחרים בארץ, אבל זה היה נורא. התקשרתי למשרד להגנת הסביבה ושאלתי כמה פקחים יש, ואמרו לי ששניים. אז ענו לי שישה? יפה. מ- 2002 ל- 2010, כאשר כל נושא איכות הסביבה והגנת הסביבה הפך- לא הייתי אומר למרכז סדר היום הבינלאומי אבל בוודאי תופס יתר נפח. זה מה שהמדינה יכלה לספק?

אבי מושל:

כיום יש שישה, אנחנו רוצים שישה נוספים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז מה זה שייך לניידת של משרד התחבורה?

אבי מושל:

משרד התחבורה בודק -- בדרכים, של כלי הרכב. אנחנו בודקים את הנושא של זיהום אוויר.

היו"ר אופיר אקוניס:

ואתם מוצאים מישהו?

אבי מושל:

בערך 10% מכלי הרכב שאנחנו בודקים נמצאים לא תקינים.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה בדיקות אקראיות על הכבישים?

אבי מושל:

זה בדיקות אקראיות על הכבישים. 10% מאלה שנבדקים. זה לא אומר ש- 10% מכלי הרכב הם לא תקינים. זה אומר ש- 10% מהנבדקים לא תקינים.

ניר ימין:

חוץ מאשר התקנות שנוגעות לרישום ולרישוי, יש תקנות שנוגעות לפחממנים, שהם תקנות של המשרד להגנת הסביבה, שלא קשורות לעניין רישום וחידוש הרישיון, אם הבנתי נכון - -

אבי מושל:

לא, הן גם.

ניר ימין:

ולעניין האחרון, שלמיטב זכרוני, גם תקנה 318א' בעת התקנתה אושרה בוועדה.

שרית זוכוביצקי:

כל הסעיף הזה, כל התקנה הזו – תמיד היגיעה לכאן.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה זה, התקנות מחולקות – בעצם, הבדיקות הן על רכבים חדשים? כבר לא חדשים – משנת 95 ומעלה ומשנת 94 ומטה?

קריאות:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

ומה ההבדלים ביניהם? אולי תסבירו. ראיתי את השר לאיכות הסביבה, הוא בוועדת הפנים. אגב,

הייתי שמח ללכת לשם אם הייתי מספיק – את התקנות למניעת רעשים. איך מדינה נורמאלית מאפשרת לדבר הזה שהוא פשע, ממש, נגד האזרחים של עירית תל אביב, להפעיל גם את המכונית הירוקה הזו שמלכלכת את הכביש, מעכבת את התנועה, ב- 8 בבוקר, ולידה הולך אדם, שלא משנה שהוא מעשן, על פי רוב, עם סיגריה בפה ומעיפים גרגירי אבק לקומה ה- 12 וה – 14, והרעש הוא מחריד. והזיהום – רואים אותו. זה לא זיהום שקף. אתה מעלה את כל גרגירי האבק לשמיים. אני מקווה שהתקנות האלה יעברו היום, אתם מחילים אותן ממחר. זה בוועדת הפנים. הייתי שמח פה לעשות את זה אבל אני מבין שזה עניין של ועדת הפנים.

ועדיין, למרות שזה יום הגנת הסביבה הבינלאומי, התחבורה תציג, ואחרי כן אתה.

אבנר פלור:

על פי תקנת התעבורה 318 ישנם תנאים לרישום רכב, כאשר אחד התנאים זה בדיקת CO ולמבדה, זה, בעצם, התנאי לרישום הרכב. היום, הבדיקה שמבוצעת – לפני שאני אכנס לבדיקה שמבוצעת, גם היתה החלטת ממשלה ב- 2007 שהחליטה על יישום הדירקטיבה האירופאית המחמירה יותר בנושא של בדיקות, לרכב בנזין, גם בנושא של ה- CO וגם בנושא של ה-HC.

אנחנו, מבחינתנו היום, מבחינת התקנות עצמן, ערכי הבדיקה של ה- CO לרכב בנזין, ערכי הבדיקה הם אחידים כתלות בשנת ייצור של הרכב ובטכנולוגיה של הרכב. זה ערך אחיד. מה שאנחנו בעצם מציעים כאן זה בדיקות של CO לפי דגמי המנוע והרכב, כשבעצם, לכל דגם ותוצר רכב יש הרכב בדיקה שהיצרן על פיו תכנן את הרכב עצמו. זה, בהתאם גם לדירקטיבה האירופאית שמאפשרת בדיקה על פי דגמי ותוצרי הרכב. זה אחד, לגבי כלי רכב משנת 95 ומעלה, כשכלי הרכב האלה, כמו ששאלת – מדוע החלוקה, אז גם בדירקטיבה האירופאית ישנה חלוקה של רכבים שמצוידים בממיר קטליטי ובין רכבים שלא מצוידים. אלה שמצוידים, הבדיקה שם מחמירה יותר והתנאים מחמירים יותר, ולכן החלוקה הזו.

היו"ר אופיר אקוניס:

שהם פחות מזהמים?

אבנר פלור:

הפוך.

היו"ר אופיר אקוניס:

הרכבים החדשים הם פחות מזהמים כי הם מצוידים בממיר קטליטי, אבל הבדיקה עליהם יותר מחמירה.

קריאה:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

פעם הייתי בטסט לאוטו, בסוף שנות ה-90, מתי שהוא. נפלתי בבדיקה הזו, של רכב גולף, והייתי צריך לעשות בדיקה נוספת. עשיתי את התיקון, כי לא עמדתי בבדיקה הזו. \לעומת זאת אוטו לידי שהיה משנת ייצור 67 בערך, פיח של עשן עלה, והוא עבר. שאלתי את הטסטר איך זה יכול להיות והוא אמר לי – זה אוטו ישן. הוא יכול לזהם ללא הפרעה. אני, לאוטו חדש, עם ממיר קטליטי הייתי צריך לעבור בדיקה נוספת.

אבנר פלור:

גם צריך לקחת בחשבון שקודם כל מדובר בכלי רכב מעל 95 בלמעלה ממיליון ו-900 כלי רכב. כשמדברים על 300 אלף כלי רכב מתחת לשנת 94, שגם הנסועה שלהם היא פחותה, ובמקביל לזה – בטח שמעת על התכנית יחד עם המשרד להגנת הסביבה, שאנחנו עושים – תכנית הגריטה. עד היום נגרטו למעלה מ – 5,000 כלי רכב, מאז שהתחלנו, וזה המון, יחסית.

היו"ר אופיר אקוניס:

מתי זה התחיל?

אבנר פלור:

בינואר 2010.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה רק התחיל בינואר 2010 וכבר נגרטו 5,000? – יפה, זה טוב.

אבנר פלור:

לגבי הבדיקה השניה – אז כמו שאמרתי, הבדיקה הראשונה בעצם מתבססת על הדירקטיבות האירופאיות ועל המקובל במדינות המתקדמות. הבדיקה השניה- הבדיקה של הפחממנים. מדובר בכלי רכב משנת 94 ומטה, כשבעצם ערכי הבדיקה נקבעו על סמך מחקר שעשה הטכניון, הוא לקח מדגם מייצג של כלי רכב, ואותו ערך נקבע על ידם. זה גם מבוצע במדינות מסוימות באירופה. נכון שלא בכל אירופה, זה גם לא בדירקטיבה האירופאית אבל זה מבוצע. ובעצם, יש לנו תימוכין מקצועי של המחקר של הטכניון שביצע את הבדיקה.

היו"ר אופיר אקוניס:

כמובן שהעלויות של הבדיקה מתגלגלות על הציבור. למה? זה לא חלק מהטסט?

אבנר פלור:

זה חלק מהטסט. אני אסביר. העלויות של הבדיקה, לגבי בדיקת ה- CO מכיוון שאנחנו הולכים לפי דגם ותוצר המנוע אז זה איסוף נתונים, זה לפעמים – ישנם מכונים שמחויבים להוסיף מכשור נוסף כי זמן הבדיקה עולה, כיוון שבודקים עכשיו לא ערך אחיד לכולם - -

לאה ורון:

אבל אמרתם שהבדיקה של הרכבים עם הממיר הקטליטי היא יותר מעמיקה ויותר יסודית, וכו'. אז היא עולה,לפי דברי ההסבר שלכם, 6.6 שקלים, ואילו הבדיקה לכלי רכב ישנים יותר, שהיא יותר פשטנית – היא עולה 8,9 שקלים?

דפנה עין דור:

אבל יש הרבה פחות כלי רכב ולכן העלות של כל רכב - -

לאה ורון:

מה זה, סבסוד צולב מרכב לרכב?

דפנה עין דור:

לא, היא מתחלקת. בדיוק כדי לבטל את הסבסוד הצולב אנחנו מעמיסים את כלל העלות הזו על כלי הרכב שזה רלבנטי, ובגלל שיש מעט כלי רכב כאלה, אז העלות פר רכב היא יותר גבוהה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז הוא גם נוסע באוטו יותר ישן, כנראה מעמדו החברתי הוא נמוך והוא גם משלם יותר. אגב, הסכומים הם לא ענקיים, אבל עדיין - -

לאה ורון:

עלות הבדיקה לא מגלמת את ההוצאות של מכון הרישוי?

ניר ימין:

היא מגלמת. מה שהם אומרים – שכלי רכב ישנים יש פחות, ולכן יש פחות אנשים לשלם את אותה העלות. וכלי רכב חדשים יש יותר ולכן - -

אבנר פלור:

אבל יש לקחת בחשבון - -

אבי גלנצר:

אני יושב ראש איגוד מכוני הרישוי. לא מדויק מה שנאמר כאן. אני אסביר. רכב מ- 94 ומטה לא משלם את עלות בדיקת זיהום האוויר עד היום. הוא משלם רק 62 שקלים. לעומת רכב שהוא חדש, ויש לו בדיקה יותר מעמיקה, ומשלם היום 84 שקלים, כך שבכל מקרה הוא משלם פחות. התוספת הזו, גם אם היא תבוא, והיא תבוא – הוא ישלם עדיין הרבה פחות מרכב חדש. זה מה שצריך לדייק, בבדיקה.

היו"ר אופיר אקוניס:

84 שקלים זה תוספת למה?

אבי גלנצר:

היום, החלוקה של הרישוי היא 62 שקל כולל מע"מ לרכב עד 94, ומעל 94 יש תוספת של עוד 24 שקלים שזו תוספת לבדיקת זיהום האוויר, לרכב חדש, כמובן, שהוא בעל ממיר קטליטי, לפי - -

היו"ר אופיר אקוניס:

כמה עולה הטסט, בכלל?

אבי גלנצר:

הטסט עולה 62 ועוד 24. זה הכל.

דפנה עין דור:

זה רק התשלום עבור מכון רישוי שבודק את הרכב, לא האגרה השנתית.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז רכב שנכנס למכון רישוי – זה מה שהוא משלם?

אבי גלנצר:

כן. שמינית מחיר מאירופה, ועובדים לפי התקן האירופאי.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש את רישיון הרכב – זה, למדינה, כמה זה, בערך?

דפנה עין דור:

ממוצע לכלי רכב – 1,100 - - תלוי - -

קריאה:

מאות שקלים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז זה הסכום שאתם לוקחים?

דפנה עין דור:

זה מפוקח על ידינו.

היו"ר אופיר אקוניס:

האמת היא שזה באמת סכום נמוך, לטסט שנתי.

אבי מושל:

אנחנו רוצים להגיד שאנחנו מחכים כבר המון זמן לתקנות האלה, שיאושרו, אלה תקנות מאד חשובות. הן מתאימות, אל"ף את הדרישות של הדירקטיבה בבדיקות שמבוצעות בכלי רכב, והבדיקה שמבוצעת במכוני הרישוי היא בדיקה שמבוצעת לכל כלי הרכב, ולכן היא מאד מאד חשובה לנו. הבדיקות של הפחממנים חשובות לנו מאד מהבחינה של הפחתה של זיהום ממגזר שהוא היום מזהם מאד כבד. הם מהווים בסך הכל 15% מצי הרכב, המכוניות האלה, אבל הפליטה שלהם היא מעל 40% מכלל הפחממנים. לכן, חשוב מאד שאנחנו נקבע את הדרישות האלה כמו שהן כתובות.

יהודה גסנר:

אני מהנדס מנהל הדלק.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתם ביקשתם שאנחנו נאשר את ביטול דלק 96, נכון? אנחנו נעלה את זה לסדר יומה של הוועדה.

לאה ורון:

הגיע לוועדה ב- 18 במאי.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו נכבד את פנייתכם בעניין הזה ונעלה את זה לסדר היום. זה לישיבה נפרדת.

יהודה גסנר:

אני מבקש להדגיש שגם ה- 96, וגם בנזין 95 עומדים בתקני יורו 5, זאת אומרת, אנחנו, באיכות הדלקים בוודאי צמודים לתקינה האירופאית. לאור הניסיון שלנו בדלק 96 שבזמנו הכיל גופרית וכשרצינו להסיר את הגופרית נתקלנו בבעיות עם קבלת המידע מיצרני הרכב האם ניתן ומה הם התנאים, אני פה מעלה, כדי שנקבל את המידע המדויק, כאשר אנחנו רוצים לבדוק את הפליטות מהרכב הישן, האם המידע הזה אכן יהיה מידע שהרכב תוכנן לפיו ויכול לעמוד בהגדרות האלה. כמובן שבפן השני, המידע הזה צריך להיות זמין לטובת המוסכים והמכונים שבודקים את זה.

עומרי שגב:

על אף שלצה"ל יש סמכות רישוי עצמאית אנחנו בדרך כלל מנסים לעבוד לפי הדין האזרחי גם כדי לעמוד בסטנדרטים, זאת אומרת – אם לרכב יש גובה מסוים, אז נעמוד לפי הסטנדרטים של הגובה, שלא ניכנס לאיזשהו גשר. אנחנו משתמשים במערכת הכבישים הישראלית - גובה פנסים וכו'. אשר לתקנות האלה יש לצה"ל מספר רכבים אשר רובם המכריע נמצא במחסני חירום, בימ"חים. הרכבים הלאה הם רכבים שמשמשים אותנו רק בשעת חירום ובזמן תרגילים, וחלקם הגדול נמצא מתחת לשנת 94.

היו"ר אופיר אקוניס:

אל תדאיג אותנו.

עומרי שגב:

חלק מהרכבים הם מתחת לשנת 94, ולכן הבדיקה של הפחממנים רלבנטית גם אליהם.

היו"ר אופיר אקוניס:

הם גם בטח לא מותנעים הרבה זמן.

עומרי שגב:

הם נמצאים בשימוש בחירום ובתרגילים, ולכן הם נוסעים יחסית מעט ומזהמים, כנגזרת מזה, יחסית מעט. אשר על כן אנחנו מבקשים להחריג את הרכבים שנמצאים במעמד של מעמד חירום.

יש לנו מספר רכבים שהם רכבים ממעמד סדיר שהם רכבים שמזוודים בזיווד מיוחד, רכבים שנוסעים גם בזמן סדיר, ולהם אנחנו לא מבקשים החרגה, אנחנו מבקשים שנתיים ימים כדי להחליף את הרכבים או את המנועים, בהתאם. זו הבקשה שלנו.

ניר ימין:

מאחר ויש לצה"ל רשות רישוי עצמאית, למה אתם לא יכולים מתוקף סמכותכם כרשות רישוי להחריג או לעשות את ההתאמות הנדרשות לכלי הרכב המסוימים שאתה מבקש להתאים?

עומרי שגב:

פתחתי ואמרתי בתחילת דבריי- אנחנו מנסים לעבוד גם לפי הדין האזרחי. אנחנו משתמשים באותה רשת כבישים, נושמים את אותו אוויר, בסופו של דבר, ולכן אנחנו מבקשים - - -

ניר ימין:

אז צריך לבטל את רשות הרישוי העצמאית של צה"ל? אתה אומר שהדין האזרחי אמור לחול. למה בתוך תקנות התחבורה צריך להחריג, אם צה"ל יכול לעשות את זה מסמכותו?

עומרי שגב:

מבקשים ממשרד התחבורה מזה כמה וכמה שנים. אנחנו מבקשים גם ברמת אצילת סמכויות, אנחנו מבקשים ממשרד התחבורה למרות שאנחנו יכולים לעשות את זה ברמה עצמאית על ידי סמכות הרישוי שלנו, וגם בנושא תקנות נוספות – גובה פנסים, גובה של רכב. אנחנו בסופו של דבר עומדים בסטנדרטים האזרחיים כי אנחנו משתמשים באותה רשת תחבורתית שנמצאת במדינת ישראל. לכן אנחנו צריכים פטור ספציפי, החרגה ספציפית גם למקרה הזה. נכון שעקרונית אפשר היה להסתדר גם בלי זה, אבל אנחנו מבקשים שתהיה לנו החרגה ספציפית כי אנחנו חלק, בסופו של דבר, מהמערכת התחבורתית במדינת ישראל.

היו"ר אופיר אקוניס:

גם למשרד המשפטים יש הערה לדבריך, בעניין הזה, כדי שנבין את הדברים. אני, באופן אישי, מכבד את הבקשה, כמובן, אבל אני מנסה להבין את ההיבט המשפטי.

יערה למברגר:

נראה לי ראוי שצה"ל מנסה לנהוג בהתאם לסטנדרטים - -כעיקרון כללי, אבל מבחינה משפטית פורמליסטית אני לא מבינה איך זה קשור לתקנות האלה, כיוון שהתקנות מתייחסות לרישום רכב מנועי. מדובר על רישום ברשות הרישוי, במשרד התחבורה, ומכוח הסמכויות בפקודת התעבורה, זאת אומרת, בסעיף 4, בסעיף 70 – אני לא רואה, אם הרישום לא נעשה במסגרת הזאת או - - זאת אומרת, זה לא יחול לגביו. ברגע שזה לא חל לגביו, אין צורך להחריג.

אם, בנהלים פנימיים אתם רוצים, בסך הכל, באופן כללי, לפעול בהתאם לתקנות הללו - - לכתוב בנהלים "פרט לרכבי חירום" או - - -זה נראה לי ראוי ונכון, אבל זה לא המקום, נראה לי.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה פטור בכל מקרה, כפי שהבנתי.

ניר ימין:

הם לא עובדים לפי תקנה 18א'. הם לא הולכים לרשות הרישוי של משרד התחבורה, הם הולכים לרשות הרישוי של צה"ל, ולכן, לכאורה, התקנה הזו לא אמורה לחול לגבי כלי הרכב.וכלי הרכב של צה"ל לא אמורים להגיע למכון רישוי שהתקנות האלה חלות עליו.

עומרי שגב:

חלקם מגיעים גם למכוני רישוי אזרחיים.

ניר ימין:

אבל הם לא חייבים.

אבי מושל:

- - שלטובתם כדאי שהם כן יעמדו בסטנדרטים האלה. אלה סטנדרטים שחשוב לעמוד בהם, גם ברכב חירום, וצריך לעמוד בסטנדרטים שמונעים דליפה מוגברת, ברמות כאלה.

ניר ימין:

אבל זו לא השאלה שעולה כאן.

היו"ר אופיר אקוניס:

כלומר, אתה אומר לייעוץ המשפטי של הצבא – שהתקנות האלה לא חלות עליו. אז זה פוטר אותך בכלל, הפטור הוא יותר גורף ממה שחשבת. אם יש לכם משרד רישוי וטסטים – למה אתם עושים את זה גם בחוץ?

עומרי שגב:

מן הסתם אנחנו מכירים את זה שאנחנו סמכות רישוי עצמאית, ואנחנו יכולים לעשות את זה בעצמנו, אבל עוד פעם – אנחנו בדרך כלל נוהגים לקבל גם החרגה קונקרטית ותקנות בהתאם לדין האזרחי, על מנת שנוכל להתאים את עצמנו גם לדין האזרחי ושלא נצטרך להשתמש בפטור הגורף שיש לנו. זו המדיניות שלנו.

היו"ר אופיר אקוניס:

יועצת השר, למה אין הצבעות על התקנות בוועדת הפנים?

מירי שאול:

הם עדיין דנים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם צריך אני רוצה להשתתף בהצבעה על התקנות החשובות האלה.

מירי שאול:

השר רוצה לבוא לכאן.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל אין הצבעות? חבל.

אנחנו נתחיל בקריאה.

שרית זוכוביצקי:

"תקנות התעבורה (תיקון מס' ), התש"ע-2010.

בתוקף סמכותי לפי סעיפים 4 ו – 70 לפקודת התעבורה (להלן-הפקודה) ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת לפי סעיף 21א (א) לחוק יסוד: הכנסת, סעיף 2(ב) לחוק העונשין, התשל"ז-1977, אני מתקין תקנות אלה:

תיקון תקנה 318א

1. בתקנה 318א לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961....."

אני רק רוצה להקדים ולומר – אני והיועץ המשפטי לוועדה שוחחנו על הנוסח של התיקון, לא על המהות, והגענו לכלל מסקנה שאפשר לפשט את הנוסח משום שהרישה של סעיפים א(1) ו- א(2) היא דומה. חוץ מזה, הערה נוספת - חשבנו שראוי להכניס את התקנות המוצעות תחת תקנת משנה (א).

היו"ר אופיר אקוניס:

אני עכשיו קיבלתי עדכון –שמי שמתנגד לתקנות בוועדת הפנים זה השלטון המקומי, שהוא יוצר את הבעיה. הוא גם יוצר את הבעיה וגם מתנגד לתקנות. זה דבר מצער מאד. מעל הגנת הסביבה יש גם את המפגעים מזיהום הסביבה, שהם אזרחי כל הערים האלה. זה בכל הארץ הדבר הזה? אני נתקל בזה בעיקר בעיר שאני גר, בתל אביב. יש כמה רשויות – לא בטוח שכולן כאן.

אבי מושל:

יש כמה רשויות שרכשו.

היו"ר אופיר אקוניס:

בטח פורום ה- 15.

שרית זוכוביצקי:

אז אני רק רוצה להעיר הערה כללית לנוסח – עשיתי תיאום עם היועץ המשפטי של הוועדה והחלטנו לשכלל טיפה את הנוסח. שתי הערות מרכזיות שאנחנו רוצים לכלול, ואני כבר אקרא את הנוסח, שהוא לא משנה במהות, הוא רק תיקונים לנוסח.

ניר ימין:

סליחה, הוא כן משנה- בנוסח הקודם לא היו בדיקות שהיו תנאי לקבלת הרישוי, ולכן יכול להיות שזה היווה גם חלק מהשאלה האם נדרש אישור ועדה או לא, כי אם זו עבירה עצמאית זו עבירה פלילית ולא כחלק מהרישיון.

שרית זוכוביצקי:

נכון. אז אני אסביר. אנחנו התכוונו שהבדיקות האלה, מטרת התיקון היא שהבדיקות החדשות יהוו חלק מהבדיקות שמבוצעות במכון הרישוי כתנאי לרישום הרכב ולחידוש רישיון הרכב מדי שנה. כיון שכך, המקום הראוי להחיל את התקנות האלה זה במסגרת תקנת משנה (א) שכיום קובעת שני תנאים. לכן, מה שאנחנו מציעים לעשות – שתקנת משנה (א1), (א2) וגם תקנת משנה (ד) יהיו תקנות משנה של (א), כדי שהם יחולו תחת הכותרת: "לא יירשם רכב ...ולא יחודש רישיונו אלא אם כן....", ואז, למעשה, יהיו לנו חמישה סעיפים קטנים. שניים הקיימים ושלושה חדשים. וכמובן, נעשה אחר כך את ההתאמות בהפניות.

כמו כן, בסעיפים (א1) ו – (א2) המוצעים, כפי שהם כתובים היום, שיהפכו להיות (5) ו – (4), הרישה היא דומה, ולכן אנחנו מציעים לעשות תיקוני נוסח קטנים, שהרישה היא דומה ואנחנו נחיל את הבדיקות השונות על הרישה.

ניר ימין:

רק תצייני שבתקנת משנה (א1) – אתם מציעים להתאים אותה ל – (א2), להוסיף את המילים: "המונע במנוע בזין" אחרי "רכב", בהתחלה.

שרית זוכוביצקי:

נכון. אז אני אקריא את זה כמו שהוא, ואם אפשר רק לאשר לנו לעשות את ההתאמות.

ניר ימין:

אנחנו כמובן נפרט בפני הוועדה את השינויים.

שרית זוכוביצקי:

אז אני מתחילה, ואני כבר מקריאה את הנוסח השונה:

בתקנה 318א לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961

1. בתקנת משנה (א), אחרי פסקה (2) יבוא:

"(3) ברכב המונע במנוע בזנין, ששנת ייצורו 1995 או לאחריה, לא תעלה תכולת חד תחמוצת הפחמן CO בגזים הנפלטים מרכב בסיבובי סרק על הערך שקבע יצרן הרכב, לדגם הרכב והמנועה מופיע ברשימת הערכים המופקדת לעיון הציבור באגף הרכב במשרד התחבורה בשעות העבודה הרגילות של המשרד (להלן – רשימת הערכים);

(4) ברכב המונע במנוע בנזין ששנת ייצורו 1995 או לאחריה, לא תעלה תכולת חד תחמוצת הפחמן CO בגזים הנפלטים מהרכב בסיבובים גבוהים כפי שקבע יצרן הרכב על הערך שקבע יצרן הרכב וערך הלמבדה שקבע יצרן הרכב המופיעים ברשימת הערכים".

אני מציע, מפה, ישר לעבור ל – (ד), כי זה יהיה (5). זה יהיה סוג הבדיקה הבאה. בדיקת הפחממנים, היא תהיה אחת הבדיקות במסגרת התנאים לרישום רכב וחידוש רישיונו. אז אחרי (4) יבוא (5), שהוא (ד) היום: "ברכב המונע במנוע בנזין ששנת ייצורו 1994 ולפניה לא תעלה תכולת הפחממנים (HC) בסיבובי סרק על 1000 PPM".

ניר ימין:

רק עניין ניסוחי – בשאר התקנות מופיע או לאחריה, אולי כדאי לכתוב כאן – "או לפניה", גם, כדי לשמור על האחידות.

שרית זוכוביצקי:

בסדר גמור.

ניר ימין:

רק להציג לפני הוועדה את כל התיקונים שהיו, כדי שיהיו ברורים יותר: תקנת 318א הרישה, כמובן, לא מוצע לתקן אותה. הרישה אומרת: "לא יירשם רכב מנועי למעט אופנוע ולא יחודש רישיונו אלא אם כן...." וכיום מפורטים שני תנאים: מתקן, ותנאי בנוגע ל – CO. מוצע להוסיף עוד שלושה תנאים.שני התנאים הראשונים מתייחסים לרכב המונע במנוע בנזין ששנת ייצורו 1995 או לאחריה – "לא תעלה תכולת חד תחמוצת הפחמן CO וגזים הנפלטים מהרכב" ועכשיו יש שני תתי תנאים: תת התנאי הראשון, בסיבובי סרק על הערך שקבע יצרן הרכב לדגם הרכב והמנוע המופיע, וכו' כמו שמופיע בתקנת משנה (א1) המופיעה לפני הוועדה, ותת התנאי השני יהיה לגבי גזים הנפלטים מהרכב בסיבובים הגבוהים, כפי שקבע יצרן הרכב, על הערך שקבע יצרן הרכב וערך הלמבדה שקבע יצרן הרכב, המופיעים ברשימת הערים. וכמובן, התנאי השלישי שציינה עורכת הדין לגבי הפחממנים. אז צריך לתקן.

לאה ורון:

מה זאת הבדיקה הזו, של הלמבדה?

אבנר פלור:

זה יחס אוויר –דלק שבודקים במנוע רכב, באמצעות מכשור בדיקה. ערך הבדיקה הזה נקרא יחס למבדה, יחס אוויר –דלק. זה בגלל האות הלטינית.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש לכם הנחה – בכמה התקנה הזו תעלה את אחוז הכישלונות בטסט או תחייב בדיקה נוספת? בדיקה נוספת זה תשלום נוסף, אם אינני טועה. אז יש עליה. אז אנחנו מתחילים להתגלגל למעלה. הכישלון בבדיקה הזו לא מאפשר לרכב לעבור טסט.

שרית זוכוביצקי:

נכון. זה תנאי לחידוש הרישיון.

היו"ר אופיר אקוניס:

ואז, מה עושים? אתה שולח אותו למקום אחר. אני יוצא מהמכון ולא עברתי.

אבי גלנצר:

הוא ניגש למוסך לתקן.

לאה ורון:

לתקן את הממיר.

אבי גלנצר:

זה לא תמיד ממיר. אנחנו מדברים על רכב חדש, מ – 95 ומעלה, ששם יש ממיר. מתחת לשנת 95 אין ממיר. הרכב מונע על ידי מאייד, זה משהו אחר. הוא מתקן וחוזר חזרה, כמובן.

אבל מה שרציתי להדגיש - -

היו"ר אופיר אקוניס:

זה יכול להגיע לכמה אלפי שקלים.

אבי גלנצר:

לפעמים זה יכול להגיע לאלפי שקלים אבל זה במיעוט. מה שרציתי להגיד – שהתחלנו לבדוק את כלי הרכב מ- 95 ומעלה לפני כמה שנים, בהתחלה, אחוז הכישלונות היה גבוה מאד, מפני שעד אז לא נבדקו הרכבים בשיטה כזו. לכן, אחוז הכישלונות היה קרוב ל – 30%. מאז שבעלי הרכב התחילו לטפל יותר ויותר ברכבים, היום, אחוז הכישלונות הוא הרבה יותר קטן, הוא מגיע ל – 10-11%, כך שיש שיפור, אין ספק שיש שיפור גדול במצב כלי הרכב במדינה מבחינת נושא זיהום אוויר.

לאה ורון:

למה בדקתם את זה בעבר?

אבי גלנצר:

התחלנו לבדוק את זה על פי הוראות משרד התחבורה, מהתקן האירופאי, מתאריך מסוים, לפני כמה שנים.

לאה ורון:

ואז הכשלתם אנשים ברישוי על אף שהתקנות לא חייבו את הבדיקות האלה?

אבי גלנצר:

לא, התקנות חייבו.

אבי מושל:

התקנות עד עכשיו מחייבות בערך אחדי את כל כלי הרכב, וכאן יש חיוב שהוא לפי בדיקת ה - -

ניר ימין:

לגבי רשימת הערכים שתועמד לעיון הציבור, אני מציע שזה יהיה גם באתר האינטרנט, אני לא חושב שרוב האנשים שצריכים לעבור טסט הולכים וצובאים על משרד התחבורה כדי לבדוק מה רשימת הערכים - -

היו"ר אופיר אקוניס:

אני לא יודע אם הם יצבאו גם על אתר האינטרנט. גם איך הם ידעו?

דפנה עין דור:

אין מה לעשות עם הערך הזה - -

ניר ימין:

אז מה המטרה שזה מועמד לעיון הציבור?

אבי מושל:

המטרה היא שבמכון הרישוי, וברישום של משרד התחבורה ייבדק באמת אותו ערך, שלא יהיה הבדל. אם משרד התחבורה מפקיד את רשימת הערכים אתה יכול להיות בטוח שבכל מכוני הרישוי יהיה רשום - -

ניר ימין:

אז לכן חשוב שהצרכנים, שמי שצריך לעבור את הטסט הזה, יידע מה הערך שצריך לעמוד בו. כמובן שהנגישות היא הרבה יותר גבוהה כאשר זה מופיע באתר האינטרנט ולא במשדר התחבורה.

אבי מושל:

היום, - - כל צרכן מקבל פלט, איזשהו פתק שבו רשום ממשרד התחבורה באיזה ערך הוא אמור לעמוד, וזה מוצמד לו לרישיון הרכב. אז מהבחינה הזו, היום כבר יש לכל צרכן את המידע לגבי הרכב שלו.

אבנר פלור:

לא רק זה, גם כשהוא קונה את הרכב הוא מקבל את הערך הזה. אלה נתוני יצרן הרכב, אלה לא לא סתם נתונים שהמצאנו.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז מה הבעיה להעלות?

אבנר פלור:

אנחנו מדברים פה על כלי רכב משנת 95. זה מאגר נתונים שנאסף באמצעות מכוני הרישוי. זה לא מאגר נתונים ממשלתי שנאסף, זה בתשלום. לכן, על פי איך שמקובל היום ומה שאנחנו עושים - מעמידים את זה לעיון הציבור במשרד התחבורה. זה משהו בעייתי לבוא ולהציג את זה באתר האינטרנט כי זה משהו בתשלום. אלה הוויכוחים שישנם כל הזמן בוועדה עם התקנים של מכון התקנים.

ניר ימין:

אבל שם יש זכות יוצרים. כאן אתה לא אומר שיש שאלה של זכות יוצרים.

אבנר פלור:

יש, ודאי. הנה - -

אבי גלנצר:

אני אסביר. קודם כל, ישנם זכויות יוצרים. אנחנו, כאיגוד מכוני הרישוי רוכשים ממאגרי המידע בעולם את כל המאגרים האלה ומשתמשים בהם במכוני רישוי. יש לנו התחייבות כלפי המאגרים האלה בעולם לא להוציא אותם החוצה, אלא שהם יהיו לשימוש עצמי, ואנחנוו משלמים פר מכון, פר מסלול, פר מכשיר, עבור מאגרי המידע האלה. אסור לנו לפרסם אותם. לכן הם נמצאים במשרד התחבורה, באיכות הסביבה, ויהיו בכל מכון רישוי שפתוח לציבור.

ניר ימין:

אז אני מציע, אדוני, כמו שנעשה בעבר, עד שתגובש העמדה הכללית לעניין שאלת זכות היוצרים – יש פסק דין תלוי ועומד בבית המשפט העליון לגבי השאלה - זו שאלה נפרדת לעניין מכון התקנים. מעלים כאן גם שאלה של זכות יוצרים. לכל הפחות אני חושב שאפשר לכתוב שהפניה לכך שהערכים האלה מופקדים לעיון הציבור תהיה באתר האינטרנט ואז - -

לאה ורון:

באתר האינטרנט של משרד התחבורה. באתר האינטרנט של משרד התחבורה תהיה ההפניה.

שרית זוכוביצקי:

אבל העמדה הזו שאתם מביעים היא כאשר מדובר בעבירה פלילית, אבל פה אנחנו מדברים על תנאים לרישוי רכב. זו לא עבירה פלילית. התקנה הזו מתייחסת לתנאים לרישוי רכב. מי שלא יעמוד בה - לא יחודש רישיונו. נכון שאנחנו בספק האם זה צריך להגיע לוועדה בגלל ההיבטים הפליליים שעשויים להיות פה, אבל אין ספק שהבדיקות שאנחנו עושים במכוני הרישוי – אין להם משמעויות פליליות. יש להן משמעויות מנהליות על אי חידוש רישיון, זה הכל.

ניר ימין:

אל"ף, העמדה שהבענו לגבי עניין הפרסום מקבלת משנה תוקף בכל הנוגע לעבירות פליליות, אבל מן הראוי שגם בנוגע להליכים מנהליים ראוי שזה יועמד לעיון הציבור. זה שזה עבירה פלילית זה רק מחדד את הבעיה, זה לא אומר שבעבירות אחרות הבעיה הזו לא קיימת.

קריאות:

* - -

יערה למברגר:

מה זאת אומרת, שבאתר האינטרנט - -

שרית זוכוביצקי:

אה, זה – בוודאי. אז איך אתם רוצים לנסח?

ניר ימין:

ננסח את זה אחר כך. הפניה לכך – זה באתר האינטרנט.

יעקב גסנר:

אני מבקש להדגיש – זה לא רק הציבור. זה הציבור, זה מכוני הרישוי וזה כל המוסכים שאמורים לטפל ברכב. גם הם צריכים לדעת.

קריאה:

אבל הם אומרים שכל המוסכים שמטפלים – יש להם את הוראות היצרן לאותו רכב שהם מטפלים בו, הם לא צריכים את מאגרי המידע. זה אמור להיות.

אבי גלנצר:

תנאי הרישיון למוסך זה קודם כל שיהיה לו הוראות יצרן. אם לא – אסור לו לעבוד על הרכב. לכן הערכים האלה נמצאים בכל מוסך מורשה, חייבים להימצא במוסכים מורשים.

ניר ימין:

אי אפשר להפנות לערכים עצמם? זאת אומרת - כשאני נכנס לאינטרנט יהיה לי לינק לראות את הערכים, אבל כשאני נכנס לעמוד שבו מופיעים הערכים אני אצטרך לשלם אם אני רוצה לראות אותם?

אבי גלנצר:

אני משוכנע שאותם מאגרים שקיימים בעולם שאנחנו רכשנו את הזכויות שלהם, יתנו את זה בחוזה שזה לא יפורסם באינטרנט. יוכלו לראות את זה או במכון הרישוי, משרד התחבורה ואיכות הסביבה. שם כן יוכלו לראות את זה. זה תנאי אני יודע שיש אתרים של יצרני רכב ששם אתה כן יכול לראות את הערכים האלה, אבל גם הם מתנים את זה בתשלום. ישנו תשלום שאתה משלם, דרך האינטרנט ויכול לקבל מאגר מידע כללי על הרכב, כולל את נתוני היצרן לגבי ערכי הבדיקה של זיהום האוויר.

ניר ימין:

אבל הערכים נמצאים אצל כל יצרן באופן שונה, כלומר- אם אני רוצה להפנות לערכים מסוימים, אז באתר משרד התחבורה תצטרך להיות הפניה למאזדה, ליונדאי, לכל היצרנים השונים של כלי הרכב.

אבי גלנצר:

בעיקרון זה יכול להיות, אם היצרנים יפרסמו את זה.

ניר ימין:

בהנחה שהם לא מפרסמים - -

היו"ר אופיר אקוניס:

אין את כל הפרטים האלה?

לאה ורון:

מה מקבל הציבור כשהוא מגיע לאגף הרכב במשרד התחבורה- מה הוא מקבל לעיונו?

אבנר פלור:

לעיונו הוא מקבל את אותו אתר שמקבל איגוד מכוני הרישוי שבו נמצא תוצר ודגם הרכב שהוא רוצה לבדוק.

לאה ורון:

את אומרת – אם אני אגיע, אני אצטרך להקליד, נניח – פורד פוקוס על מנת לראות רק לפורד פוקוס, או שאני אראה את כל הרשימה?

אבנר פלור:

לא, אנחנו נקליד לפורד פוקוס ונראה. עוד משהו להדגיש – בכל מקרה כשהוא מבצע את הרישוי השנתי, הוא מקבל, כמו שגם אבי אמר – טופס שמוצמד לרישיון ושם יש את הערכים, גם של היצרן וגם מה שהוא מקבל. הכל שקוף. ואני מוכן להציג לכם את זה, לדגם הספציפי שלו. הכל שקוף לאזרח.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז מקבלים דבר כזה, מוצמד לבקשת הרישיון? בשנים האחרונות הייתי עם רכב ליסינג, אז לא ראיתי את זה.

אני מקדם בברכה את השר להגנת הסביבה. אני שקלתי לעצור את הישיבה ולבוא ולהצביע.

השר להגנת הסביבה גלעד ארדן:

אני מעריך את זה אבל לדעתי הוא לא מתכוון היום לקיים הצבעה, לצערי.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז הסתיימה הישיבה?

השר להגנת הסביבה גלעד ארדן:

לא, ב- 11 היא תסתיים, אבל הוא לא יצביע היום. הוא קודם שומע את כל - - רבים רוצים לעשות רעש, ויש הרבה מה לומר.

היו"ר אופיר אקוניס:

הבנתי מהיועצת שלך שחלק מיוצרי הרעש העיקריים זה העיריות.

השר להגנת הסביבה גלעד ארדן:

משרד הפנים ועירית תל אביב הגישו התנגדות לנושא של המפוחים.

היו"ר אופיר אקוניס:

המפוח זה הסיפור. אני לא יודע כמה מנגנים בקלרינט מ- 2 עד 4.

חמד עמאר:

אני מתנגד לזה. צריך לתת שעות מסוימות.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה מתנגד? אני מציע לך לבוא בוקר אחד למקום כלשהו, לכמה מקומות, וגם השר ארדן גר שם בעבר, אבל זה דבר מטורף. אתה רואה את הגרגרים שעולים למעלה, כמו עמוד אש שעולה. זה גם מסריח את הרחוב מדלק, מזהם, מעלה גרגירי אבק לאוויר - -

חמד עמאר:

אז תגיע לוועדת הפנים.

היו"ר אופיר אקוניס:

ביקשתי, רציתי להצביע, אבל אני מבין שאין הצבעות. האם השר רוצה לומר משהו מיוחד לרגל יום הסביבה הבינלאומי ותקנות התעבורה האלה?

השר להגנת הסביבה גלעד ארדן:

קודם כל – שאני מודה לך, גם למנהלת הוועדה, על זה שמצאתם את הזמן לשבץ את התקנות, כי הן היו תקועות הרבה זמן.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון, אני ראיתי שמופז עוד ביקש אותם מחסון.

השר להגנת הסביבה גלעד ארדן:

כן, הם אמנם אושרו על ידי שר התחבורה הקודם אבל אנחנו בהחלט זיהינו את זיהום האוויר מהתחבורה כאחד המפגעים הקשים ביותר של מדינת ישראל. נהוג לדבר על התעשייה במפרץ חיפה אבל דווקא התחבורה במטרופולין גוש דן גורמת למפגע בריאותי לא פחות מזה, ולחריגות גבוהות מתקני זיהום אוויר והסמכויות בתחום הזה עוברות אלינו החל מ-2011 בנושא שכמעט כל הסמכויות בתחום זיהום אוויר מכלי רכב. לכן חשוב לנו שיהיו לנו את כל הכלים או מגוון כלים אפשריים כדי לוודא. אנחנו עושים בדיקות פתע, בשנת 2009 עשינו 20 אלף - -

היו"ר אופיר אקוניס:

שמענו יש 6 פקחים - -

השר להגנת הסביבה גלעד ארדן:

אנחנו הולכים להכפיל את מספר ניידות כלי הרכב, אבל כמובן – אם זה היה מתבצע באופן שגרתי במכוני הבדיקה, כפי שהתקנות האלה יוכלו לסייע, אז זה יגדיל משמעותית את היכולת שלנו. לכן הייתי שמח אם התקנות יאושרו היום.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו ממש עובדים על זה. אתה ידעת שיש תעודה כזו, שמוצמדת לטסט? אתה ואני ואני חושב שגם חבר הכנסת עמאר – מזמן לא הלכנו למכון רישוי כי לאחרונה קיבלנו רכב ליסינג.

חמד עמאר:

אני עד עכשיו ברכב פרטי.

שרית זוכוביצקי:

אז נעשה הפניה לכך

ניר ימין:

ההחלטה של הוועדה היא שההפניה באתר האינטרנט תהיה רק לכך שזה מופקד לעיון במשרד התחבורה, ולא הפניה לאתרים שאליהם ניתן להיכנס ולשלם כדי לראות את הערכים, אתרי היצרנים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם אין הערות נוספות – אז בכפוף לשינויים שעשיתם כאן - -

שרית זוכוביצקי:

זה יחייב שינויים קלים, אנחנו נעביר לאישור.

היו"ר אופיר אקוניס:

ברור. מי בעד? תודה, הסעיף אושר.

שרית זוכוביצקי:

"(2) בתקנה משנה (ב)-

1. בפסקה (2), במקום "ברכב" יבוא "על אף האמור בתקנת משנה (א3) ברכב שהערכים שקבע יצרן הרכב לא מופיעים ברשימת הערכים".
2. בפסקה (3), במקום "ברכב" יבוא6 "על אף האמור בתקנת משנה (א4) ברכב שהערכים שקבע יצרן הרכב לא מופיעים ברשימת הערכים".
3. בפסקה (5) במקום "ברכב" יבוא "על אף האמור בתקנת משנה (א4) ברכב שהערכים שקבע יצרן הרכב לא מופיעים ברשימת הרכב".
4. בתקנת משנה (ג) במקום "בתקנת משנה (ב) יבוא : "בתקנות משנה (ב) ו – (א5).

התקנות באות לתת מענה במקום שאין ערכים שקבע יצרן הרכב, ואז, במקרים האלה, תחול הבדיקה כפי שקיימת היום ללא שינוי.

ניר ימין:

אני חושב שבהוראה הקיימת, ב- (ב2), למשל, אם אנחנו קוראים את התקנות המוצעות יחד עם התקנה הקיימת אז יהיה כתוב: "על אף האמור בתקנת משנה (א1)...." לצורך העניין – "...רכב שהערכים שקבע יצרן הרכב לא מופיעים ברשימת הערכים ששנת ייצורו 1995 עד 2003". אני חושב שהשנים צריכות לבוא אחרי הרכב, ולא בסוף הרישה - -

שרית זוכוביצקי:

טוב, אנחנו רוצים להשאיר את המתכונת כפי שהיא, ולעשות שינויים כדי לא לעשות שינויים. אבל אם זה נוסח זה פחות משנה.

ניר ימין:

אולי שהוועדה תסמיך אותנו בעניין הנוסח כי אני חושב שהשנים אמורות להגיע אחרי הרכב, ולא אחרי הערכים.

בפסקה (2)- אני לא יודע מה היחס בין פסקה (2) לפסקאות (3) עד (5), אבל בפסקה (2), אחרי "שנת הייצור 95 עד 2003" בתקנה הקיימת, כתוב "בכל נפח". לגבי פסקאות (3), (4) ו – (5) כתוב – "המונע במנוע בנזין ששנת ייצורו 95 עד 2003". ולאחר מכן – "2004 או לאחריה" לא מתייחסים לכל נפח. השאלה אם יש לזה רלבנטיות, או שצריך להוסיף גם ב – (3), (4), ו – (5) את המילים "בכל נפח"?

קריאות:

כן.

קריאה:

או להוריד בהתחלה.

ניר ימין:

אז ב- (ב2) המילים "בכל נפח" יימחקו.

אתם יכולים רק להסביר על הבדיקות? יש בדיקות סיבובי סרק, שזה, אני מבין, בניוטרל?

אבנר פלור:

לגבי הסיבובי סרק – זה בעצם כשהרכב עומד ומונע. בדרך כלל, מספר הסיבובים זה בין 700, 800,900 RPM, זה הערך שנקבע, וסיבובים גבוהים זה הערך שבעצם מותאם לנסיעת הרכב.

ניר ימין:

ומה זה הסיבובים לדקה?

אבנר פלור:

זה בעצם היחידות שלפיהן מודדים את אותו סל"ד. סיבובים לדקה. זה ערך בדיקה אחיד, זה היחידות של הסל"ד, של הסיבובים. זה נקרא – סיבובים לדקה.

קריאות:

* - -

אבנר פלור:

ולגבי כלי הרכב שנקבעו ערכים לגביהם – יש שם ערכים קבועים שהיצרן קבע אותם. הטווח.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם אין הערות נוספות – נצביע. תודה.

שרית זוכוביצקי:

סעיף התחילה – כיוון שאנחנו הנחנו את התקנות מזמן, אנחנו התקדמנו ואנחנו לא צריכים כל כך הרבה זמן. מבחינתנו, ב- 1 לאוקטובר, 2010 אנחנו כבר נהיה מוכנים, ולכן אני מציע שבמקום נוסח נכתוב: ,תחילתן של תקנות אלה ביום 1.10.2010". הגנת הסביבה רוצים קודם, ואנחנו נהיה מוכנים.

היו"ר אופיר אקוניס:

לגבי ההערה – אני מבקש שתסכם לי את ההצעה שלך לגבי בקשת הצבא, לפני שאנחנו מאשרים לחלוטין את התקנות הללו. ביקש הצבא להחריג אותם מתוך נסיבותיהם, שרכבים ישנים בימ"חים שהם לא יכולים לעמוד בכל הקריטריונים האלה – אלא שהבנו אחר כך שבלאו הכי עושים את הבדיקות בצורה עצמאית לחלוטין, ובלאו הכי הדבר הזה לא חל עליהם. יש פה איזה ניואנסים משפטיים, אז תסביר שוב.

ניר ימין:

להבנתי, תקנה 318א' עוסקת ברישום כלי רכב וחידוש רישיון. ממילא, מאחר שצה"ל משמש כרשות רישוי הוא לא פועל לפי התקנה הזו אלא יש לו סמכות רישוי עצמאית ולכן ממילא הוא לא אמור להיות כפוף להוראות התקנה, נציג צה"ל ציין קודם לכן שיש הוראות שבהן מתייחסים לצה"ל ומחריגים אותם כדי שהם יוכלו אחר כך להעתיק את ההוראות להוראותיהם. זה נכון, רק שבתקנות ההן, אם לא היה נאמר אחרת הם היו צריכים להשתמש בסמכות הפטור הגורפת שלהם כדי להחריג. וכאן, מלכתחילה, התקנה הזו לא חלה, ולכן, לכאורה, הם לא צריכים לעשות שימוש בסמכות הפטור. לכן, למיטב הבנתי אין צורך להחריג את צה"ל בתקנה הזו, אלא אם כן יש משהו שפספסתי.

היו"ר אופיר אקוניס:

ממה אתה חושש, מרכב שייצא מהימ"ח בשעת חירום וייבדק על ידי ניידת של המשרד להגנת הסביבה?

עומרי שגב:

המטרה שלנו היא לא להתחמק מהניידות של הגנת הסביבה אלא לעמוד בהוראות החוק.

לאה ורון:

אם אתם רושמים את כלי הרכב שלכם, את חלקם – אזי יחולו עליכם התקנות. אם אינכם רושמים, וההנחה של הוועדה היא שכלי הרכב שבימ"ח לא נרשמים במשרד הרישוי, אזי התקנות לא חלות עליכם.

עומרי שגב:

למיטב ידיעתי הם כן רשומים במרשם. נציג משרד התחבורה אמר לי לפני כמה ימים שהם לא רשומים, לדעתו. את זה צריך לבדוק. את זה אני לא יודע להגיד לכם כרגע. אני מכיר שהם כן רשומים, אבל אנחנו נצטרך לבדוק את זה.

ניר ימין:

אני חושב שנציג משרד התחבורה בדק את זה.

אבנר פלור:

בדקתי עם אגף מערכות מידע. הרכבים החומים, אלה שבחירום, לא מוגדרים אצלנו.

עומרי שגב:

לא רשומים ברשות הרישוי במשרד התחבורה אלא נמצאים ברשות הרישוי בצה"ל. כאמור – אני התייחסתי לשני סוגי רכבים: אלה שנמצאים בימ"חים, בחירום, ואלה שנמצאים בסדיר, ומשמשים אותנו, ולדעתי אלה בוודאות רשומים. אלה שנמצאים בסדיר – ביקשתי שתוך שנתיים נדע להחליף אותם כי הם מזוודים בזיווד מיוחד שאנחנו נצטרך להחליף אותם. לכן ביקשתי שנתיים להחליף את המנועים או את הרכבים שנמצאים בשירות סדיר. זה החלק הקטן יותר, אגב, של הרכבים. הרכבים שנמצאים במעמד של רכבי חירום – אותם, לדעתי, הם כן רשומים. אני אשמח אם הוועדה תאפשר לנו לבדוק את זה ולתת תשובה לאחר מכן. אני לא הצלחתי להשיג את הנציגים שמטפלים בזה אצלנו, בצבא, לפני הדיון.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו חייבים לאשר את זה. אנחנו נאשר את התקנות, כי הנושא חשוב לנו. לא נוכל לאכזב את השר להגנת הסביבה גם כאן, אז נאשר את כל התקנות ואם תרצו לתקן תהיו בהידברות. התקנות יובאו בסופו של דבר, ואני בטוח שבמשרד התחבורה וגם במשרד להגנת הסביבה תמצאו אוזן קשבת להערות שלכם או להחרגות שלכם, ואז יביאו תיקון לתקנה, אם יהיה צורך.

עומרי שגב:

לעניין הרכבים הסדירים כן אפשר לייצר פרק זמן של שנתיים שבו נחליף את הרכבים או את המנועים?

אבנר פלור:

כמו שאמרתי – שוב, אותו ערך שנקבע לגבי ה - - שנקבע על בסיס מחקר, וכמעט אחוז גבוה של הרכבים עומד בזה. אז אי אפשר להגיע לוועדה בלי נתונים, סתם להפריח איזושהי בקשה בלי שעשיתם בדיקה?

עומרי שגב:

סליחה. אני הגעתי לוועדה עם נתונים , כשבדקנו גם אנחנו, בצה"ל, את הרכבים שנמצאים אצלנו, בדיקה מדגמית, בשלב הזה, ולא בדיקה כוללת. בבדיקה המדגמית שהרכבים שנמצאים, משנת 94 ומטה, אנחנו כנראה לא נוכל לעמוד בתקן החדש שנקבע. על כן אנחנו מבקשים של השיהוי הזה, כדי שנוכל להחליף את המנועים ו/או את הרכבים כדי שנוכל לעמוד בתקנות.

אבנר פלור:

למרות שהם אל רשומים אצלנו ואתה בכל זאת מתעקש שיש - -

עומרי שגב:

נכון.

אבי גלנצר:

אני רוצה להעיר בקשר לרכב הצבאי - חלק מהרכב הצבאי עובר רישוי שנתי, עובר רישוי בתחנות הבדיקה הפרטיים. הם עומדים בכל התקנים ואנחנו בודקים אותם בדיוק כמו שאנחנו בודקים רכב אזרחי. הם מסוגלים לעמוד ועומדים בתקנים. הדבר היחידי, ופה אני רוצה לחזק את דברי משרד התחבורה – אנחנו לא מדווחים עליהם לאגף המידע, כי אגף המידע, אין לו שום אינפורמציה לגבי הרכבים האלה. המידע הזה נשמר אצלנו במכוני הרישוי והוא מועבר אחת לחודש לאחראי בצה"ל על הרכבים שבאים לרישוי, כך שאותם רכבים שמגיעים לרישוי שנתי במכוני הרישוי נבדקים כמו כל רכב אחר.

עומרי שגב:

ולכן רכב כזה, עכשיו, כשיגיע, ייפסל.

קריאות:

* - -

עומרי שגב:

להחליף רכבים או להחליף מנועים על מנת שנוכל לעמוד בתקנות.

אבי גלנצר:

לא יצטרכו להחליף – לא רכבים ולא מנועים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה מדבר על הרכבים המבצעיים או גם על הרכבים המוצמדים?

עומרי שגב:

לא, לא. ממש לא. אני מדבר על רכבים שהם רכבים מבצעיים, סדירים, או רכבים מבצעיים חירום. זאת אומרת – אלה רק רכבים מבצעיים, רכבים מבצעיים סדירים או רכבים מבצעיים חירום.

היו"ר אופיר אקוניס:

חוץ מזה אתם משתמשים גם ברכבי ליסינג, לא?

עומרי שגב:

כן, היום יש רכבי ליסינג והם לא רובם.

שרית זוכוביצקי:

* - -

עומרי שגב:

בוודאי, בוודאי שהרכבים האלה עומדים.

קריאות:

* - -

קריאה:

אבל צריך לצמצם את זה לכלי הרכב שרשומים במרשם כלי הרכב כי ממילא זה מה שחל. הרכב של הצבא הוא רכב של הצבא.

קריאות:

* - -

ניר ימין:

אני רוצה להבין מה ההחלטה של הוועדה – איזה סוגים של כלי רכב של צה"ל?

עומרי שגב:

סוגים של כלי רכב זה אמבולנסים ישנים, פורד סיירה ישנה שמשמשת רכב שהוא רכב שירות, רכבים ש - -

קריאות:

* - -

עומרי שגב:

רכבים שמזוודים בזיווד מיוחד, רכבים שהם ניידות שירות, הם עדיין פורד סיירה, גם אותי זה הפתיע. מ – 83 עד 92.

ניר ימין:

"כלי רכב המשמשים לפעילות מבצעית"? ככה אתה מציע להגדיר אותם? איך אתה מציע להגדיר את הסוג הזה של כלי הרכב?

עומרי שגב:

כלי רכב המשמשים לפעילות ביטחונית, כן.

ניר ימין:

כל הרכבים של צה"ל משמשים לפעילות ביטחונית, לכאורה.

קריאות:

מבצעית.

היו"ר אופיר אקוניס:

אולי תנסחו? אני מציע שנאשר את התקנות ונסמיך אתכם להידברות, גם אותך, היועץ המשפטי, מול הייעוץ המשפטי של הצבא וכמובן הייעוץ המשפטי של משרדי התחבורה והגנת הסביבה – להחריג את הפעילות המבצעית.

ניר ימין:

וגם על אלה – הכוונה היא רק לשנתיים?

עומרי שגב:

את הרכבים הסדירים לשנתיים ואת אלה שבימ"חים - -

שרית זוכוביצקי:

אז נעשה הוראת מעבר.

ניר ימין:

אבל עכשיו הוא מדבר גם על הסדירים, לא רק על המבצעיים.

עומרי שגב:

על הסדירים. שוב – המבצעיים מחולקים לשניים: אלה הסדירים, שמשמשים אותנו עכשיו, ברגעים אלה ואלה ש - - בימ"חים ומשמשים רק בתרגילים - -

אבנר פלור:

אני מציע – שאם הוא יכול להגיע עם נתונים יותר ברורים – אפשר לאשר, אבל עם נתונים.

קריאות:

* - -

עומרי שגב:

לרכבי החירום ביקשתי החרגה מלאה.

היו"ר אופיר אקוניס:

קיבלת.

לאה ורון:

הוועדה מסמיכה את היועץ המשפטי לבדוק ביחד עם המשרדים הנוגעים נוסח שיאמר שכלי רכב שנרשמו בהתאם לתקנה 318א', אלה שמשמשים את הצבא מבצעית, או בימ"חים, יוחרגו מהתקנות האלה למשך שנתיים.

חמד עמאר:

הוא רוצה להחריג אותם בכלל.

עומרי שגב:

ימ"חים זו החרגה מוחלטת, רכבים סדירים – החרגה לשנתיים.

קריאות:

* - -

ניר ימין:

בכל מקרה מדובר על כלי רכב שנרשמו בהתאם לתקנות התחבורה, לא כלי רכב שנרשמו אצלכם, בצה"ל.

אני רוצה לחזור כדי שזה יבוא לידי ביטוי בפרוטוקול: כלי רכב שנרשמים בהתאם לרשות הרישוי שמנוהלת במשרד התחבורה, בהתאם לתקנה 282 - כלי רכב שבבעלות צה"ל ונרשמים ברשות הרישוי בהתאם לתקנה 282, מתוך כלי הרכב האלה, על אלה שמשמשים לפעילות מבצעית התקנה תחול בעוד שנתיים וכלי הרכב שנמצאים בימ"חים לחירום יוחרגו באופן גורף.

דפנה עין דור:

והכל רק מ- 94 ומטה.

ניר ימין:

הכל רק לעניין בדיקת HC, הפחממנים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מאשר את סעיף התחילה והסעיף שינוסח אחר כך בהתאם להוראות הצבא. אני מודה לכם, התקנות אושרו. יום סביבה בינלאומי שמח. ישיבה זו נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 10:50**