**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 201**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שלישי, כ"ג אדר, תש"ע (09/03/2010) בשעה 12:00**

**סדר היום:**

**צו הגבלת השימוש ורישום פעולות בחלקי רכב משומשים (מניעת גניבות) (תיקון מס' 4 – הוראות שעה) (הארכת תוקף), התש"ע-2010.**

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

אמנון כהן – מ"מ היו"ר

**מוזמנים**:

עודד ברוק – עוזר היועץ המשפטי, המשרד לביטחון פנים

נצ"מ יהודה עטר – מפקד יחידת אתגר, משטרת ישראל, המשרד לביטחון פנים

רפ"ק גל קפלן – יועץ משפטי יחידת אתג"ר, משטרת ישראל, המשרד לביטחון פנים

רפ"ק תמר שיכט – יועץ משפטי יצידת אתג"ר, משטרת ישראל, המשרד לביטחון פנים

שמעון אלקיים – סגן ראש שרותי תחזוקה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עו"ד חוה ראובני – יועצת משפטית, משרד התחבורה

אוהד מעודי – מחלקת ביטוח כללי אגף שוק ההון, משרד האוצר

רפי דניאל – חבר ועד ענף רכב, איגוד שמאי הביטוח

דורון אובז'נק – דובר איגוד המוסכים

שרון דוידוב – חבר הנהלה, איגוד המוסכים

עו"ד אינגריד הר אבן – יועצת משפטית, איגוד המוסכים

שמואל מלכיס – איגוד חברות הביטוח

עו"ד ירון אליאס, יועץ משפטי, איגוד חברות הביטוח

עודד שאולוף – קצין בטיחות, איגוד קציני הבטיחות והתעבורה

גיורא צפרוני – חבר מזכירות, ארגון מנהלי תחבורה בישראל

יגאל רסקין – יו"ר ועדה טכנית, תקשורת ומידע, ארגון מנהלי תחבורה בישראל

**ייעוץ משפטי:** ניר ימין

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: אתי אפלבוים

**צו הגבלת השימוש ורישום פעולות בחלקי רכב משומשים (מניעת גניבות) (תיקון מס' 4 – הוראות שעה) (הארכת תוקף), התש"ע-2010**

מ"מ היו"ר אמנון כהן:

אני פותח את הדיון בוועדת הכלכלה. על סדר-היום: צו הגבלת השימוש ורישום פעולות בחלקי רכב משומשים (מניעת גניבות) (תיקון מס' 4 – הוראת שעה) (הארכת תוקף), התש"ע-2010.

הבנתי שאתם רוצים להציג מצגת. בבקשה, אדוני. ראשית, אני רוצה לשבח את הפעילות שלכם. אני עוקב אחריכם. אני יודע שפירקו והקימו מחדש. אני בקיא כי ניהלתי כאן את הדיונים בנושא הזה. אני שמח שהתחלתם לפעול והתחלתם לצמצם את הגניבות ובעקבות כך את התופעה שאזרחים נכנסים למקומות ומסכנים את עצמם בשביל לחסוך. אנחנו מחזקים את עבודתכם ומכבדים אותם. אני מבין שאתם רוצים להאריך לעוד שנתיים.

עודד ברוק:

זה מה שהחוק מתיר לנו. אחרי זה נצטרך להוראת קבע.

היו"ר אמנון כהן:

נראה מה אתם עושים ואז נקבל את ההחלטה.

יהודה עטר:

**(מציג מצגת)**

שמי יהודה, אני מפקד יחידת אתג"ר במשטרה. ברשותך, אני רוצה להראות לוועדה את נתוני הגניבות במשך שלוש וחצי השנים האחרונות. אני רוצה להראות את הפעילות של משטרת ישראל. יחידת אתג"ר באמת צמצמה את מגמת גניבות כלי הרכב בישראל. אנחנו יכולים לראות שבשנת 2006 הצלחנו להוריד קרוב ל-10%. לאחר מכן, בשנת 20907 עוד 16%.

למעשה סיימנו את שנת 2009 עם ירידה של 35% בגניבות הרכב בישראל כאשר צריך לקחת בחשבון שבכל שנה ושנה מתווספים לצי הרכב במדינת ישראל כ-200,000 כלי רכב, כך שישנו גידול בכמות כלי הרכב במדינת ישראל ומאידך ירידה וצמצום הגניבות. אנחנו עושים את זה בפעילות מאוד אינטנסיבית, סזיפית מאוד. זאת מלחמה יום יומית בגניבות הרכב.

עיקר הפעילות שלנו באה לידי ביטוי בפעילות בשטחי הרשות הפלסטינית. אנחנו יודעים שקרוב ל-70% מגניבות כלי הרכב במדינת ישראל עוברים לתוך הרשות הפלסטינית. שם מפרקים אותם במה שקרוי משחטות והחלפים מוחזרים לארץ ומשתמשים בהם לתיקון בתוך ישראל וגם בתוך שטחי הרשות הפלסטינית.

היו"ר אמנון כהן:

כמה כוח אדם מתפעל את זה?

יהודה עטר:

היחידה מונה קרוב ל-90 איש. זאת יחידה קטנה, מצומצמת מאוד.

היו"ר אמנון כהן:

יש לכם חבר'ה שם או שאתם נכנסים?

יהודה עטר:

לא, אנחנו נכנסים פנימה. הפעילות שלנו מתבצעת בתוך שטחי הרשות הפלסטינית. אנחנו מקבלים לעניין הזה את המטריה של הצבא אבל הפעילות עצמה מתבצעת על-ידי היחידה. אין מצב שאנחנו עושים את זה מהמשרד. זאת צריכה להיות פעילות יום יומית, החל מהשמדת משחטות בתוך הרשות הפלסטינית וכלה בהוצאת כלי רכב גנובים, שאנחנו יודעים על-פי מידע שהם קיימים שם. אנחנו יודעים לעשות את זה. היום בלילה הוצאנו 12 כלי רכב מתוך הרשות הפלסטינית.

היו"ר אמנון כהן:

הזכרתם לי סיפור. יש לי משרד לקבלת קהל ברמלה. פנה אלי אזרח ואמר שגנבו לו את הרכב בשוק רמלה. הוא בא למשטרה להגיש תלונה ומישהו אמר לו: אל תדאג, יתקשרו אליו עוד מעט. באמת אחרי שעתיים התקשרו אליו ואמרו לו שאם הוא רוצה את הרכב בחזרה הוא יכול לבוא לפגוש אותם במקום כזה וכזה עם סכום כזה וכזה. הוא פחד להגיע לשם כי זה היה בתפר בכניסה לאיזה מקום. הוא בא למשטרה ושאל מה לעשות, אז אמרו לו שיחליט לבד. הוא החליט לבד, נתן את הכסף וקיבל את האוטו.

יהודה עטר:

אנחנו מכירים את זה. אגב, אנחנו לא מעודדים את זה מכיוון שאנשים מסתכנים בחייהם כאשר הם מחליטים לשלם עבור רכבם. יש כאלה אנשים שגם שודדים אותם וגם לא מחזירים להם את הרכב. אנחנו יודעים לטפל גם במקרים האלה. מי שעסק בזה היום מבלה מאחורי סורג ובריח. כל הרצידיביסטים, בכל מה שקשור לכופר רכב, מטופלים על ידי היחידה.

היו"ר אמנון כהן:

כנראה שגם יש מתווכים באמצע.

יהודה עטר:

יש אבל בסופו של דבר כולם באים על עונשם.

היו"ר אמנון כהן:

הסיפור הזה היה לפני שנה וחצי.

יהודה עטר:

זאת תופעה ידועה אבל אנחנו גם אותה מצמצמים.

היו"ר אמנון כהן:

יכול להיות שבמשטרה אמרו לו שעוד שעתיים יתקשרו אליו?

חוה ראובני:

קצין המשטרה שקיבל את התלונה כנראה ותיק ומנוסה בתחום.

היו"ר אמנון כהן:

אנחנו רואים על הלוח את מספר כלי הרכב שנגנבו בחלוקה לחודשים מאז 2006. אנחנו מנהלים מעקב מאוד מדויק בעזרת מערכות המחשוב שיש במשטרה. אפשר לראות שאם בינואר 2007 גנבו מעל 3,400 כלי רכב בחודש, הרי שאת פברואר 2010 סיימנו עם פחות מ-1,700 כלי רכב בחודש. כלומר, אם היו גונבים בממוצע 120 עד 130 מכוניות ביום, היום אנחנו הגענו למצב שגונבים פחות מ-60. אנחנו עדיין עוסקים בעשייה נרחבת כדי לצמצם גם את כמות כלי שנגנבים ביממה. לשמחתי אנחנו מצליחים לעשות את זה.

הנתון הבא זה נתון של גניבות כלי הרכב ביחס ל-1,000, מה הירידה הריאלית בהיקף הגניבות. אם בשנת 2007 גנבו 28 מכוניות ביחס ל-1,000 אז את שנת 2008 ו-2009 סיימנו ב-7 מכוניות ביחס ל-1,000, שבכל קנה מידה זה מצוין.

אני רוצה להראות איך אנחנו נראים ביחס למדינות המערב, שזה נתון מאוד מעניין. אם בעבר הובלנו לשלילה בתחום גניבות כלי הרכב בישראל, היום אני יכול לומר אפילו בשמחה רבה שאם אנחנו יכולים להשוות את עצמנו למדינות - אנחנו יותר טובים מדנמרק שבעבר עקפנו אותה בנתונים הרבה יותר גבוהים. אנחנו גם הרבה יותר טובים מאוסטריה. היום גונבים 7 מכוניות ביחס ל-1,000 אבל אפשר לראות בחלק התחתון של הטבלה שמסומנת באדום, את אחוז המציאה. במדינת ישראל מוצאים 28% מכלי הרכב שנגנבים, שזה הנתון הנמוך ביותר במדינות המערב. הנתון הזה הוא לאור העובדה שגונבים את המכוניות ומעבירים אותן לרשות הפלסטינית ושם מפרקים אותם. במדינות המערב גונבים רכב בפינלנד ואחרי יום יומיים מוצאים אותו זרוק באיזו פינת רחוב כי לא מפרקים אותו אלא עושים בו שימוש מקומי. במדינת ישראל, כשגונבים את המכונית, הסיכוי שימצאו את האוטו הוא שליש וזאת הבעיה שקיימת וכפי שאמרתי אנחנו מתמודדים איתם.

אני רוצה להראות לוועדה את פעילות האכיפה שעשינו.

היו"ר אמנון כהן:

אתם מתואמים עם צה"ל? כשרכב נכנס צה"ל לא בודק של מי הרכב?

יהודה עטר:

כלי הרכב שנכנסים לתוך מדינת ישראל מתוך הרשות הפלסטינית עוברים במחסומים שהצבא מאייש אותם והצבא עושה בידוק בטחוני מהרשות לתוך ישראל. אבל מישראל לכיוון הרשות הפלסטינית אין שום בעיה להגיע ברכב אזרחי. ניתן לחלוף על פני המחסומים ללא הפרעה כמעט. אפשר להגיע מתל-אביב לרמאללה תוך 0:45 ואף אחד לא יעצור אותך.

היו"ר אמנון כהן:

למה לא לעשות פעולה עם הצבא?

יהודה עטר:

אנחנו עושים פעילות אינטנסיבית יום יומית.

היו"ר אמנון כהן:

לא, שיהיה בידוק בכניסה לכפר. אז ה-28% שלך יעלה.

יהודה עטר:

אנחנו עושים מבצעים ביחד עם הצבא, ביחד עם הרשויות האחרות ואפילו עם משרד התחבורה, עם רשות המיסים ועם כל מי שאנחנו יכולים כדי לאכוף את התופעה.

היו"ר אמנון כהן:

אני בטוח שחברות הביטוח יהיו מוכנות לממן לכם את הנושא הזה, במקום לשלם.

יהודה עטר:

עניין המימון במשטרת ישראל הוא עניין רגיש.

היו"ר אמנון כהן:

הוא חוסך לכם הרבה כסף.

שמואל מלכיס:

הוא חוסך כסף לציבור. הפרמיות יורדות בהתאם. אם סיכון הגניבה יורד, הרי חברות הביטוח בתחרות מורידות את הפריה בהתאם.

רציתי לומר שההשוואה מתחדדת עוד יותר חזק אם לוקחים בחשבון שבשנת 1997, שהיא בעצם השנה שבה המשטרה החלה בפעילות עם יחידה ייעודית למלחמה בגניבות הרכב, בשנת 1997 גנבו למעלה מ-46,000 כלי רכב. מצבת כלי הרכב היתה באותה שנה 1.5 מיליון כלי רכב בלבד. כלומר, ישבנו על שיא עולמי של גניבות רכב ל-1,000 כלי רכב.

דבר שני, לא מיותר לספר לוועדה המכובדת, שחברות הביטוח אכן מממנות חלק מפעילות אתג"ר. בעבר, אחרי 1997, מימנו חלק יחסי גבוה יותר, אבל מאז היועץ המשפטי לממשלה הוציא הנחייה שחלקנו במימון של גורם חיצוני לא יכול לעבור על 40% מהמימון ואנחנו נרתמנו גם לפעילות החדשה. אחרי שהיחידה הקודמת פורקה אנחנו נרתמנו למימון היחידה החדשה שהוקמה. עד היום אנחנו ממשיכים במימון ואני יכול לבשר שגם לגבי השנה הקרובה, הנהלת איגוד חברות הביטוח אישרה את המימון הדרוש לצורך תמיכה ביחידת אתג"ר.

היו"ר אמנון כהן:

תמשיך בבקשה.

יהודה עטר:

אנחנו לא מחפשים את הגנבים, גנבים יש למכביר. אם גנב חולה, יבואו אחריו עוד חמישה כדי שאותו ברון ששולח אותם לגנוב, יעמדו במקומו. אנחנו תוקפים את הביקוש לחלקי רכב. אנחנו חושבים שבאמצעות הביקוש לחלקי רכב, בכל מקום, גם ברשות הפלסטינית וגם בתוך שטחי ישראל, זה למעשה נותן את הפיתרון לצמצום. כשנתקוף את הביקוש מטבע הדברים יפסידו לגנוב כדי לייצר את הביקוש לחלפים. זאת השיטה ואנחנו עושים את זה באופן אינטנסיבי.

אני יכול להציג לוועדה את פעולות האכיפה שעשינו מאפריל 2008 עד סוף שנת 2009, לאחר שקיבלנו את האישור לבצע את האכיפה הזאת. אפשר לראות שביצענו 97 כניסות לשטחי הרשות הפלסטינית לצורך אכיפת החוק. הוצאנו 544 כלי רכב שהיו במהלך תיקון בתוך הרשות הפלסטינית. תוך כדי תיקון, הפסקנו את הפעילות, העמסנו אותם והחזרנו אותם ארצה. פתחנו קרוב ל-300 תיקים פליליים.

היו"ר אמנון כהן:

זה רכב שהאזרח מסר לתיקון?

קריאה:

זה לא כולל גניבות.

יהודה עטר:

זה לא כולל גניבות. זה תיקון בתוך הרשות הפלסטינית. שם מתקנים בזיל הזול כי החלפים זולים. נפתחו קרוב ל-300 תיקים כנגד חשודים ומסרנו רק 68 הודעות של איסור שימוש כי אנחנו באמת משתמשים בסעיף הזה באופן מינורי. אנחנו לא רוצים להפוך את ההודעה של איסור שימוש רק במקרים מאוד חריגים.

ניר ימין:

מתוך ה-295 תיקים שנפתחו, יש תיקים שהסתיימו בהם ההליכים? כמה הרשעות היו וכמה עונשים?

יהודה עטר:

אנחנו לא ששים לפתוח לאדם שהולך ומתקן את רכבו בתוך הרשות הפלסטינית. לכן, לפני שנקטנו את ההליך הזה יצאנו בפרסום גדול בציבור. דאגנו שיוצבו שלטים מאירי עיניים בכניסה לרשות הפלסטינית בשפות שונות כדי שכל דיכפין שעובר לשם ומתקן את רכבו שם, יבין שהוא מבצע פעילות אסורה.

למרות זאת, אחרי שאנחנו מוצאים כלי רכב מסוג כזה שמתוקן שם, אנחנו פותחים תיק לאותו אדם, ומזהירים אותו ובדרך-כלל סוגרים את התיק כי אנחנו יוצאים מהנחה שאותו אזרח יבין את העניין.

אבל, אם אנחנו נתקלים ברצידיביסט, אדם שהוא סוחר ואנחנו יודעים שהוא מתקן באזור הרשות, הוא יודע את זה והוא הוזהר, אז אנחנו הולכים איתו גם לכתב אישום. אנחנו באמת עושים את הדברים בדחילו ורחימו כי לא מדובר באזרחים שהם פושעים גדולים אלא בסך הכול הם עשו טעות. אנחנו משתמשים באכיפה הזאת בצורה זהירה למדי.

גל קפלן:

בהתחלה פעלנו בצורה יותר הסברתית. תפסנו את כלי הרכב בשטחים, קראנו לבעל הרכב, חקרנו אותו, הסברנו לו על האיסור ולא פתחנו תיקים. עכשיו אנחנו אחרי שנתיים, אז רק לאחרונה, התחלנו להעביר תיקים של הרצידיביסטים. כרגע אין תיקים שהסתיימו בהם ההליכים.

ניר ימין:

לעניין התקופה שציינתם. התחלתם לדבר על אפריל, שזה המועד שבו החוק נכנס לתוקף. אני לא זוכר אם הצגתם את זה בגרפים הקודמים. יש לכם השוואה לגבי שנים שבהם לא היה לכם את החוק הזה? במה השתנה אחוז הגניבות?

גל קפלן:

הצגנו פה את הטבלה של הירידה עצמה. יש לנו סל כלים לאכיפה, חוקים שאנחנו משתמשים בהם בתוך שטח ישראל וחוקים אחרים שאנחנו יזמנו בסיוע גורמים נוספים, והם חלים בשטחים. אנחנו מייחסים את הירידה לאכיפה אינטנסיבית של סל הכלים האלה. אני לא יכולה לכמת איך באה לידי ביטוי הירידה. אני יכולה להגיד לך שבעקבות זה וחצי שנה קודם נכנס לתוקף חוק נוסף. אחרי זה נכנס עוד חוק אחר. ביחד אנחנו רואים את הירידה המאסיבית.

יהודה עטר:

אני סיימתי.

נמרוד הגלילי:

אני משמש מנכ"ל של ארגון חברות השכרת הרכב והליסינג. אנחנו תומכים בהארכה של התוקף. זה מבורך, זה טוב. מן הסתם, חברות ההשכרה והליסינג הם גופים שסובלים בצורה קשה ממכת הגניבות.

אם יורשה לי, אני בקשר מצוין עם היחידה והיחידה עושה עבודה נפלאה, אני מוריד בפניהם את הכובע, הם עובדים איתנו בצמוד. היום אנחנו כבר לא תומכים כלכלית ופיננסית אבל כשהיחידה הוקמה מחדש אז גם חברות הליסינג ביחד עם איגוד חברות הביטוח תמכו בהקמת היחידה.

היו"ר אמנון כהן:

למה הפסקתם?

נמרוד הגלילי:

זאת פוליטיקה פנימית.

היו"ר אמנון כהן:

אתם פוליטיקאים?

נמרוד הגלילי:

גם בארגון שלנו יש פוליטיקה פנימית.

היו"ר אמנון כהן:

לפחות תציבו זקיפים בכניסות. בגדול, אם נעלה את הרף ויגלו יותר מ-28%, גם אתם בתוך המשחק. אני חושב שגם אתם תיהנו, גם הציבור ייהנה. מבחינת החוק אין בעיה.

נמרוד הגלילי:

אנחנו שותפים עם היחידה בהנחיות שלהם.

היו"ר אמנון כהן:

אנחנו מדברים על כסף.

נמרוד הגלילי:

כסף זה יותר מורכב.

היו"ר אמנון כהן:

להעלות את הרף של מציאת רכבים על ידי כך שפחות ייכנסו לכפר.

נמרוד הגלילי:

הבעיה היא להציב מחסומים ביציאה מהקו הירוק. יש שם לא מעט תושבים הם תושבי התנחלויות.

ברשותך, אדוני היושב ראש, מילה קצרה שלא קשורה דווקא להארכה לגבי עניין אחר של הגבלת השימוש. במאי 2007 הוסרו תקנות הגבלת השימוש בחלקי רכב משומשים. תקנות שאוסרות הרכבת חלק משומש ברכב שטרם עברו שנתיים מיום רישומו. התקנות האלה מאוד פוגעות בנו ולא רק בנו. אני יודע שהן פוגעות - - -

היו"ר אמנון כהן:

זה בשביל להילחם בהיצע וביקוש.

נמרוד הגלילי:

נכון שזה בשביל להילחם אבל אחרי הכול החוק הוא חוק הרישום. אם מתנהל רישום, ומתנהל רישום טוב - אנחנו הצענו חלופה של לסמן את כל החלפים שלנו ולנהל רישום.

היו"ר אמנון כהן:

אנחנו לא דנים בזה.

נמרוד הגלילי:

אני יכול להגיד שזה מאוד פוגע בנו ואני חושב שצריך לבחון את זה מחדש.

היו"ר אמנון כהן:

אני מציע שתיפגשו עם משרד התחבורה ועם השר לביטחון פנים. אם תחליט שצריך לחוקק אז נשקול.

נמרוד הגלילי:

אנחנו נפגשים איתם, אנחנו בדין ודברים איתם.

היו"ר אמנון כהן:

זאת האכסניה הנכונה.

אינגריד הר אבן:

אני מאיגוד המוסכים.

היו"ר אמנון כהן:

הצו לא טוב?

אינגריד הר אבן:

הצו מצוין, הוראת השעה מצוינת.

לצערנו זה רק חלק קטן ופעוט מהמלחמה שצריך לעשות בכלל המוסמכים הלא חוקיים, הפיראטיים, לצערנו רובם נמצאים בתוך מדינת ישראל וחקיקה בעניין הזה מתבקשת מאוד ואנחנו מקווים שתיעשה בקרוב. אנחנו תומכים בהארכת הוראת השעה.

יהודה עטר ציין את הנושא של תקיפת הביקוש. ברור שהביקוש לחלפים גנובים נובע אך ורק מהתופעה של האבדן להלכה, של שיקום של כלי רכב שאין מקום לשקם אותם ומתוקנים בצורה פיראטית, לא הולמת, לא סבירה, לא בטיחותית ויוצרת את הביקוש לחלפים הגנובים. גם בזה צריך לטפל בנפרד.

חוה ראובני:

אני צריכה לצאת לוועדה אחרת ולכן רק רציתי להגיד שמשרד התחבורה תומך בצו. יש את המכתב של השר.

היו"ר אמנון כהן:

נשמעו כאן הוראות חשובות, תוכלי להעביר לשר?

חוה ראובני:

מר הגלילי ואני מכירים היטב. אני יודעת שהדרגים המקצועיים נמצאים בקשר בדברים האלה. באשר לפיקוח על המוסכים, נמצא פה מי שאחראי על הפיקוח על המוסכים. נעשה כל הזמן פיקוח על מוסכי מדרכה ומוסכים לא מורשים מסוגים אחרים. היה אחד אצלי ברחוב וקיבלתי דיווח שהיו וטיפלו.

אנחנו נמצאים גם במהלך של הסדרה חוקית, מודרנית יותר נקרא לזה, של נושא המוסכים. בתקווה שנפסיק להיות עם צו פיקוח משנת תרפפ"ו. אנחנו עוסקים בהכנת חוק רישוי שירותים לרכב. תסקיר חוק כבר הופץ ויוסדר שם בצורה עדכנית נושא הפיקוח על מוסכים.

עודד ברוק:

מקריא את הצו:

"צו הגבלת השימוש ורישום פעולות בחלקי רכב משומשים (מניעת גניבות) (תיקון מס' 4 – הוראת שעה), התש"ע-2010.

בתוקף סמכותי לפי סעיף 7 לחוק הגבלת השימוש ורישום פעולות בחלקי רכב משומשים (מניעת גניבות) (תיקון מס' 4 – הוראה שעה), התשס"ח-2008 (להלן – החוק), בהסכמת שר התחבורה והבטיחות בדרכים ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת, אני מצווה לאמור:

הארכת תוקף החוק:

1. תוקפו של החוק מוארך בזה לשנתיים נוספות עד יום יד' בניסן התשע"ב (6 באפריל 2012)."

נירימין:

בגרפים ציינתם שיש ירידה של 35% בהיקף של הגניבות אבל זה בעצם מ-2006. ההבדל בין הירידה מ-2008-2007 או 2008-2009 היא אותה ירידה פחות או יותר, סדר גודל של 15%. לא היה שינוי מהותי בעצם.

גל קפלן:

יש לנו פה השנה ירידה נוספת. בין 2008 ל-2009 זה 14%. סליחה, זה הפוך.

יהודה עטר:

זה מצטבר. בשנת 2006 כמעט ולא היתה ירידה. היתה עלייה גדולה מאוד בין 2004 ל-2005, של כמעט 50% בגניבות. ב-2006 כמעט ולא היתה ירידה. זאת השנה שהיחידה הוקמה. היתה ירידה מינורית.

בשנת 2007 ירדנו כמעט ב-10%. ב-2008 ב-16%, ב-2009 סיימנו בירידה של 14%, למרות הגידול בצי המכוניות שעומד היום על 2.8 מיליון מכוניות. כלומר, למרות הגידול ישנה ירידה. הירידה הריאלית מתקרבת ל-45% אם אנחנו נכמת את זה.

היו"ר אמנון כהן:

יש עוד הערות לנושא הצו? אנחנו מאשרים את צו הגבלת הגבלת השימוש ורישום פעולות בחלקי רכב משומשים (מניעת גניבות) (תיקון מס' 4 – הוראת שעה), הארכת תוקף לשנתיים. אתה לא רוצה לשנה?

יהודה עטר:

שנתיים זה בסדר.

היו"ר אמנון כהן:

אנחנו מאשרים לשנתיים, כפי שביקש השר.

התקבל פה אחד. הישיבה נעולה, תודה.

**(הישיבה ננעלה בשעה 12:31)**