**הכנסת השבע עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב ראשון**

**פרוטוקול מס' 46**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שני, כ"א תמוז התשס"ו (17 ביולי 2006), שעה 10:00**

**סדר היום:** עידוד השימוש בכלי רכב המופעלים בטכנולוגיה ידידותית לסביבה

**נכחו:**

**חברי הוועדה**: גלעד ארדן– היו"ר

יצחק זיו

**מוזמנים:** בועז סופר - סמנכ"ל ברשות המיסים, משרד האוצר

ערן יעקב - סגן הממונה היחידה הכלכלית, רשות המיסים

עומר סלע - אגף תכנון מדיניות, משרד התשתיות הלאומיות

חן בר יוסף - מנהל וכלכלה, משרד התשתיות הלאומיות

עמרם אזולאי - מנהל הדלק, משרד התשתיות הלאומיות

אבי מושל - ממונה איכות אוויר, המשרד להגנת הסביבה

ניר קדמי - כלכלן, המשרד להגנת הסביבה

עו"ד בנימין חנוך- עוזר היועצת המשפטית, המשרד להגנת הסביבה

אבנר פלור - ראש גף זיהום אוויר, משרד התחבורה

אהוד תמיד - מנכ"ל חברת גזפרו

צביה בלנק-ברון - מנהלת חממה טכנולוגית, "יוזמת העמק"

שי קילמן - גו גז ישראל בע"מ

אבי בודוק - גו גז ישראל בע"מ

אריה שטקל - מנהל מסחרי אמישרגז

מנשה פרידמן - איגוד קציני הבטיחות והתעבורה

אביב אל חסיד - עמותת הירוקים

צבי קורמן - ארגון סוכני ובעלי תחנות דלק

ברוך פוקס - חברת ברוך אנגסטור

ורד קירו זילבמן - נציבות הדורות הבאים

ראול רונן - סמנכ"ל ,דור אלון טכנולוגיות גז

יהודה לרמן - מנכ"ל, אומגה טכנולוגיות מתקדמות בע"מ

שרי יגרמן ענבר - איגוד לשכות המסחר

חגי וירז'ינסקי - מנכ"ל גרין דרייב

שמואל בן ארי - מהנדס רכב ראשי, אגד

אברהם יצחק - מנהל טכני, חברת "דן"

רוני גורל - מנהל תפעול חברת "דן"

יקי אנוך - אגוד יבואני הרכב

יהודה רודז - איגוד יבואני הרכב

**מנהלת הועדה:** לאה ורון

**רשמה וערכה**: שלי עשהאל, חבר המתרגמים בע"מ

**עידוד השימוש בכלי רכב המופעלים בטכנולוגיה ידידותית לסביבה**

היו"ר גלעד ארדן:

בוקר טוב, אני פותח את הישיבה.

הנושא היום הוא עידוד השימוש בכלי רכב המופעלים בטכנולוגיה ידידותית לסביבה, אני מקדם בברכה גם את בני הנוער מטעם פרויקט הפרלמנטר הצעיר, שנמצאים איתנו כאן היום, אני מאחל לכם בהצלחה ומקווה שהדיון יהיה מעניין עבורכם.

ועדת הכלכלה של הכנסת יזמה את הדיון הזה, כיוון שאנו סבורים שהכנסת צריכה לשאת את דגל איכות הסביבה ולנסות ולעודד כמיטב יכולתה את המעבר בכל תחום, לשימוש באמצעים שהם ידידותיים לסביבה.

מתוך הראייה הזו, וכיוון שוועדת הכלכלה היא זו שמטפלת בכל מה שקשור בתחבורה במדינת ישראל, חוקים, תקנות, מצאנו לנכון לנסות ולקיים דיון למרות שבכנסת הקודם התקיים דיון בנושא, אבל אנחנו רוצים גם לבצע מעקב וגם לחשוב על דרכים חדשות שבהן הכנסת יכולה לתרום לנושא. מתוך מחשבה כזו חשבנו לקיים דיון נוסף לגבי השימוש ברכב ידידותי לסביבה.

אני עיינתי קצת בחומר שהועבר לוועדה, על ידי איגוד לשכות המסחר וגורמים נוספים, משרד התשתיות, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, ומכל המסמכים האלו, הבנתי שהגפ"מ, שזה ראשי התיבות של "גז פחממני מעובה", יאפשר לנו בעתיד להניע כלי רכב, במקום הטכנולוגיות המוכרות שהם דלק וסולר, והדבר הזה יכול באמת למנוע הרבה מאוד זיהום לסביבה, אם הבנתי נכון כלי הרכב במדינת ישראל הם הגורם המזהם מספר אחד, את האוויר במדינת ישראל.

מעבר לעובדה שמעבר לגפ"מ גם יכול למנוע הרבה מאוד זיהום אוויר, וכמובן כתוצאה גם לחסוך בחיי אדם ובמספר החולים במדינת ישראל, מסתבר שהוא גם יכול לחסוך בהרבה מאוד כסף. השאלה היא בעצם האם המדינה עושה די כדי לעודד מעבר מכלי רכב רגילים או מונעים בסולר לכלי רכב שמונעים בגפ"מ.

לאה ורון:

או בחשמל.

היו"ר גלעד ארדן:

או בחשמל, נכון מתקנת אותי מנהלת הוועדה, האם היא עושה זאת? ואם היא לא עושה זאת, למה? ואולי אנחנו כועדת הכלכלה של הכנסת, כן יכולים לעשות הרבה יותר כדי לעודד את המעבר הזה, אם על ידי העלאת הנושא על סדר היום, או אם על ידי קידום חקיקה מתאימה בנושא.

אני פותח את הדיון, שיהיה דיון חופשי, כל מי שהוא רלבנטי אנחנו נבקש ממנו לומר מה הוא חושב על הנושא, וננסה להגיע לאיזה שהן מסקנות וסיכומים.

ביקש ממני קודם כל חבר הכנסת יצחק זיו לומר מספר דברים בנושא, אז בבקשה חבר הכנסת זיו.

יצחק זיו:

צהריים טובים לכולם. אני חייב לומר, שבכל מעט הישיבות שקיימנו בנושא הזה, יש תמימות דעים, כולם מסכימים, אבל כנראה שמשרד האוצר לא רוצה לוותר על נתח הבשר שיש לו מהדלק, לא מעניין אותו איכות הסביבה או בריאות התושבים, כי כשאני מדבר על איכות הסביבה, אני מדבר על בריאות התושבים.

אני זוכר שבישיבות קודמות העלו את הנושא, לא נעשה מחקר בנושא הבטיחות, אני יכול לומר לכם שבנושא הבטיחות, המיכל של הגז עבר את כל המחקרים על ידי כל המכונים באירופה, אם זה לגבי אש ואם זה לגבי ירי.

המיכל עבר בכל המבחנים את הנקודות האלה, לעומת זאת מיכל הדלק פגיע, מסוכן, הרבה יותר מאשר מיכל הגז. אם זה מבחינת אש, אם זה מבחינת ירי, הרי זה מקור שריפה אדיר.

אני אבקש להתייחס לנקודה הזו, מהבחינה שעונה גם על נושא הבטיחות. בעצם בכל פעם אני מעביר את זה לועדת המחקר, ועד היום לא לא קיבלתי תוצאות על נושא המחקר. אבל זה עבר במדינות אירופה, ואם נסתכל על חמישה מיליון כלי רכב מונעים בגז ברחבי העולם, עם קצב צמיחה של שלושים אחוז לשנה, שימו לב לנתונים האלה, אני חושב שנתון כזה אומר את הכל. במדינה שלנו, יש לך מיסוי על ההתקנה של הגז, שהוא גדול מאוד. מפחידים את כולם, שאם יתקינו גז, אז מחר יעלו את מחירו בכל הצורות האפשריות, כדי לפגוע באפשרות הזו.

עוד לפני שהגעתי לכנסת, התקנתי ברכב הפרטי שלי את מערכת הגז, התוצאה – אני לא אגיד ארבעים אחוז כמו שאומרים האחרים, חיסכון של שלושים אחוז מבחינת כסף, חיסכון לבריאות, שזה שווה יותר מכל הדברים האחרים וחיסכון למדינה, שנמצאת בבעיה בנושא של הדלק.

כרגע אנחנו רואים על תחנת החשמל בתל אביב, שעוברת לגז. זה יתרום לנושא הבריאותי, זה יחסוך למדינה הרבה מאוד כסף וזו הנקודה שאני רוצה שנתייחס אליה.

אני שוב חוזר, מי שיעכב את זה הן אותן חברות הדלק, כולל האוצר שמחכה לקבל את הכספים מהכנסה מהדלק. אני מבקש מועדת הכלכלה, לפעול להורדת המיסוי על התקנת המערכת הזאת. זו אחד הנקודות החשובות ביותר, כי אם העלות תהיה זולה אז האנשים יתקינו את זה, משום שהיום אין כלי רכב שלא נוסע מעל מספר קילומטרים בשנה, בוודאי ובוודאי אם אני מסתכל על כלי הרכב של חברי הכנסת, שעושים עשרות אלפים קילומטרים בחודש. דבר הראשון תתחיל בבית, תעביר את כלי הרכב של המוסדות הציבוריים לגז, אם אנחנו נתחיל בנקודה הזו, הלכנו על דרך המלך, תודה.

היו"ר גלעד ארדן:

תודה רבה חבר הכנסת זיו, מי פה מייצג את משרד התשתיות?

עומר סלע:

מינהל הדלק, במשרד התשתיות.

היו"ר גלעד ארדן:

אני אבקש שתתייחסו לנושא, כיצד אתם רואים אותו ולגבי בכלל היכולת היום לאנשים שרוכשים או מסבים את הרכב שלהם, מה מידת הפרישה שיש היום או היכולת בכלל של תחנות הדלק בנושא הזה. בבקשה,

עומר סלע:

אני פה ביחד עם שני נציגים נוספים של משרד התשתיות, יש כמה נקודות עיקריות שאנחנו רוצים להגיד. ראשית, ברור שהנושא של צמצום זיהום האוויר מהתחבורה הוא דבר מבורך וחשוב מאין כמוהו, אין מחלוקת בין כל המשרדים לגבי הדבר הזה.

אנחנו בשיתוף פעולה מלא עם האוצר, שלהערכתי נותן את ידו לסייע בדבר.

היו"ר גלעד ארדן:

יש נתון מוסכם על משרדי הממשלה, בנושא כמה זה מבחינת זיהום האוויר?

עומר סלע:

זו הנקודה הבאה.

היו"ר גלעד ארדן:

מבחינת זיהום האוויר, כמה הפער בין השימוש בגפ"מ לשימוש בדלק או סולר? אני לא מכיר את הנושא הזה, לכן אני שואל.

עומר סלע:

לגבי הנתונים המדויקים, יש פה נציג ממשרד איכות הסביבה, שהוא המוסמך לתת, להגיד לגבי הדבר הזה. הנושא הזה של הגפ"מ, בניגוד למה שעשוי להצטייר, הוא נושא ששנוי מאוד במחלוקת, גם בין משרדי הממשלה, וגם בתוך משרדי הממשלה, בין הנציגים השונים.

כשם שיש לו יתרונות סביבתיים מסוימים בצמצום זיהום האוויר, היתרונות האלה הלכו ונשחקו מול התקנים העתידיים של מנועי ודלקי בנזין וסולר, היתרון הסביבתי שלו נשחק ולגבי זה, את זה יהיה צריך לשאול את נציג משרד איכות הסביבה.

בזמן שמבחינת חסרונות, יש שפע חסרונות וזה לא רק הנושא הזה של בטיחות, יש נושאי תשתית, יש נושא של הדבר הזה לא זו בלבד שהוא לא תורם לחיסכון בדלק, במקרה הטוב הוא לא תורם לחיסכון בדלק, במקרה הרע וזה המקרה הסביר, הוא אפילו מחמיר את הבעיה של התלות הישראלית בייבוא מוצרי נפט. יש שם בעיה שהיא משולבת בסביבתית, ואת זה צריך להבין. הבעיה היא לא רק סביבתית היום, היא גם אסטרטגית.

היו"ר גלעד ארדן:

על מה מבוססת האמירה שלך?

עומר סלע:

על מחקרים שאנחנו עושים כבר שנים במשרד התשתיות.

היו"ר גלעד ארדן:

לא, על מה מבוסס המשפט שזה בכלל אין בו אולי חיסכון כלכלי, שזה נשחק עד כדי כך, שלא בהכרח שיש - - -,

עומר סלע:

אני לא דיברתי על חיסכון כלכלי במחיר לצרכן.

היו"ר גלעד ארדן:

אז על איזה?

עומר סלע:

לא הבהרתי את עצמי, החיסכון בדלק עצמו, לא במחיר שהצרכן משלם, הצרכן אולי יכול לחסוך כסף, אבל החיסכון בצריכת הדלק, בכמות הנפט, או מוצרי הנפט שמדינת ישראל מייבאת, אין פה חיסכון ויתכן שאפילו החמרה המצב האסטרטגי של ישראל, כי בבתי הזיקוק אין יכולת לספק את התצרוכת, ואנחנו צריכים לייבא את הגפ"מ הזה.

המדינה צריכה, אכן זה חשוב, כפי שאמרת בתחילת דבריך, אכן חשוב מאוד לפעול לצמצום זיהום האוויר מהתחבורה, אבל הדרך של הגפ"מ שנויה במחלוקת, וקודם כל צריך לסגור את הדברים האלה בין משרדי הממשלה.

היו"ר גלעד ארדן:

אז מה שנוי במחלוקת, אתה יכול למקד אותנו?

עומר סלע:

שנויה במחלוקת, התועלת הסביבתית שהולכת ונשחקת, מבחינת זיהום האוויר, מול שפע חסרונות.

היו"ר גלעד ארדן:

לפני חמש דקות הערת שהסמכות לקבוע בעניין הזה, זה המשרד לאיכות הסביבה.

עומר סלע:

הוא הסמכות, אבל אנחנו בדיונים איתם כל הזמן.

היו"ר גלעד ארדן:

מה הידע המקצועי שיש לכם לקבוע, האם זה אכן מזהם פחות או שזה נשחק כבר.

עומר סלע:

נציג משרד איכות הסביבה אמר לנו במפורש.

קריאה:

כנראה שבכל רחבי העולם יש טעות אם כך.

עומר סלע:

בעולם זה לא דבר שכל כך מקדמים, זה שהגפ"מ מצלצל יפה, זה לא אומר שזה טוב.

קריאה:

מדובר על גז טבעי, זה ההבדל.

היו"ר גלעד ארדן:

סליחה, אני מבקש קודם כל מהמשרד לאיכות הסביבה להציג את כל הנתונים שיש בידו, וגם לחדד לנו את ההבדלים בין המונחים שצעקו לי פה מהצד, גז טבעי, גפ"מ וכו', תעשה לנו קודם קצת סדר ואחרי זה נחזור למשרד התשתיות, וכיצד אתם רואים את הנושא הזה.

אבי מושל:

אני מאגף איכות אוויר.

כלי הרכב הם המקור העיקרי לזיהום אוויר. ברוב הערים הגדולות בישראל, באזור גוש דן, בירושלים, יש ערים שיש בהן גם תעשייה, שם נחלק זיהום האוויר בין התעשייה לבין כלי הרכב, אבל המקור העיקרי ברוב האזורים, המיושבים בארץ, הם כלי הרכב.

יש כמה טכנולוגיות שמקובלות בעולם להפחתת הזיהום מכלי רכב, כשמה שהוצג פה, זה הנושא של הגפ"מ. כמו שאמר פה עומר, הנושא של הגפ"מ היה נכון מאוד לפני כמה שנים, לקחת רכב בנזין, להסב אותו לגפ"מ ופליטת הזיהום מאותו רכב ירדה בצורה משמעותית.

מה שקרה עם השנים, שגם תכונות הבנזין שופרו בעשור האחרון בצורה דרמטית אם אפשר לקרוא לזה כך, וגם הטכנולוגיה של הרכב בנזין, שופרה בצורה כל כך משמעותית, שהיום הסבה של רכב, שהוא עונה לתקינה, שקוראים לה U4 היא בעצם הסבה שלו לגפ"מ, היא בעצם לא כל כך תורמת להפחתת זיהום האוויר.

מתחילת שנת 2006, החלו להיכנס לארץ כלי רכב שמתאימים לתקינת U4 בצורה מוחלטת, כל כלי הרכב הקלים, מתאימים לתקינות יורו 4.

בארץ לא נעשתה בדיקה לגבי המשמעות של הסבה של כלי רכב כאלה לגפ"מ, אבל אנחנו יודעים מנתונים שנעשו בעולם, שהפחתה שהייתה בעבר עשרות אחוזים, היום היא אחוזים בודדים, אם בכלל, ולפעמים אפילו יש החמרה בזיהום, כי כלי הרכב היום הרבה יותר מתואמים לדלק, וזה המניע הכלכלי –

יצחק זיו:

אתה אומר החמרה בזיהום, אתה יכול לתת איזשהו נתון מחקרי?

אבי מושל:

לא הבאתי איתי פה, אבל אפשר להביא.

יצחק זיו:

אז צריך לחשוב לפני שאומרים את המילה הזו. יש נתון, שאין לו שום ביסוס, אין שום מחקר עליו.

היו"ר גלעד ארדן:

אבל המשרד לאיכות הסביבה מתקן את הבסיס, הנה הוא אמר.

אבי מושל:

יש עדיין מיליון וחצי כלי רכב ישנים יחסית, כלומר בני שנה וחצי ומעלה, שנוסעים במדינת ישראל ואפשר להסב אותם לגפ"מ ופה תהיה תרומה משמעותית, אם יסבו את כלי הרכב האלה לגפ"מ , תהיה תרומה משמעותית.

לקחת רכב חדש היום, שמגיע, שהוא מתאים לטכנולוגיית יורו 4, ולהסב אותו לגפ"מ, אנחנו לא רואים בזה יתרון גדול, אלא אם כן אותו רכב מחליף רכב שהוא רכב דיזל, כמו שקורה היום בחלק מהמוניות.

היו"ר גלעד ארדן:

אז בוא נעשה רגע סדר, אתה אומר שרכב שהוא מעל שנה וחצי, יש יתרון משמעותי להסב אותו לגפ"מ.

אבי מושל:

נכון.

היו"ר גלעד ארדן:

ברכבים החדשים, לא כל כך בטוח שיש, אולי אפילו בטוח שאין, זאת אומרת שזה אפילו עוד יגרע.

אבי מושל:

נכון, אבל אם אנחנו רוצים לעודד כלי רכב, כמו מוניות למשל, שעד עכשיו נסעו בעיקר על דיזל, ודיזל הוא מזהם מאוד כבד בחלקיקים ותחמוצת חנקן, אם אותה מונית במקום לנסוע על דיזל, תיסע בגפ"מ, אפילו שזה בנזין שהוסב לגפ"מ , פה יש יתרון משמעותי, כי במקום דיזל היא נוסעת בגפ"מ.

יש בעולם טכנולוגיות אחרות שמתפתחות בקצב מאוד גבוה, כמו השימוש בגז טבעי ברכב, שהיום זה בעצם הטכנולוגיה הזמינה ביותר לרכב, והטכנולוגיה הנקייה ביותר, אפשר להסב גם כלי רכב כבדים, שהם מקור גדול הרבה יותר מכלי רכב קלים, לגז טבעי, מה שאי אפשר לעשות לכלי רכב כבדים, אי אפשר להסב אותם לגפ"מ אבל לגז טבעי כן אפשר להסב אותם ופה יש תועלת משמעותית, ופה כן צריך לתת עידוד.

טכנולוגיה אחרת שנכנסת לארץ, זה הטכנולוגיה ההיברידית, והיום כלי הרכב הנקיים ביותר שמגיעים לארץ, זה כלי הרכב ההיברידים שמגיעים, שזה ההונדה והטויוטה.

היו"ר גלעד ארדן:

אתה יכול להסביר מה זו הטכנולוגיה ההיברידית?

אבי מושל:

טכנולוגיה היברידית, אלה כלי רכב שיש בהם שילוב של מנוע בנזין ומנוע חשמלי, כשמנוע בנזין טוען מצברים שמשמשים את הרכב להתחלת נסיעה וכל מיני פעולות אחרות ובכך גם יש חיסכון, הרכב הזה צורך פחות דלק ופולט הרבה פחות זיהום.

פה כן יש משמעות לעודד את השימוש בכלי הרכב האלה, כמו שנעשה היום בארץ על ידי זה שהופחת המס על כלי הרכב ההיברידים בצורה משמעותית וזה תהליך מאוד רצוף.

היו"ר גלעד ארדן:

במקום תשעים וחמישה אחוז, לארבעים אחוז.

אבי מושל:

במקום שמונים ותשעה אחוז , שלושים אחוז.

היו"ר גלעד ארדן:

זאת אומרת אם לסכם את דבריך, גפ"מ אין תועלת בלעודד כלי רכב חדשים, כלי רכב שהם מעל שנה וחצי, יש טעם להסב אותם.

אבי מושל:

יש טעם גדול, כן.

היו"ר גלעד ארדן:

גז טבעי ורכב היברידי, אתם מאוד בעד לעודד.

אבי מושל:

נכון, ואני רוצה רק להשלים, רשות המיסים ותיכף בועז סופר אולי ידבר על זה, אבל רשות המיסים התחילה תהליך של התאמת המיסוי לרכב, לרמת הזיהום ממנו, ואנחנו חושבים שפה לא צריכים להיצמד לטכנולוגיה, אלא צריכים להיצמד לרמת הזיהום בפועל מכל דגם של רכב, להתאים את המיסוי על הרכב או את עלות השימוש ברכב, זה תלוי איך יבחר העניין, אבל צריך שהאדם שמשתמש ברכב מזהם, ישלם יותר מאשר אדם שמשתמש ברכב שפחות מזהם. אם במס קנייה, אם ברישוי שנתי, אם בהחזקת רכב וכיוצא בזה.

אני רוצה לציין שמשרד התשתיות כבר מספר שנים הוא עובד אני חושב בצורה שמאוד מתואמת, העמדות של משרד התשתיות, הסוגיה של גפ"מ כרגע לא נסגרה אבל לגבי הסוגיה של רכבים היברידיים, של רכבים על גז טבעי וטכנולוגיות ידידותיות אחרות, אנחנו ביחד עם משרד איכות הסביבה והאחרים.

היו"ר גלעד ארדן:

יש לי שאלה מבחינה טכנולוגית, כי אני לא מתמצא בזה. מה היכולת להסב רכבים, זאת אומרת להסב אפשר רק לגפ"מ או גם לגז טבעי, אני מדבר על רכבים לא חדשים שבאים מראש.

אבי מושל:

כל הרכבים ממונעים גם בדלק רגיל וגם באחד הגזים, זאת אומרת זו תמיד הנעה בדלק כפול.

היו"ר גלעד ארדן:

כן, אבל יש רכבים עם דלק, שיכול להיות שאפשר להסב אותם גם לשימוש בגפ"מ אבל אי אפשר להסב אותם, אני לא יודע, אני שואל, בגלל זה אני שואל מחוסר ידע,

קריאה:

התשובה היא גם וגם.

היו"ר גלעד ארדן:

יש פה נציג משרד התחבורה?

אבנר פלור:

מהנדס מאגף הרכב במשרד התחבורה. באופן כללי, ישנם בארץ בערך מעל 1600 כלי רכב שהוסבו להנעה בגפ"מ, מרבית כלי הרכב או כמעט כולם, זה כלי רכב בנזין שהוסבו להנעה בגפ"מ וכמעט כולם זה כלי רכב מתחת ליורו 4, זאת אומרת זה כלי רכב ישנים יותר, זאת אומרת זה לא כלי רכב החדשים שהוסבו לגפ"מ.

יש בארץ מעל 33 מוסכים לאותם כלי רכב, ובערך כ 17 יבואנים שמייבאים את אותם ערכות ההסבה.

מבחינת המיסוי, אין מיסוי על ערכת ההסבה, ערכת ההסבה פטורה ממס, אני רוצה מספר נתונים, מה שקורה בעולם. גם בעולם מרבית כלי הרכב הנעים בגפ"מ, נכון שזאת הטענה הכי גדולה בעולם, מעל 11 מיליון כלי רכב שמונעים בגפ"מ, בעיקר זה כלי רכב בנזין שהוסבו להנעה בגפ"מ, אצל מרבית יצרני הרכב, הם לא עובדים על הנושא של הגפ"מ. זאת אומרת בתהליך ייצור הרכב, אין הנעה בגפ"מ, אצל כולם זה אפטר מרקט, אצל כל יצרני הרכב.

לא קל ולא פשוט להסב רכב דיזל להנעה בגפ"מ, זה יותר קשה ולא עושים את זה, מכסימום מחליפים את המנוע. אין כאלה כבר משאיות ולא אוטובוסים חדשים שמונעים בגפ"מ, מכל מיני סיבות.

אני רוצה להגיד, שהייתי בהולנד לפני שבועיים והבאתי גם תעודות על הנושא הזה, של הזיהום אוויר. נכון להיום על בסיס נתונים ויש לי את הנתונים האלה, אני לא ידעתי שהדיון היום זה גם על הנושא של הגפ"מ ואני מוכן לשלוח לוועדה את הנתונים האלה, יש הבדל בין גפ"מ לבין בנזין של יורו 4, נתונים שבדקו לקחו רכב בנזין יורו 4, לקחו רכב גפ"מ יורו 4 ובדקו ויש BENEFIT לבנזין לעומת הגפ"מ.

אבל זה לא אומר שהגפ"מ לא עומד ביורו 4, גם הגפ"מ עומד מבחינת הדרישות והרמות פליטה, אבל הבנזין טוב יותר ממנו.

עוד נקודה חשובה גם כן להדגיש, שבעצם הכיוון הוא באמת זה גז טבעי, מה שקורה בעולם, זה באמת גז טבעי והיברידי, זה הכיוון באמת, מה שקורה, אבל יש בעיה של התשתיות אצלנו בארץ, אבל זה הכיוון, ולגבי המשאיות, הייתי אצל יצרן בדאף והוא אמר שהכיוון של המשאיות זה ביו דיזל.

היו"ר גלעד ארדן:

כמה אחוזים מכלי הרכב הנעים בכבישי ישראל, הם רכבים שהם בני למעלה משנה וחצי, וכמה הם רכבים חדשים, זאת אומרת יש פה צריך לדון בשני נושאים, אחד זה כיצד המדינה מעודדת אולי רכישה, עכשיו אתם אומרים יש הפחתה של מס קנייה ותיכף נשמע גם את בועז סופר בעניין הזה. אבל איך המדינה, או אתם גם מודדים מעבר של כלי רכב ישנים יותר, לטכנולוגיות אולי יותר ידידותיות לסביבה, במידה וזה אפשרי, בגלל זה שאלתי מה אפשר להסב, כמה אחוזים אפשר להסב?

אבנר פלור:

אז אנחנו כבר בשבוע שעבר הוצאנו נוהל חדש, עד היום היה אפשר להסב כלי רכב מעל 95 להנעה בגפ"מ, אנחנו ירדנו בשנה. כלי רכב שמותקן בהם ממיר קטליטי בכל המערכות הנלוות, יוכלו גם להסב, אבל כמו שאבי מושל גם אמר, ישנה בימים האלה וועדה בין משרדית, גם בראשות בועז סופר, אבל ישנה גם וועדה בין משרדית בקטע המקצועי, מבחינת רמת הזיהום של גפ"מ מול הבנזין, שצריכה לתת את כל ההחלטות שלה, אבל רציתי להגיד נקודה חשובה.

היו"ר גלעד ארדן:

אני לא מדבר על רכב חדש, ביורו 4 הבנתי, יכול להיות שהבנזין יותר טוב אפילו, ברכבים ישנים אין חולק שעדיפה טכנולוגיה של גפ"מ על פני המנועים של פעם, על זה אני אומר נכון?

אבנר פלור:

כן.

היו"ר גלעד ארדן:

אז מה הקשר של וועדה בין משרדית ובין זה? זה אני שואל איך אתם מעודדים את המעבר הזה?

אבנר פלור:

קודם כל אני אמרתי, שאנחנו כבר שבוע שעבר פרסמנו חוזר של כלי רכב ישנים יותר, שאפשר להסב אותם. זה אומר, שהיום מעל מיליון מאתיים כלי רכב, שנעים בכבישי הארץ, יכולים לבצע הסבה בפועל, כלי רכב בנזין אני מדבר.

היו"ר גלעד ארדן:

למי החוזר הזה מגיע, מה אכפת למישהו שיש חוזר שלכם?

אבנר פלור:

מה זאת אומרת מה אכפת למישהו, לא הבנתי, הוא פורסם באתר האינטרנט.

היו"ר גלעד ארדן:

איך זה מעודד אותם להסב את הרכב שלהם? איך זה מקל עליהם?

אבנר פלור:

כל אחד והשיקולים שלו, מבחינת השיקול העצמי שלו.

היו"ר גלעד ארדן:

אני לא יודע, מה אומר החוזר?

אבנר פלור:

החוזר אומר שאפשר להסב כלי רכב להנעה בגפ"מ, כלי רכב שמצוידים במערכות מתקדמות, אני לא מדבר על יורו 4 כרגע, אני מדבר על כלי רכב, מעל מיליון מאתיים כלי רכב יכולים לבצע הסבה, להנעה בגפ"מ . השאלה זה העידוד, זה בעצם השאלה, איך מעודדים אותם. אז אמרתי שיש וועדה בין משרדית, שדנה בכל הנושאים האלה.

היו"ר גלעד ארדן:

מתי היא התחילה לדון?

אבנר פלור:

בועז יכול לפרט יותר.

יצחק זיו:

זה יפורסם בעיתונות?

אבנר פלור:

כן,

דב חנין:

עוד שאלה לנציג משרד התחבורה, בענייני הגז הטבעי, איפה עומד כל נושא התקינה והאישורים? אני מבין שאתם אחראים על זה, נכון? משרד התחבורה, או משרד התשתיות, מי בעצם?

אבנר פלור:

אני אענה, אבל לפני שאני אענה לך על הגז טבעי, אבל רציתי גם לענות לחבר הכנסת זיו. כל הכלי רכב שמגיעים לארץ, בין בנזין, בין ערכות ההסבה, הכול עומדים בתקינות של המדינות המתקדמות בעולם. אין דבר כזה פה כן בטיחותי, לא בטיחותי, הכול עובר בקרה, ועומד בדרישות התקינה המתקדמות והמחמירות. יש לנו המון מלחמות עם הנושאים האלה ואנחנו מקפידים על זה, כמשרד התחבורה. לגבי הגז הטבעי, יותר משרד התשתיות.

עומר סלע:

יש אצלנו את רשות הגז הטבעי, שהם מטפלים בנושא הזה, זה דבר מאוד ראשוני, אבל כנראה שהטיפול יהיה במשולב אם אני מבין נכון אצלנו, גם לגבי רכבים שאולי יופעלו על ידי ביו גז שנוקה עד לרמה שמקבילה לגז טבעי, אבל זה נושא שהוא כרגע עוד ראשוני יחסית.

מבחינת זה שצריך לעודד את זה, אנחנו מקבלים את העמדות.

דב חנין:

זאת ממש לא תשובה, זה שצריך לעודד, זה כולנו מסכימים, השאלה היא מעשית. האם יש אצלכם איזה שהוא גוף, שמתחיל לבנות תקינה. הגוף הוא רשות הגז הטבעי אצלכם?

עומר סלע:

כן.

לאה ורון:

מר סלע, בועדת הכלכלה נמסר על מחסור צפוי בגז טבעי למפעלי התעשייה, לתחנות כוח פרטיות על מנת להתחרות בחברת החשמל. מתי אתה צופה שיגיע גז טבעי לכלי רכב במדינת ישראל? אולי השאלה היא לא מתי אלא האם.

עומר סלע:

אנחנו פה לא מוסמכים להגיד מתי .

היו"ר גלעד ארדן:

תמחק את המשפט הזה דרך אגב מהלכסיקון, משרדי ממשלה לא אמורים להתנבא, הם אומרים שיש להם נתונים ועל סמך הנתונים האלו, אולי עוד מעט נציג באוצר שנשאל אותו מה הוא מעריך שיהיה, הוא יגיד לי הנבואה ניתנה לשוטים, איזה קשקוש זה? בשביל זה שמנו אנשים חכמים במשרדי הממשלה, כדי שלא תצטרכו להתנבא.

עומר סלע:

לגבי הגעת הגז הטבעי, אנחנו לא מוסמכים פה למיטב הבנתי להגיד.

דב חנין:

בעצם מה שאתם אומרים לנו בתשובה משולבת, שלמעשה כל נושא הגז הטבעי שאנחנו עוסקים בו כרגע, הוא תיאורטי לחלוטין, משתי סיבות, א' אין גז טבעי, אולי, ולא עוסקים בפתרון שיבטיח גז טבעי מספיק בישראל, גם לנושא רכב, דבר ראשון שהבנתי, דבר שני שהבנתי, אתם גם לא באופן מעשי, אתם לא מתעסקים באישורים ובתקינה, אז חבל לנו לדבר באוויר.

עומר סלע:

לא, סליחה, זה לא מה שנאמר. הנושא של החדרת גז טבעי לתחבורה, הוא צריך לבוא בכמה מישורים, במישור אחד זה בכלל המישור של מיסוי ולקדם את זה והנושא הזה אנחנו עובדים עליו ועם מסמכים , גם עם נייר עמדה מאוד מפורט.

היו"ר גלעד ארדן:

אתם עובדים על מיסוי?

עומר סלע:

הסמכות היא בידי רשות המיסים, אבל האחריות לחסוך בדלק, היא על משרד התשתיות, אז משרד התשתיות הוציא ממש לפני מספר שבועות, מינהל הדלק הוציא מסמך מקיף ביותר, שנוכל להעביר לחברי הוועדה, על מכלול השיטות.

היו"ר גלעד ארדן:

אז למה לא העברתם, מה חשבת שיהיה פה בדיון היום?

עומר סלע:

אנחנו העברנו אותו.

היו"ר גלעד ארדן:

תשמע, אני רוצה למסור לכם מסר במשרד התשתיות וגם ליתר משרדי הממשלה. הוועדה הזאת תתחיל לשנות את האופי שלה. כי אם עומד להתקיים פה דיון על איך מעודדים רכב ידידותי לסביבה, אני מצפה שחברי הכנסת יקבלו מהמשרדים הרלבנטיים לפני הדיון, איזה עבודה כל משרד, עד היום איפה תמונת המצב העדכנית בכל משרד. ירצו יקראו לפני הדיון, לא ירצו לא יקראו. אבל לא יכול להיות שאתם באים לפה, כל משרד, ומספר לי ששבוע שעבר הייתה וועדה, ויש וועדה בין משרדית ועכשיו יש מסמכים במשרד וכו' וכו'.

אם משרד התשתיות בא לפה, אני לא מצפה ממנו לשמוע מה עושים רשות המיסים לעודד, זה אני עוד מעט אשמע מרשות המיסים. בתחום שלכם אני מצפה לשמוע, או לראות גם מסמך, שאומר – בהתאם לנתונים שיש עד כה, מה טוב בזה או מה לא טוב ברכבים מונעים על גז, מה זה יכול לעודד במשק הדלק של מדינת ישראל, או מה זה יכול לא לעודד, זה מה שאני מצפה.

עומר סלע:

כן, אנחנו נעביר לך את כל החומר.

היו"ר גלעד ארדן:

מאוד קשה להבין ממך, או להגיע לאיזה שהן מסקנות, או מסקנות ביניים, בדיון כזה, כשאתם רק מסבירים לי איזה דברים כרגע מתבשלים במשרד.

להבא, לפחות כאשר אני אחליט בוועדה הזאת, כל מה שקשור במשרדים שלכם, תקנות שאתם תרצו, לא ידונו אם אתם לא תתייחסו בצורה רצינית לדיונים אחרים שהועדה מקיימת ואני חושב שזה דיון מספיק חשוב גם עבור אזרחי מדינת ישראל.

עומר סלע:

אנחנו נעביר את כל החומר לוועדה.

היו"ר גלעד ארדן:

תודה, יהיה דיון על הנושא הזה.

עומר סלע:

רק לציין שכל החומר הועבר לכל המשרדים, לכל המשרדים כולל המנכ"לים.

היו"ר גלעד ארדן:

בסדר, אני עדיין לא חושב שהם קיבלו ממך כרגע דבר שאפשר לעשות איתו משהו.

עומר סלע:

אנחנו נעביר את כל החומר.

היו"ר גלעד ארדן:

אני רוצה עכשיו לשמוע כמה מארגוני איכות הסביבה או מי שמשיק.

ראול רונן:

אני מחברת דור אלון טכנולוגיות גז, שעוסקת בין השאר בשיווק גפ"מ למכוניות, שהוא גפ"מ מסוים על פי תקן ישראלי. אני רוצה לפתוח ולומר שהאויב של הטוב מאוד זה המצוין ולהחזיר אותנו קצת לרמה הארצית.

צדקו פה מי אמרו שגז טבעי זה חזון וכולנו בעד, אבל כרגע בטווח הקצר של השנים הקרובות, יש גפ"מ , אין גז טבעי.

אני רוצה לספר לוועדה שנדגמו על ידינו 340 כלי רכב, וזה כבר נתונים שנעשו עליהם חישובים, 340 כלי רכב שהוסבו לגפ"מ, רכבי בנזין, 180 מתוכם בהזרקה רב נקודתית, והרכבים האלה הם משנות ייצור 1995 עד 2006, ובנפחי מנוע מ1300 סמ"ק עד 5200 סמ"ק.

הדגימה של הרכבים האלה נעשתה על פי בדיקות שהעושה הטכניון, כשהוא בא לאשר רכבים כאלה בהסבה מבנזין לגז, זאת אומרת הנתונים הם לגמרי עצמאיים, ואנחנו רק ניתחנו סטטיסטית את הנתונים האלה.

הופתענו לראות שבכלל בישראל לא מבצעים השוואה ליורו 4 או ליורו איזה שהוא, שלוש שתיים וכך הלאה.

התקן שקרוי יורו מבקש לבדוק ארבעה מרכיבים, האחד זה רמת פליטת ה CO, אגב, ביחידות של גרם לקילומטר, מה שלא נעשה בארץ, בארץ מודדים אחוזי CO. השני זה פליטות של הידרו קרבונס, כלומר פחממנים שלא נשרפו ונפלטים ומהרכב. השלישי זה נושא של PARTICLES MEASUREMENTS שזה חלקיקים שיוצרי את הערפיח שכולנו מכירים. והרביעי זה פליטת הנאו איקסים.

אני חוזר ואומר, מתוך הארבעה האלה, שזאת ההשוואה של היורו 4, בארץ בוחרים להשוות רק את אחוז הCO וזה בסדר, אני תיכף אתן את התוצאות היחידות שאני יכול להתייחס אליהם. אבל אם רוצים להשוות תפוחים עם תפוחים, אז צריך לעשות בדיקה וצריך שיהיו אמצעים בדיקה. זה לא יהיה נכון להסתמך על נתונים אירופיים בישראל, א' כיוון שהטמפרטורות פה שונות, ההתנהגות של הנהיגה שונה וכל אזור יש לו את האופי הספציפי שלו, ואגב, לא כל כך מסובך לבצע את הדגימה.

אני רוצה עוד להתייחס לנתונים האלה שאנחנו בדקנו, ולהביא רק את הסיכום שלהם.

היו"ר גלעד ארדן:

זאת אומרת, אתה אומר שבשונה ממה שאומר המשרד לאיכות הסביבה ומשרדים אחרים, השימוש בגפ"מ הוא כן עדיף גם על רכבים חדשים, שמונעים בטכנולוגיות אומנם על דלק, אבל בצורה מתקדמת יותר וידידותית יותר לסביבה.

ראול רונן:

לעניות דעתי כן ואני יכול להתייחס רק לנתונים שנמדדו. ובנתונים שנמדדו, אנחנו מוצאים שיש שיפור בשימוש בגז, בכל הקבוצה הזאת שנמדדה והיא לא התמקדה דווקא ברכבים החדשים של יורו 4, כיוון שמשרד התחבורה עדיין לא מתיר שימוש בגז הקיים לרכבי יורו 4, מסיבות של תקינה, אבל לכל הרכבים האחרים שהוסבו עד עכשיו, יש שיפור בתכולת הCO בסל"ד נמוך, ב 32%, הפחתה של אחוז CO, שימוש ברכבי גפ"מ , מול אותו רכב בנזין, אותו רכב. ובאחוז CO ב 2500 סל"ד, יהיה שיפור של 28%.

היו"ר גלעד ארדן:

סלח לי שאני אקטע את ההרצאה המקצועית שלך.

ראול רונן:

לא, זה לא הרצאה, אני רק רוצה להגיד שיש שיפור משמעותי.

היו"ר גלעד ארדן:

מאה אחוז. אתה מבין שיש פה בעיה, כי אם המשרד לאיכות הסביבה אומר אחרת מהנתונים שלם, לנו אין כלים .

אבי מושל:

הוא בדק רכבים עד יורו 4, ואנחנו מסכימים איתו שיש הפחתה משמעותית וגם אם תשים לב מה שהוא אומר, בארץ בודקים את פליטת הCO, שזה סוג אחד של מזהם, ולא בתנאי נסיעה, אנחנו מתייחסים למה שקורה בתנאי נסיעה, שזה המצב האמיתי, כשבהם צריך למדוד את הרכב, אבל לא בודקים את זה בארץ, אין לנו כרגע אין למדוד את זה בארץ. אבל בכל מקרה אין לי מחלוקת איתו, רכבים שהם עד יורו 3, כלומר אלה שהוא בדק, יש הפחתה משמעותית.

היו"ר גלעד ארדן:

בסדר, הוא אמר שיש הפחתה גם ברכבי יורו 4.

אבי מושל:

הוא לא בדק אותם, כי אין הסבה של רכבי יורו 4 עדיין בארץ.

ראול רונן:

הם לא מורשים, אבל יש הסבה, בואו נשים את הדברים על דיוקם. אני לא מסב רכבים, אני מייצג חברת דלק שמתדלקת רכבים.

היו"ר גלעד ארדן:

מה אתה רוצה לומר?

ראול רונן:

אני רוצה לומר שכל הועדות שמתכנסות ודנות בעניין הזה, לא לוקחות את הנתונים שיש להם מול העיניים ומנתחות אותם. ואני לא מבין למה. ואני חוזר למשפט שפתחתי את הדברים, האויב של הטוב מאוד, שזה בעיני הגפ"מ, הוא המצוין, שזה גם בעיני הגז הטבעי. אין לנו שום דבר נגד גז טבעי, אנחנו אגב בעד שיעשה פיילוט וחברת חשמל יצאה במכרז כרגע להסב איזה שהוא צי רכב ואולי היא גוף שבאמת יהיה לו גז טבעי ויוכל לעשות את הפיילוט הזה, ובהחלט התחבורה הציבורית מתבקשת להסבה לגז טבעי.

כרגע יש לא מעט כלי רכב בארץ, שמזהמים, יוצרים פגיעה בסביבה וצריך להתייחס לזה. שאלת בתחילת הדיון איך הממשלה יכולה לעודד וזה תפקיד הוועדה. יש בארץ כעשרים תחנות שמתדלקות כלי רכב בגפ"מ אוטומטיבי. 13 מתוכן עשתה החברה שאני עובד בה, דור אלון, ואנחנו ממשיכים ומקדמים את הנושא.

התחום הזה ברמת ההיתרים הוא תחום מורכב, מסובך, אבל למדנו להתמודד איתו. כך שזה לא משהו שאנחנו יכולים להגיד הוא בלתי אפשרי. הממשלה צריכה לסייע בעיני בשני מישורים, אחד, לציבור הרחב יש קושי עם אי הוודאות בנושא המיסוי העתידי, וזה אני לא יודע לענות ללקוחות בשום צורה. השני זה נושא של חניונים תת קרקעיים, שהמשרד לאיכות הסביבה נתן תקנות בעניין הזה, אבל כנראה קשה לו לאכוף את התקנות שהוא הנחה ועדיין אני אישית לא מכיר אף חניון תת קרקעי, שמתיר כניסה של רכבי גפ"מ , תקנו אותי אם אני טועה.

היו"ר גלעד ארדן:

מה אתה לא מכיר?

ראול רונן:

חניונים תת קרקעיים, שמתירים כניסה של רכבי גפ"מ.

היו"ר גלעד ארדן:

זאת אומרת יש שתי בעיות מרכזיות, אחד מהם זה המיסוי העתידי שמשליך על מחיר הגפ"מ.

ראול רונן:

נכון, בעיני אלה שני אבני הנגף העיקריים.

היו"ר גלעד ארדן:

בכמה זול יותר היום שימוש בגפ"מ מדלק רגיל?

ראול רונן:

אם הבנזין בתחנה הוא 6.37 הגפ"מ הוא ב 3.15, 3.10. כלומר יש פער של כשלושה שקלים.

היו"ר גלעד ארדן:

בנזין 6.37?

ראול רונן:

כן, כולל המע"מ.

יהודה לחמן:

אני עוסק באספקת ציוד ובהסבת כלי רכב להנעה בגפ"מ. אנחנו כאן מה ששמענו כאן, זה סיפור שהתחיל בערך לפני כארבע שנים. מה שחברי הוועדה שמעו כאן מהרגולאטורים, זה פחות או יותר השורה האחרונה של ארבע שנים, כאשר מה שראול אמר, הנושא של מיסוי וחניונים, הוא שניים מתוך ארבעה חמישה חסמים, שאני אישית, יחד עם גורמים נוספים בענף, מנסים לפרק בהצלחה בוא נגיד לא אדירה.

אני אגיד אותם לא בהכרח לפי סדר החשיבות: צי רכב שצריך לטפל ברכב שלו, במוסך מכונאות, טיפול שוטף, טיפול חמש עשרה, טיפול פילטר, טיפול כלשהו, לא יכול לעשות את זה נכון לרגע וזה הולך להשתנות, אלא אם כן באותו מוסך יש תא גפ"מ. כלומר, כמו שאבנר אומר יש כשלושים מוסכי הסבה לתא גפ"מ, אבל כמו שאתם מבינים, אין אפשרות לתת לאותם רכבים טיפול, לכן ציי רכב נמנעים מלהיכנס לנושא של גפ"מ, כי איפה אני אטפל, פעם אחת.

הנושא הזה הולך להשתנות, כי שמעתי ממר פלור, שוועדה קבעה שממש, ממש בימים הקרובים, תקן אותי אם אני טועה אבנר, אפשר יהיה לטפל בנושא הזה.

הנושא של החניונים, אני אישית טיפלתי בו יחד עם מר יוסי ענבר, סמנכ"ל המשרד לאיכות הסביבה, והבנתי שהנושא הזה תקנונית, רגולאטורית, הוצא באמצעות רישוי עסקים. אבל החניונים מגלים התנגדות. כלומר, תגיע היום לעזריאלי, או תגיע לרמת אביב, או תגיע לגרנד קניון בחיפה, מעט מאוד יתנו לך להיכנס, וגם אם רשום לך ברישיון הרכב, שרכב זה מאושר לנוע באמצעות גפ"מ. כלומר נושא החניונים הוא עדיין ISSUE ולחלק גדול מציי הרכב זו נקודה בעייתית עבורם.

היו"ר גלעד ארדן:

איך אפשר להתגבר על זה?

יהודה לחמן:

באירופה, בהולנד, באיטליה, באוסטרליה, ניתן להיכנס לחנות בחניונים, לא בקומות מינוס חמש מינוס שש וכך הלאה, אלא בקומות מיועדות, עם אוורור, ואני אישית חניתי - - -,

קריאה:

מה אם יש תקלה בחשמל, אז אין אוורור, אז מה? חבר'ה, תתחילו להתייחס.

יהודה לחמן:

כשמדינות מפגרות כמו אוסטרליה, איטליה והולנד, מאפשרות את זה, רק צריך לנקוט באמצעים מתאימים.

הדבר האחרון בנושא הזה, זה שיתוף פעולה של יבואני רכב וחברות הליסינג, שמטעמים שלהם מסחריים לגיטימיים, מפחידות את ציי הרכב ואומרים להם תשמע, אם תסב לגפ"מ, זה בעיה שלך, אני לא מכיר צי רכב שקונה רכבים במאה חמישים או מאה שישים או WHAT EVER כסף, במאה שישים אלף שקל, יבוא ויגיד או.קי. , אני לא רוצה להיכנס לנושא הזה.

ישנם מספר חסמים, שאנחנו מנסים לפרק אותם בהצלחה מוגבלת. אני רואה את הנושא הזה ויסלח לי מר סופר, אנחנו נפגשנו במספר אירועים, הנושא של המיסוי הוא הנושא, הוא הנושא ברחל בתך הקטנה, שאם הוועדה לא תעזור לקדם אותו על ידי זה שייווצר שקט, שאנשים ידעו שיש להם גרייס, כמו למשל הסולר, הרי הסולר בסופו של דבר יישר קו והיה שמונה או תשע שנים, שבו אנשים היה יתרון מסחרי, וכיום היתרון הזה נעלם.

אי השקט שקיים, אי הבהירות שקיים, גורמת לכך שאנשים אומרים סטופ, אני לא רוצה לעשות הסבה, להשקיע אלפי שקלים בהסבה ומחר המדינה תכניס יד לכיסי, זה הדבר הכי חשוב.

"הרכבת כבר יצאה לדרך". זה לא שאנחנו נמצאים היום במצב שאנחנו שוקלים בין דלק אלטרנטיבי מסוג א', ב' או ג'. יש היום תשתית של עשרים תחנות פלוס, יש היום אבנר אומר ש 1600 כלי רכב, זה באופן רשמי רשום במשרד התחבורה, פרקטית יש בין ארבעת אלפים לחמשת אלפים כלי רכב שנוסעים, ומסיבות כאלה ואחרות לא נרשמו.

יש מוסכי הסבה, יש יבואנים, יש ביזנס שכבר התחיל, אז מה, יסגרו עכשיו את העסק ויגידו חבר'ה, להתראות, שלום? אני חושב שצריך להכניס לזה לוגיקה, כשבראש ובראשונה נושא הבטיחות הוא הדבר החשוב ביותר, בלי בטיחות לא שווה שום חיסכון בשקל. ולהכניס לנושא הזה סדר ואנחנו לא צריכים להמציא את הגלגל, זה קיים במדינות אחרות בעולם, אני רק אמרתי שלוש מדינות, אוסטרליה איטליה והולנד, שבין שתים עשרה לשבע עשרה אחוז, וזה מוכח, יש מחקרים ואפשר לתת את זה לוועדה. מצי רכב נתון של בנזין, עשו הסבה לגפ"מ, אז למה אנחנו צריכים להמציא את הגלגל מחדש?

שמואל בן ארי:

אני מהנדס רכב, המהנדס הראשי של אגד, עשרים ושבע שנים אני המהנדס הראשי של אגד, אבל אני לא מתייחס פה לדיזלים דווקא, אלא תכלס.

גפ"מ, הוא תוצר של זיקוק נפט, בעוד שגז טבעי יוצא מהאדמה, במקומות נפרדים לפעמים, לא תמיד ליד הנפט. גפ"מ כבד מאוויר, גז טבעי קל מאוויר, ופה הבעיה העיקרית של גפ"מ אוטומוטיבי. ברגע שהוא כבד מהאוויר, ובחור נכנס למוסך והמוסכניק פותח לו צינור באיזה שהוא מקום, ויש לו דליפה קלה, והוא עובד על בור ולא על ליפט, והמוסך לא חצי מהקירות שלו פתוחים או שיש לו מערכת אוורור מיוחדת, הוא עלול לעלות למעלה לשמיים, כאילו פגיעת קטיושה, סליחה על הקונוטציה הנוכחית, ברגע שמישהו על ידו בכלל יניע אוטו ויהיה ניצוץ.

קריאה:

אתה מכיר תאונה אחת כזאת בעולם?

שמואל בן ארי:

אתה רוצה לקחת את האחריות?

קריאה:

לא. אני שואל אם עשרה כלי מיליון רכב, תקרה לך תאונה אחת כזאת בעולם.

שמואל בן ארי:

קודם כל אני מעלה עובדות, הגפ"מ כבד, דבר שני זה חניונים.

היו"ר גלעד ארדן:

שמואל בן ארי, נניח שמחר היו עוברות חמש מאות אלף מכוניות לגפ"מ, אני מניח שהיו גם מוסכים נפתחים שרק נותנים מענה בדיוק, כולל כל אמצעי הבטיחות הנדרשים. אם זה קיים בהרבה מקומות בעולם, יש אמצעי בטיחות.

שמואל בן ארי:

זה לא קיים בהרבה מקומות, גפ"מ הוא ברירת מחדל ברוב המקומות המפותחים בעולם.

היו"ר גלעד ארדן:

כשאין גז טבעי.

שמואל בן ארי:

להיפך, מפותחים בגלל שלבתי הזיקוק לא היה מה לעשות עם הגפ"מ, לדוגמא וינה, לדוגמא אמסטרדם, לא היה מה לעשות. בהולנד יש המון בתי זיקוק, הם מזקקים להרבה מדינות בסביבה, לא היה להם מה לעשות עם הגפ"מ, אמרו בואו נחשוב, להכניס את זה.

היו"ר גלעד ארדן:

זה פחות מזהם מהדלק במכוניות הישנות?

שמואל בן ארי:

בישנות זה מזהם פחות.

היו"ר גלעד ארדן:

אז או.קי. , אם זה מזהם פחות ואם אין מה לעשות עם זה וצריך להיפטר מזה, מבתי זיקוק ואם זה עולה פחות.

שמואל בן ארי:

אבל לנו אין גפ"מ במדינת ישראל, מייבאים גפ"מ אוטומוטיבי, למדינת ישראל מייבאים גפ"מ, כאילו שאתה היית אומר עכשיו, מייבאים את רוב הבנזין למדינת ישראל, אבל לא את רובו, רובו עדיין עשוי בארץ.

קריאה:

את הנפטא מייבאים.

שמואל בן ארי:

אני אל מבין בנפטא, אני לא מתעסק.

קריאה:

את הדלק, את הבנזין והסולר מייבאים.

שמואל בן ארי:

חלק מהבנזין והסולר מייבאים, רק מטעמים כלכליים.

כעיקרון שוב, הדגשתי את הנקודה של הגפ"מ, אדם שנכנס עם פרייבט, לא לעזריאלי, אלא לחניון הפרטי שלו, שהוא תת קרקעי, ויש היום המון בתים גבוהים עם חניונים תת קרקעיים, ושמה אין לו ש.ג. שלא ייתן לו להיכנס, והשכן שלו מניע בבוקר, שלו הייתה דליפה, זה יתפוצץ.

בעולם, שתים עשרה מיליון מכוניות, או חמש מיליון מכוניות, רוב המכוניות הם בעולם השלישי, אני הייתי באיי סיישל, מקום של שבעים ושמונה אלף אנשים, רוב כלי הרב שם גפ"מ, למה?

קריאה:

אוסטרליה עולם שלישי?

שמואל בן ארי:

אוסטרלי היא מדינה שונה לחלוטין.

קריאה:

קוריאה זה עולם שלישי?

שמואל בן ארי:

רגע, קוריאה ויפן היה גפ"מ, במוניות בעיקר. דרך אגב בקוריאה אין בכלל דיזל, למה אין דיזל בקוריאה? אין מכוניות דיזל.

קריאה:

בגלל איכות סביבה.

שמואל בן ארי:

רק עכשיו הם מתחילים להתעורר.

היו"ר גלעד ארדן:

תודה לך, יקי אנוך, יושב ראש איגוד יבואני הרכב , בבקשה.

יעקב אנוך:

יבואני הרכב כעיקרון הם בעד כל אנרגיה, שימוש בכל אנרגיה שתחסוך גם בכסף וגם בזיהום אוויר, ותהיה יותר בטיחותית.

כלומר, אנחנו לא צד לכן גפ"מ או לא גפ"מ ואני רוצה להבהיר את זה, אנחנו נשמח להביא מכוניות שעל גז טבעי, אם יהיה גז טבעי, או אם הגפ"מ יתברר שהוא יותר טוב ונוכל להתמודד עם זה, נוכל להביא.

אני רוצה לציין מספר עובדות, העובדה הראשונה היא שבשביל להעביר את הציבור לגפ"מ, צריך להסתכל על הצד הכלכלי, וכשאנחנו מדברים על מכוניות ישנות, זה חתך של בין שתים עשרה שנים לאפס, כלומר, אוטו בן חמש שש שנים, ממוצע מכוניות בארץ הוא בסביבות שש שנים, אוטו בן שש שנים. אם תרצה להעביר אותו לגפ"מ, עלות המערכת ביחס למחיר האוטו, ולמה שהוא יוכל אחרי זה למכור, הוא לא יעביר אותו לגפ"מ.

הנקודה השנייה, כמות הקילומטרים, בגלל שהמערכת עולה בין חמשת אלפים לשמונת אלפים שקל במקרה הטוב, אני מדבר על המערכות הזולות, בכדי שבן אדם יקבל החזר דרך הדלק, דרך השימוש בדלק של חמשת אלפים או שמונת אלפים שקל, לאדם שנוסע על פי ממוצעי הצריכה במדינת ישראל של קילומטראז', בסביבות שש עשרה, שש עשרה משהו, הכדאיות לעבור לגפ"מ לא קיימת.

למי היא כן קיימת? לציי רכב שנוסעים הרבה מאוד. ציי רכב שנוסעים הרבה מאוד, הם מספיק עצמאיים, לא מפחיד אותם לא חברות הרכב, לא חברות הליסינג ולא אף אחד אחר.

אני במקרה חי בענף הזה, הם לא מפחדים והם עוברים ומקבלים החלטות ולא זה מה שישנה, והם מסתכלים על הצד הכלכלי, ואם זה כלכלי, הם גם לא מסתכלים על הצד של זיהום האוויר, הכלכלי יותר מעניין אותם מזיהום האוויר.

כלומר באלטרנטיבה בין לחסוך בכסף וקצת לזהם, הם מעדיפים לחסוך בכסף וקצת לזהם, מאשר להוריד את זיהום האוויר.

הנושא של הגפ"מ באירופה הולך ויורד, זאת אומרת אירופה הגיעה למסקנה - כולם נותנים דוגמאות אוסטרליה וכו', בואו נלך לאירופה, אנחנו חיים בתקן אירופאי. אירופה יורדת מהגפ"מ ועוברת לגז טבעי.

קריאה:

יש לה את זה.

יעקב אנוך:

בוודאי שיש לה את זה, אבל המעבר לגז טבעי, נובע מההסתכלות על זיהום האוויר, זאת אומרת בראש ובראשונה. אותה אירופה כפי ששמעת, יש גפ"מ יותר זול מגז טבעי.

היו"ר גלעד ארדן:

היא בעיקר עוברת לגז טבעי?

יעקב אנוך:

רק גז טבעי.

היו"ר גלעד ארדן:

מה עם הרכב ההיברידי?

יעקב אנוך:

רק גז טבעי, הרכב ההיברידי, זו טכנולוגיה חדשה שהיא עדיין יש מספר יצרנים שמשתמשים בה, בעיקר יפאנים, שזה המובילים זה טויוטה והונדה, והכמויות מאוד קטנות, גם בעולם.

היו"ר גלעד ארדן:

יש לקסוס אחת של טויוטה.

יעקב אנוך:

לטויוטה הכמויות מאוד קטנות, זאת אומרת היצרנים היו בהיברידי, הכמויות מאוד קטנות.

היו"ר גלעד ארדן:

למה? מה הסיבה?

יעקב אנוך:

קודם כל כמות הייצור מוגבלת, הטכנולוגיה חדשה, וכמות הייצור מוגבלת, גם הטכנולוגיה יקרה. לא סתם נזקקו להוריד את המס על המכוניות האלה, כי אוטו באותו סדר גודל, היברידי או לא היברידי, העלות הייתה יקרה בשלושים עד ארבעים אחוז.

מה שקורה, העולם לא כל כך בטוח, עולם הרכב לא כל כך בטוח שההיברידי הוא הפתרון ורוב היצרנים לא הולכים להיברידי, הם מחפשים תחליפים אחרים. כי יש עדיין מחלוקת –

היו"ר גלעד ארדן:

אלו תחליפים?

יעקב אנוך:

יש תחליפים, אבל הבעיה היום בהיברידי, שאף אחד לא יודע בטווח הארוך מה קורה, יש זיהום אוויר מהמצברים, המצברים הם מזהמים מאוד, ועדיין לא הגיעו, הכול חדש, אז עוד אין פסולת מצברים, עוד לא יודעים איך להתמודד עם פסולת מצברים.

לאה ורון:

הנסיעה ברכב היברידי, היא רציפה?

יעקב אנוך:

לא, הוא עובר לבד. את לא חייבת להרגיש, יש אומנם אינדיקאטור בתא הנהג, שמראה לך, אבל את לא חייבת להרגיש, את נוהגת רגיל, הוא בוחר לעצמו את ההנעה בהתאם לצורך.

עכשיו, הנושא הכלכלי כמו שאמרתי הוא נושא מספר אחד בהחלטה של הצרכן לעבור או לא לעבור לסוג אנרגיה כזה או סוג אנרגיה אחר.

אירופה לעומת זאת, ופה כולם מדברים על גז, אירופה היא חמישים אחוז דיזל, גם ברכב הפרטי. כשאני מדבר על אירופה, זה לוקחים גלובל אירופה, מערב אירופה ואז גם אם במדינה אחת יש יותר, מדינה אחת פחות, בסך הכול אירופה היא בין ארבעים וחמישה אחוז, לחמישים אחוז דיזל בכלל.

כלומר, הכיוון שאירופה הולכת, במנועים הכי מתקדמים שיוצאים היום באירופה, הם מנועי הדיזל. מנועי הדיזל היום, בניגוד למה שאמר ידידי מתשתיות, או מאיכות הסביבה, הם מזהמים פחות או כמו מנועי הבנזין ביורו 4.

קריאה:

זה ממש לא נכון, דיזל עדיין מזהמים הרבה יותר מבנזין.

יעקב אנוך:

אני מוכן להתווכח איתך על זה ולהביא הוכחה מדעית. מנועי הדיזל ביורו 4 - - -,

היו"ר גלעד ארדן:

מה הסיבה באמת, דרך אגב?

קריאה:

אתה יודע להתבטא אבל - - -,

יעקב אנוך:

אני לא מבקש ממך עזרה, זכותך להתבטא אחרי ולסתור את כל מה שאני אומר. זה אלף בית של דמוקרטיה ואני אשמח ללמוד ממך.

היו"ר גלעד ארדן:

אני באמת מבקש מכם, אם אתם רוצים אחר כך לנסות להגיב, לסתור, אני אתן לכם עוד פעם רשות דיבור, אבל לא, זה לא צורה כל פעם לקטוע את הדובר.

אני רוצה לשאול, מי דיבר על הדיזל? מהמשרד לאיכות הסביבה? תראה, זה נכון מה שאומר יקי שרוב חברות הרכב, שנחשבות אפילו המתקדמות ביותר, הם מפתחות דגמים של דיזל, גם עכשיו, בעיקר עכשיו, אני מניח שהן עושות את זה באמת בהתאם לצריכה היום בשוק האירופאי, אם זה ב.מ.וו. אם זה פולקסווגן, אנחנו רואים גם פה את הדגמים האלו מתחילים להגיע ולחדור גם בישראל. אז השאלה למה הם עושים את זה, הם לא יודעים שאירופה הולכת לכיוון כזה או אחר?

אבי מושל:

היתרון של הדיזל זה היעילות או נצילות טובה יותר של המנוע, שכתוצאה ממנה –

היו"ר גלעד ארדן:

מומנט כן, גבוה יותר.

אבי מושל:

כמות הדלק שאותו רכב צורך, היא יותר קטנה לעומת רכב בנזין. באירופה גילו את זה לפני כמה שנים ואנשים בגלל השיפור בטכנולוגיות, אנשים עברו לדיזל, בגלל שהם נוסעים יותר קילומטרים, על אותה כמות של דלק.

היו"ר גלעד ארדן:

זאת הסיבה, ואין קשר לנושא של הזיהום?

אבי מושל:

זאת הסיבה וכתוצאה מזה ריכוז החלקיקים באוויר בערים הגדולות באירופה, עלה בשנים האחרונות והם פרסמו נניח המשרד לאיכות הסביבה פרסם תחזית זיהום מאוד פסימית.

היו"ר גלעד ארדן:

אנחנו משבחים את האירופאים על איכות סביבה.

אבי מושל:

פרסם תחזית זיהום מאוד פסימית, הם טענו שבתוך עשר שנים, ריכוז החלקיקים באוויר, בערים הגדולות וגרמניה, יעלה בסדר גודל של פי אחד וחצי, לעומת המצב היום, וזה בגלל הכניסה המאוד חזקה של הדיזל. את זה אנחנו צריכים למנוע בארץ, למנוע את הכניסה של רכבי דיזל מזהמים. אם רכבי דיזל יהיו בטכנולוגיה נקייה, אדרבא. אם הם לא יפלטו את כמות החלקיקים שהם פולטים היום, אז בהחלט רצוי, אבל זה לא המצב כרגע.

יעקב אנוך:

דיזל ביורו 4 מזהם זהה או פחות מבנזין ביורו 4, יש תקנים, אין מה להתווכח, אם האוטו עומד ביורו 4, עומד ביורו 4 והוא מזהם, במונחי זיהום אוויר, זה הוכחות. זה התקן, אני לא המצאתי את התקן.

קריאה:

הוא עומד בתקינה מסוימת, אבל הוא פולט יותר, ביחס לאותה תקינה.

יעקב אנוך:

אני לא מקבל את מה שאתה אומר ואני מוכן לנהל על זה דיון אקדמי איתך, ולהוכיח לך על פי הנתונים שיש לי, ואני אדיש בין בנזין , אני לא מוכר בנזין.

היו"ר גלעד ארדן:

לקאיה יש, לאלפא לא.

יעקב אנוך:

דווקא לאלפא,דיזל יותר מפותח מבנזין.

היו"ר גלעד ארדן:

אבל בארץ אין.

יעקב אנוך:

מה שחשוב להבין, שבראש ובראשונה וזה הנקודה, הצד הכלכלי יקבע אם יהיה דלק כזה או דלק אחר, והראייה שהדיזל היה זול, רצו לדיזל, היו פה שנות עדנה בדיזל. כשהדיזל התייקר, נגמר הדיזל, היום ברכב פרטי, מעט מאוד, מי שלא באמת צורך קילומטראז' גבוה מאוד, לא נוגע בדיזל וצריך להבין את זה.

לעניין תקנים, כל עוד הדברים עומדים בתקנים, אז הם עומדים בתקנים, התקנים הם תקנים ואי אפשר להתווכח עם התקנים, ואמר את זה מהנדס פלור, מה שמגיע לארץ היום, זה התקן המחמיר ביותר שיש באירופה.

לעניין הבטיחות, אמר את זה ידידי שמוליק בן ארי, הנושא שנוי במחלוקת, אני לא חושב שיש מקום שמישהו יכול להצביע ולהגיד כן בטוח לא בטוח. העובדה היא שצריך להתמודד בחניונים בעיקר, עם מערכת מסוימת, שצריכה לטפל בזה, ואם צריך את זה, זה יוצר באופן אוטומטי נטל כספי נוסף על חניונים, וזה יוצר באופן אוטומטי פחות היצע של חניונים לרכב הזה.

אנחנו נשמח לעודד, ברור לי לחלוטין היום שהריצה אחרי הגז, וצריך להבין, כשאתה מתקין את המערכת היא עולה לך כסף, כשאתה הולך למכור את האוטו כיד שנייה, זה שקונה ממך את האוטו, הוא אומר עזוב, תוריד את הגז, לא רוצה גז. זה המציאות, ואז אתה לא יכול לגבות את הגז. זה כמו שאומרים לך תוריד את החלון שמש, אתה קונה אוטו חדש, אתה קונה חלון שמש, שם עליו כסף, כשאתה בא למכור אותו כמשומש, אומר לך זה שעומד מולך, אני לא צריך חלון שמש, תוריד, כי הוא יודע שאת הלא יכול להוריד.

היו"ר גלעד ארדן:

הבנתי, בקיצור זה הסבה לכל החיים, הסבת, נתקעת עם זה לכל החיים.

יצחק זיו:

למה המוניות לאט לאט עוברות לגז?

אבי מושל:

רק משיקול של כסף, ולא שיקול אחר.

יצחק זיו:

וזיהום אוויר, נכנס?

אבי מושל:

אותו לא מעניין זיהום אוויר.

יצחק זיו:

לא מעניין אבל זו התוצאה.

היו"ר גלעד ארדן:

חבר הכנסת זיו, זה באמת לא כנראה מסיבות של איכות הסביבה, אבל- - -,

יצחק זיו:

אבל זו התוצאה.

היו"ר גלעד ארדן:

לא, זה שזה חסכוני יותר. אחרי צביה בלנק ברון אני רוצה לשמוע את בועז סופר, בבקשה.

צביה בלנק ברון:

שלום לכולם, אני מנכ"ל של סטרט אפ בשם ננו אם, ותודה לכל העמיתים שדיברו לפני. הבעיה העיקרית בזיהום אוויר, בטח בערים, זה של דיזל, גם התקנים הכי מחמירים, גם המכוניות החדשות, הרי רוב המכוניות הן לא חדשות ורוב הזיהום הוא זיהום מציים גדולים, אפילו בהרבה מקומות באירופה ובקליפורניה מדברים על מכוניות זבל, שיוצרות זיהום לא נורמאלי בערים, כי הן עוצרות הרבה, ובעצירה מנועי דיזל מוציאים הרבה יותר זיהום.

מה שחברת ננו אם עשתה, אנחנו מערבבים מים עם דיזל, אנחנו יוצרים אמולסיה, בצורה כזאת, כשדיברנו עם מנהלת הוועדה, היא אמרה לי אנשים כמוך צריך להכניס לבית סוהר ולא להזמין לוועדה פה, אם אני יכולה לצטט אותך, אנחנו עושים את זה בצורה –

לאה ורון:

אני לא דיברתי איתך, אני שאלתי אם אתם לא שייכים לדיון בעניין החוק של מהילת דלקים.

צביה בלנק ברון:

כן, מה שאנחנו עושים, אכן מים הם יותר כבדים מדיזל והם יורדים למטה והם יכולים לגרום נזק למנוע, אנחנו פיתחנו שיטה שמשתמשת בננו טכנולוגיה, וננו רק ככה לסבר את כל האוזניים פה, זה מיליארדית המטר, זאת אומרת שאנחנו יוצרים איזה שהיא תערובת, תחליב של מים בתוך דיזל, שבו הטיפות , טיפות המים שנמצאות בתוך הדיזל, הן פצפונות, הן בגודל של 150 ננו ורק אני ככה, רק בשביל שכולנו נבין ונדע על מה אני מדברת, שערה שלי העובי שלה הוא בסביבות עשרה שמונים, תלוי איזה שערות יש לך, אבל בוא נגיד עשרה מיקרון, מיקרון אחד זה אלף ננו, זאת אומרת שאנחנו מדברים על שערה של עשרת אלפים ננו, אני מדברת על טיפות מים שאי אפשר לראות במיקרוסקופ, של מאה חמישים ננו.

זאת אומרת שהמנוע, המים האלה שקופים לו, אבל מה המים עושים? הם משפרים את איכות הדלק, מה זאת אומרת? הם מורידים את רמת המזהמים לאוויר, בדיוק הדברים שאנחנו מדברים עליהם פה, רק בשיטה הרבה יותר פשוטה. למכוניות ישנות, כי מכוניות חדשות כאמור יודעות לנצל טוב מאוד את הדלקים החדשים שעומדים ביורו 4 וברוב המקרים לא צריכים אותם. אנחנו היום נמצאים, החברה קיימת שלוש שנים, -

היו"ר גלעד ארדן:

צביה בלנק ברון, תיכנסי קצת לפרקטיקה.

צביה בלנק ברון:

אני מסבירה מה זה גפ"מ , אני נותנת איזו שהיא אלטרנטיבה שכדאי לחשוב עליה, בשנה האחרונה היינו חברים בצוות שגיבש תקן אירופאי, דרך הCEN, כך שיש גם תקן וולונטארי אירופאי שחלק מהמדינות אימצו אוות ואפשר להשתמש בו. אנחנו נמצאים היום בניסויים של מנועים, כדי באמת להראות ואנחנו מראים שאנחנו מורידים באופן משמעותי פליטות של מזהמים לאוויר.

לאה ורון:

האם צה"ל משתמש בכלי רכב, בדלק המהול שלכם?

צביה בלנק ברון:

לא.

לאה ורון:

יש מישהו שכן משתמש?

צביה בלנק ברון:

בארץ עדיין לא, אמרתי שאנחנו סטרט אפ.

היו"ר גלעד ארדן:

יש משהו שאת חושבת שהמדינה יכולה לעשות כדי לעודד?

צביה בלנק ברון:

בוודאי, לעודד תקינה. אין תקינה בארץ, אתה לא יכול למכור בארץ דלק, אם אין תקינה, זה הדבר הראשון.

היו"ר גלעד ארדן:

בועז סופר, ממה שאני מתרשם, יש פה די בלגן בכל הנושא הזה, אני אומר את זה בצער, כי דווקא המדינה שידועה בפיתוחים הטכנולוגיים שלה, אני חשבתי שהמצב בתחום הזה קצת יותר מתקדם. אבל אם לתמצת את המצב, אז גז טבעי אין, גפ"מ כבר זה לא נחשב הכי נקי בחדשים, והיברידי זה יקר. זאת אומרת זה לא נשמע הכי מעודד.

אני רוצה לדעת האם בכל זאת יש איזה שהיא ראייה מערכתית לטווח הארוך בנושא הזה, במשרד האוצר, אולי מול המשרדים האחרים, כי עם כל כמה שהם ירצו, הם בסופו של דבר אם זה נתקל באיזה שהיא חומה, הם בעצם מבזבזים זמן, פול גז בניוטרל, זה קשור לדיון הביטוי.

השאלה היא באמת, א' לגבי גפ"מ, האם יש לכם חשיבה איך אפשר לעודד את המעבר, שוב, מתוך הנחה בכל זאת, זה כן גם חוסך בכסף וזה יכול לחסוך גם לציי רכב, וגם לצי הממשלתי, וגם לגבי רכבים ישנים, אין מחלוקת שזה פחות מזהם, האם יש לכם בעניין הזה איזה שהיא עמדה איך אפשר לעודד את המעבר הזה, גם על ידי איזה שהוא ביטחון בעלויות, הביטחון בעלויות העתידיות של הגפ"מ.

לגבי גז טבעי, נכון שכרגע אין, אבל ברגע שייחתם אולי חוזה עם ספק נוסף, ונדע סוף, סוף כמה גז טבעי יש לנו, לכמה שנים, אז כן אפשר יהיה לנסות ולהעביר כלי רכב לשימוש בגז טבעי, שעל זה אין מחלוקת שזה רצוי. אז בוא ספר לנו מה קיים עד עכשיו אצלכם בנושא הזה.

בועז סופר:

בדברים שלך למעשה, תימצתת את מה שקורה בארץ ובעולם. לא להתבלבל, החוסר ודאות הוא גם נחלתו של העולם. יש הבדל אבל שהעולם התחיל מזמן, אם לוקחים את אירופה, זה נחמד לדקלם על הסיפור של הגפ"מ , רק הם כבר עשר או חמש עשרה שנה בתוך התהליך המסחרי, אני עוזב כבר את הניסויים. לבוא ולהגיד אנחנו צריכים להעתיק עכשיו את מה שהיה לפני חמש עשרה שנה, זה נחמד, אבל צריך גם אומץ להגיד לא. אנחנו צריכים להסתכל קדימה, וכמו שציינת נכון, ראייה אסטרטגית רחבה.

יש לנו תפקיד מאוד לא פשוט, לבוא ומכל הבליל הזה, של הדברים, כן יורו 4, לא יורו 4, כן גפ"מ, כן דיזל, יש פה גם הרבה מאוד ציניות, צריך לזכור, עולם הרכב הוא עולם ציני, אין מצב שלא יהיה שימוש גם בבנזין וגם בדיזל, פשוט כי יצרניות הנפט לא יתנו לזה לקרות. לכן תמיד יהיו גם וגם. זה שיצרני היוקרה מפתחים דיזל, זה אך טבעי, וגם חסכוני וגם המנועים זה מנועים טובים ואיכותיים, וזאת הדרישה.

לנו נשאר תפקיד קטן ופצפון, איך אנחנו יוצקים תוכן שיש בו כדי לעודד, שיש לנו תמיד שני קווים שהם ממש לא יפגשו אף פעם. הראשון , שאנחנו נבוא ואנחנו נאמר, שאנחנו רוצים למשל למסות סולר, מזוט, או כל דלק אחר, מאותן סיבות של זיהום אוויר, אנחנו כמובן ניתקל בתגובה הצינית – אתם רוצים רק כסף, לזה אנחנו רגילים.

כשאנחנו נרצה להיטיב מצד שני, חייבים להסתכל על המחיר היחסי, כלומר לבוא ולעודד גפ"מ זה נחמד, אבל אם לצורך העניין- - -,

היו"ר גלעד ארדן:

התגובה הזאת לא הייתה צינית, אם במקביל להעלאת מיסים כזאת היית מסבסד יותר תחבורה ציבורית.

בועז סופר:

תחבורה ציבורית, כדי סבר את האוזן, מתוך כשלושה מיליארד ש"ח פדיון, מיליארד וחצי מסובסד. בארץ ובעולם זה בהיקפים אדירים ואנחנו סבורים שאכן צריך לעשות שקלול מסוים. אני חושב שההשקעות בנושא הזה קיימות, אבל נעזוב, נחזור לניסוי.

אנחנו צריכים למשל לעודד גז טבעי, שלכאורה אין מחלוקת, לכאורה זה לא על אותו מקור נפט, קרי, אני לא יונק מאותו נפט ובעצם מקטין את התלות שלי בנפט וזה כמובן חיובי. אבל כדי לעשות את זה, אני צריך לייקר את הגפ"מ. למה? כי שניהם פחות או יותר לא ממוסים.

אם אני לא אייקר את הגפ"מ, אז לא יהיה יתרון לגז הטבעי. עכשיו, יש לנו מגוון אמצעים, אנחנו הולכים להשתמש במס קנייה, אנחנו נשתמש בשווי שימוש, באגרת רישוי, במיסוי על הדלק עצמו. לא פשוט מהסיבה שאנחנו לא תמיד יודעים וראה את כל המומחים שיש פה, להגיד מה זה מס ירוק, או מה זה מיסוי ירוק, או מה זה רכב ירוק.

הוודאות היא בעייתית, למה? כי אנחנו בנושא של גפ"מ מצטערים, אבל אני לא מצטרף לטרנד. אנחנו פה נמצאים בבעיה, הבעיה הוצגה ואתה הצגת את זה נכון, אני צריך להסתכל גם קדימה וגם אחורה. אחורה לצורך העניין אין מחלוקת ויש כדאיות וקדימה לא.

נראה מה יקרה, אם אני אגיד אין מס על גפ"מ, אגרת הרישוי נמוכה, אנשים ייכנסו לגפ"מ, עוד שלוש שנים אני אבוא, בהנחה שתהיה פה בועדת הכספים או לא משנה איפה, כולם יצקצקו בלשונם ויגידו אה, אחרי שהפעלתם את מלכודת הדבש, חיכיתם לנו בפינה, ועכשיו כמו שעשיתם עם הסולר, אתם רוצים להעלות.

ראה מקרה טורקיה, שעודדו את נהגי המוניות לעבור לשם, ובהינף קולמוס העלו את המיסוי על הגפ"מ וייצרו מצב שבו המוניות נוסעות על בנזין, יש את הערכה של הגפ"מ אבל היא בלי שימוש.

לכן אנחנו צריכים פה להלך ככה בין הטיפות, וליצור מדיניות שלא בהכרח באה ואומרת גז טבעי, גפ"מ , היברידי, בנזין או דיזל.

היו"ר גלעד ארדן:

אני רוצה רק לתמצת במשפט את מה שאתה אומר. אתה אומר, שאין מחלוקת על רכבים ישנים, ושהגפ"מ פחות מזהם.

בועז סופר:

הם המומחים, אני מבחינתי לא מומחה.

היו"ר גלעד ארדן:

אני לא שמעתי אף אחד שחלק על זה.

בועז סופר:

הם המומחים, אני מבחינתי מקבל, אין לי ידע לסתור את זה.

היו"ר גלעד ארדן:

אתה אומר, אני לא אתחייב על כך שלגבי גפ"מ יהיה איקס שנים בלי העלאה, כי פוליטית עוד כמה שנים, אם אנשים יעברו , יקשיבו לבועז סופר ולרשות המיסים, יגידו זה כנראה המדינה מעודדת אותנו להחליף את השימוש שלנו ברכב לגפ"מ, יהיה פחות זיהום אוויר, גם אנחנו נחסוך בכסף, טוב לכולם. אבל עוד ארבע שנים בועז או מי שיהיה במקומו, יבוא ויעלה את המחיר על הגפ"מ ואז יבוא ח"כ צעיר ומתלהם אחר במקומי ויגיד כך או אחרת וכו'.

בגלל זה היום לא לעשות את זה?

בועז סופר:

למה לא?

היו"ר גלעד ארדן:

ככה זה היה מובן מדבריך.

בועז סופר:

זה בסדר שאנחנו מבהירים אחד את השני.

היו"ר גלעד ארדן:

בגלל זה הבעתי דאגה.

בועז סופר:

אין מה להביע דאגה, עכשיו אנחנו נמצא את הדרך ליצור מהיום, מהיום מדיניות לצורך העניין לחמש שנים. לא נלך יותר רחוק מזה. כי תזכרו שבסופו של דבר כולם רצים אחרי הפתרון האולטימטיבי, שלי לא ידוע שנמצא מתחת לידו של אף אחד, שאומר שאנחנו רוצים לייצר מקור אנרגיה עצמאי. וכרגע הדבר הכי טוב שנראה זה מה שנקרא תאי דלק, שזה יופי כי מימן נמצא באוויר, ולא ניכנס לזה, אבל עד אז אנחנו צריכים למשוך. אם זה היברידי, אם זה גז טבעי, אם זה גפ"מ על כלי רכב ישנים.

אנחנו כפי שהוזכר, יש וועדה שהיא וועדה בין משרדית, נכון שאנחנו אמונים על מערכת המס, אבל כל אחד אמון על התחום הרלבנטי שלו.

היו"ר גלעד ארדן:

מתי הוקמה הוועדה ?

בועז סופר:

הוועדה הוקמה בינואר 2006, ואנחנו קבענו והצהרנו, שבמהלך 2006 אנחנו נסיים את העבודה ונגיש את ההמלצות לממשלה. העבודה נועדה לעשות דבר אחד, לייצר מצב שבו כאשר אתה מביא רכב, הוא יכול להיות בכל הנעה. יהיה מעין מדד ירוק, שלוקח את כלל המרכיבים ואת כלל המשתנים, משהו שלא נעשה בעולם. כי בעולם גם בבריטניה, שהיא מאוד מפותחת מתמקדים למשל רק ב2CO. אנחנו נייצר את אותו מדד ירוק, שהוא זה שיהווה את הטבת המס, כרגע לא משנה באיזה כלי, אם זה מס קנייה.

היו"ר גלעד ארדן:

יכול להיות ששווי השימוש גם יושפע מהדירוג הירוק?

בועז סופר:

לצורך העניין שווי השימוש יושפע, אבל מכיוון שעמדתי ידועה, אז אתה מניח שאני לא אבוא ואני אגיד בוא נוריד, אלא בוא נעלה למי שמזהם יותר.

היו"ר גלעד ארדן:

כן, ורכב שהוא יותר ידידותי לסביבה, שווי השימוש שייוחס לו יהיה - - -,

בועז סופר:

לצורך העניין, כי צריך לזכור שהכול זה עניין יחסי.

עכשיו, זה לא פשוט, כי למשל בנושא הגפ"מ יש לנו התלבטות אמיתית. לבוא וליצור מיסוי נפרד, בגפ"מ אוטימטיבי, ולגפ"מ שהוא אינו אוטימטיבי, זה נחמד, לא בטוח שאנחנו יודעים לאכוף את זה, ולא בטוח שאנשים, כשיעשו שימוש בגפ"מ שהוא איננו אוטימטיבי, והראו לי החברים היקרים מה קורה כשלא משתמשים בגפ"מ אוטימטיבי, במערכת שמיועדת לזה, זה יוצר רק נזק ואז אנחנו בעצם לא חזרה בבסיס, אלא הפוך וגרוע מכך.

לכן אנחנו צריכים לייצר איזה מין –

היו"ר גלעד ארדן:

איך עושים את זה, בסולר זה אותו דבר?

בועז סופר:

בסולר זה שונה, כי בסולר למעשה אין מצב שבו אני צריך לעודד רכב ישן. אני צריך לבוא ולבחון, ואנחנו פעלנו וזה אכן אושר בועדת הכספים, במתווה.

היו"ר גלעד ארדן:

לא, אבל סולר לרכבים, וסולר לתעשייה, זה אותו דבר?

בועז סופר:

סולר לרכבים וסולר לתעשייה זה לא בדיוק, יש את אותו הסדר סולר שעשינו, שאנחנו מנסים ליצור מנגנון דיפרנציאלי, ולא באמצעות יצירת מיסוי שונה, אלא באמצעות התייחסות כלכלית שונה, באמצעות החזרים.

אבל, צריך לראות מה קורה באירופה למשל בסולר ולא להיבהל. כי בסולר באירופה אין הבדלי מס משמעותיים. בבריטניה בכלל אין הבדלי מס משמעותיים, זה פשוט אחד לאחד. וראה איזה פלא, אין גם קנס כמובן, אין אגרת רישוי מוגדלת, מכיוון שאין הטבת מס.

ומה קורה? אנשים רוכשים את רכבי הסולר, מכיוון שכפי שאבי מושל ציין, יש יעילות כלכלית יותר גבוהה וזה לא עניין שלי ואין בעיה.

אין תועלת משמעותית בזיהום האוויר בין דיזל לבנזין, אני לא אכנס לדקויות, יכול להיות שזה קצת יותר, זה קצת פחות, בגדול אין הבדל משמעותי.

אז אנחנו רוצים לייצר את הקסם הזה, שלצורך העניין ייתן חמש שנים קדימה, נגיד לאט, לאט נעלה את הגפ"מ, בזמן הזה תדעו מראש מה בדיוק יהיה המיסוי, מה בדיוק יהיו המחירים. תעשו מה שנראה לכם, אבל אתם יודעים שעוד חמש שנים לצורך העניין זה יפסק. למה? לוקחים מחזור חיים ממוצע של רכב וכו' וכו'.

עכשיו, אני לא רוצה להיקלע למצב שבו אני לא עושה משהו היום, כי אני מפחד מה יקרה עוד שלוש שנים, והחשש שלך הוא מוצדק ואמיתי ואנחנו לא נעשה את זה. כלומר לא יהיה מצב שאנחנו נגיד – לא, לא רוצים להתייחס היום, כי מי יודע מה יהיה עוד שלוש שנים, רק לנסות מעכשיו לייצר את אותו מתווה.

באופן עקרוני מיסוי ירוק הוא בעייתי, כי מיסוי ירוק בא ובעצם מטיל מיסוי על צריכה. צריכה מה לעשות, החיים מלמדים אותנו שהיא רגרסיבית, מיסוי על צריכה הוא רגרסיבי. ולכן בכל מקום שאני בא ומרכז המחקר והמידע הוציא על זה מסמך לפני כשנה, לגבי מיסוי ירוק שהוא בעצם בעייתי. כלומר מצד אחד אני רוצה להציג אותו וכולם רוצים לעודד את אותו מיסוי ירוק, מצד שני אומרים אתה דופק את השכבות החלשות, בגלל מרכיב הרגרסיביות בצריכה.

אם אני אסכם ואני אומר את הדבר הבא, אנחנו נמצאים בחודשיים הקרובים, אנחנו בעצם נגבש את ההמלצות הסופיות. אני מניח שזה כמובן יובא לשר האוצר ואני מניח, אני יכול רק לנחש, שהוא יבחר להביא את זה גם לממשלה. בכל מקרה, זה יגיע לכנסת, עם המכלול השלם וזה יהיה מכלול לא קל. כי בחלק מהמקרים זו תהיה העלאה, בחלק מהמקרים זו תהיה הפחתה. אבל בכל מקרה אנחנו ננסה לתת מענה שלם ורחב, לכל סוגי ההנעה.

אני רק אסיים במשפט, שבניגוד למה שנאמר, רשות המיסים או משרד האוצר לא שקט על השמרים. בארבע השנים האחרונות אנחנו עוקבים אבל כפי שראית זה לא קל לעקוב, כי אין איזה תורה מוחלטת. את המיסוי על ערכות גז, נתנו בסוף 2002, מתוך אמירה והתחייבות שזה לארבע שנים ואנחנו לא ניגע בזה בארבע שנים, גם אם לא יודע מה יקרה.

אותו כנ"ל לגבי המיסוי על הגז, אותו כנ"ל לגבי האגרה. כלומר אנחנו בהחלט פועלים, אותו כנ"ל לגבי ההיברידי, אם אתה זוכר, שנה שעברה או לפני כחצי שנה –

היו"ר גלעד ארדן:

מי אמר ששקטתם על השמרים?

בועז סופר:

חבר הכנסת זיו בעצם אמר, משרד האוצר לא תורם לעניין. אנחנו בהחלט מנסים לדחוף לכיוון הנכון, מבחינתי כל רכב שיוכח שהוא ירוק, יקבל הטבת מס.

אני הצהרתי, אמרתי ליבואני הרכב שבחנו, לא בהכרח הקיימים, אלא כאלה שניסו לדבר על רכב קיים. אם יהיה רכב חשמלי, טהור, מלא, שנוסע רק על חשמל, האם הוא יקבל מאיתנו הטבת מס.

אני בתשובה אמרתי את המשפט הבא – ZERO EMISSION ZERO TAX, אין לנו שום אינטרס למסות משהו שבאמת יש בו יתרון משמעותי. אבל מה לעשות, החיסכון הכספי של האזרחים, הוא בסדר, רק אם הוא לא תורם לאיכות הסביבה, אנחנו לא ניתן לו יד.

היו"ר גלעד ארדן:

תודה. חבר הכנסת חנין, בבקשה.

דב חנין:

תודה רבה, ברצוני לומר כמה הערות בתמציתיות. קודם כל אני מברך על הרעיון של סימון ירוק לכלי רכב, אני חושב שזה רעיון נכון. אבל אני מציע שבאמת תחשבו גם על איזה שהיא מסגרת זמן, לקביעת התו הזה, שזה יוכל לקרות אני מקווה, לקראת הישיבה הבאה, של הוועדה בנושא הזה, וזה דבר חשוב.

לעניין מיסוי ירוק, אני רק משפט אחד, זה ויכוח ארוך ואנחנו לא ננהל את כולו כאן. במובנים רבים מיסוי ירוק איננו מיסוי רגיל. מכיוון שמיסוי ירוק הוא במובנים רבים הפנמת עלויות סביבתיות שהחברה צריכה להפנים אותם בתוך המחיר.

לכן אנחנו צריכים להתייחס למיסוי ירוק ברמה התיאורטית במבט רחב יותר מאשר הסתכלות על מיסוי רגיל, אבל זה דיון שאנחנו נקיים אותו בהזדמנויות נוספות אני מניח וגם בוועדה הזאת.

בעניין הנושא שעומד בפנינו, אני רוצה להעיר שתי הערות עיקריות, אני חושב שבמצב שאנחנו נמצאים בו, אנחנו מאוד, מאוד נדרשים להתמקד בכמה יעדים מרכזיים. יעד מרכזי אחד הוא ציי הרכב למיניהם. ציי הרכב של תחבורה ציבורית, ציי הרכב של משאיות, כאן ההתמודדות היא הרבה יותר פשוטה והיכולת המערכתית לבצע שינוי, היא הרבה יותר גדולה.

אם משרדי הממשלה הרלבנטיים, היו יכולים לגבש תוכנית מעשית של מה אנחנו דורשים מציי הרכב, מאותם גורמים שיש להם ציי רכב, לדברים האלה היו יכולות להיות השפעות מאוד גדולות, באותם מקומות שגם הבעיות של הזיהום הם הבעיות העיקריות.

התמקדות מסוג אחר היא התמקדות גיאוגרפית. ישנה הצעה של עיריית תל אביב, יחד עם המשרד להגנת הסביבה, בעניין הגבלת הכניסה למשל למטרופולין תל אביב, או חלק ממטרופולין תל אביב לסוג מסוים של כלי רכב. אני חושב שגם זה כיוון שצריך להתמקד בו, איזה אזורים הבעיה הסביבתית היא בעיה חמורה וקשה במיוחד ולכן ההגבלות על כלי רכב שפוגעים בסביבה, באופן קיצוני, צריכות להיות יותר משמעותיות. ניסיונות מהסוג הזה, נעשו במקומות אחרים בעולם, אני חושב שאפשר ללמוד מהם. יש כמובן יתרונות וחסרונות למודל הזה, אבל במצב הזיהום שיש לנו בכמה מוקדים בישראל, אני חושב שאין ברירה אלא ללכת במהלך כזה במקביל.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מתנצל, אנחנו לא נספיק היום, אבל אני כבר רוצה לומר שהדיון הזה הוא דיון ראשון בכנסת הזו.

אביב אל חסיד:

אני נציג הציבור היחידי של עמותת הירוקים, אני כן הייתי רוצה להגיד כמה מילים.

היו"ר גלעד ארדן:

בדיון הבא אתה תהיה הדובר הראשון, ולידיעתך גם חברי כנסת הם נציגי ציבור, זאת התפיסה. דב חנין לדעתי גם מייצג לא מעט ארגונים סביבתיים.

אני מתנצל, הנושא הזה נעשה שוב, קודם כל מתוך הראייה, גם הכלכלית אבל פה הדגש הוא גם סביבתי. הכנסת וועדת הכלכלה יעקבו אחרי הנושא הזה.

בועז, אני מבקש שברגע שהועדה תסיים ואתם התחייבתם או אמרתם שהשאיפה היא עד סוף 2006, אז אנחנו מבקשים גם לקבל העתק מהדוח, כמובן לאחר ששר האוצר יראה אותו ובעוד חמישה חודשים, ארבעה חמישה חודשים, הוועדה תקיים דיון מעקב נוסף, כאשר אנחנו מברכים אתכם על היוזמה לקבוע דירוג ירוק בוא נגיד לכל רכב ולנסות לבחון איזה הטבות מס או הטבות אחרות, כדי לעודד את זה אפשר לעשות.

אבל אני גם מבקש מיתר משרדי הממשלה, לנסות בפעם הבאה לבוא עם דברים שהם יותר מדידים, זאת אומרת להגיד לנו – שימוש בגז טבעי, אני בטוח שיש מחקרים כאלו בעולם, הוא באיקס אחוזים פחות מזהם את הסביבה מאשר שימוש בדלק או סולר. אני הרגשתי שהיה חסר לנו הרבה מאוד מידע בישיבה הזאת ולישיבה הבאה אני לא אקבל ביטויים כל כך כלליים שלא אומרים שום דבר.

בשלב זה הישיבה נעולה והכנסת תקיים דיון מעקב בעוד מספר חודשים, תודה.

**הישיבה ננעלה בשעה 11:30**