**הכנסת השמונה עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 271 ו-272**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

# **יום ראשון, ט"ו בתמוז התש"ע (27 ביוני 2010), שעה 10:50**

**סדר היום:**

צו הפעלת רכב (מנועים ודלק) (הפעלת רכב מנועי בבנזין) (הוראת שעה) (תיקון), התש"ע-2010, בדבר הפסקת השימוש והמכירה של בנזין 96 אוקטן בכלי רכב

**נכחו:**

**חברי הוועדה:**

אופיר אקוניס – היו"ר

**מוזמנים:**

חן בר-יוסף, מנהל מינהל הדלק, משרד התשתיות הלאומיות

עמרם אזולאי, סגן מנהל מינהל הדלק, משרד התשתיות הלאומיות

עו"ד חגית אייזנמן מלכה, סגנית בכירה ליועצת המשפטית, משרד התשתיות הלאומיות

משה קירמאייר, ראש תחום הדרכה, אגף הרכב, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

אמיר זלצברג, אגף איכות אוויר, המשרד להגנת הסביבה

עו"ד אהוד פלג, מנכ"ל המועצה הישראלית לצרכנות

עו"ד יעל כהן שאואט, יועצת משפטית, המועצה הישראלית לצרכנות

עובד ארזי, ראש מינהל תחנות, סונול ישראל

צבי קורמן, יו"ר ארגון סוכני ובעלי תחנות דלק

מתי יצחק, חבר הנהלת ארגון סוכני ובעלי תחנות דלק

אני גוטמן, מזכירת ארגון סוכני ובעלי תחנות דלק

דוד נמרי, מהנדס רכב

**ייעוץ משפטי:**

אתי בנדלר

ניר ימין

**מנהלת הוועדה:**

לאה ורון

**רשמה וערכה:**

אהובה שרון – חבר המתרגמים בע"מ

**צו הפעלת רכב (מנועים ודלק) (הפעלת רכב מנועי בבנזין) (הוראת שעה) (תיקון), התש"ע-2010, בדבר הפסקת השימוש והמכירה של בנזין 96 אוקטן בכלי רכב**

היו"ר אופיר אקוניס:

בוקר טוב. אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר היום צו הפעלת רכב (מנועים ודלק) (הפעלת רכב מנועי בבנזין) (הוראת שעה) (תיקון), התש"ע-2010, בדבר הפסקת השימוש והמכירה של בנזין 96 אוקטן בכלי רכב.

אני מבין שאלה שני צווים שונים למרות שזה כמעט אותו הדבר.

לאה ורון:

כן, זה תיקון וזאת הוראת שעה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו יכולים לאחד את זה?

אתי בנדלר:

כן. רצוי. זה אותו נושא.

היו"ר אופיר אקוניס:

מצוין. משרד התשתיות, זה לבקשתכם אם אינני טועה.

חן בר-יוסף:

כן.

העילות להפסקת השימוש בבנזין 96 הן ירידה דרסטית שכבר הצבענו עליה בפני הוועדה, במספר הרכבים שצריכים את הדלק הזה. כמובן כתוצאה מזה, יש ירידה בכמויות שנמכרות. מדובר על ירידה שעוד קודם לשנת 2009 הייתה ירידה של 30 עד 45 אחוזים כל שנה בצריכה של המוצר. הגענו לרמה שהיום הביקושים למוצר הזה היא 2 אחוזים.

היו"ר אופיר אקוניס:

2 אחוזים מכלל המשתמשים?

חן בר-יוסף:

מכלל הביקושים לבנזין בישראל, כאשר 2 אחוזים אלה, המספר אפילו מועצם קצת כיוון שמתוך 2 האחוזים האלה למעשה רק חצי אחוז נמכר בישראל ועוד אחוז וחצי נמכרים ביהודה ושומרון.

לכן הנחת העבודה היא – וכך גם על פי נתוני משרד התחבורה שקיבלנו – שמדובר על 4,000 כלי רכב בלבד. מצד שני, התשתית שמשמשת את זה, ההובלות, היא מאוד כבדה וגדולה. לכן התהליך המדורג אותו אישרה הוועדה, בו יופסק התיסוף המרכזי של התוסף האשלגני שמתאים לרכבים האלה, וזה הופסק לפני יותר משנה, ובנוסף הוסר הפיקוח מהמחיר, ירדה הכמות ב-50 אחוזים מאז התהליך הזה בוצע והגענו לכמויות עליהן אנחנו מדברים היום.

מבחינת המוצר, זה סוף העידן שלו. התחליף שמוצע לבעלי כלי הרכב הוא שימוש בבנזין 95 אוקטן עם תוסף אשלגני שהם מוסיפים בעצמם. מדובר על 4,000 כלי רכב. נמצא כאן גם נציג המשרד להגנת הסביבה. התחיל תהליך ומנגנון שמאפשר גריטת כלי רכב בתשלום ממשלתי. אתה יכול לבוא עם הרכב הישן שלך ולקבל עליו כסף מהמדינה על כך שגרעת אותו.

היו"ר אופיר אקוניס:

כמה מקבלים?

אמיר זלצברג:

3,000 שקלים.

חן בר-יוסף:

אנחנו מדברים על רכבים ששנת הייצור שלהם היא לפני שנת 1994.

היו"ר אופיר אקוניס:

כמה רכבים כאלה נגרטו?

משה קירמאייר:

כמעט 6,000.

אתי בנדלר:

מתוך כמה?

משה קירמאייר:

מתוך 30 אלף.

היו"ר אופיר אקוניס:

תזמינו אותם.

משה קירמאייר:

הזמנו את כולם.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני לא ידעתי על כך. כאזרח לא ידעתי שהממשלה משלמת 3,000 שקלים עבור מכונית כזאת.

לאה ורון:

איך זה עומד ביחס למחירון של הרכב?

היו"ר אופיר אקוניס:

המחיר נמוך יותר.

משה קירמאייר:

כ-6,000 בעלי רכב החליטו כן למכור את הרכב שלהם.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל יש רכבים משנת 1994 שעדיין עולים יותר מ-3,000 שקלים.

משה קירמאייר:

אני רוצה לסייג. תוכנית הגריטה מיועדת לכלי רכב משנת ייצור 1990 ומעלה, אבל בנזין 96 מיועד לכלי רכב שאין להם ממיר קטליטי ויש כלי רכב כאלו משנת 1994 ואחורה.

דוד נמרי:

זה לא נכון. אתה אומר דברים לא נכונים.

משה קירמאייר:

אם אתה חושב כך, בסדר.

חן בר-יוסף:

למעשה זה באמת סוף של תקופה.

לאה ורון:

העובדה היא ש-6,000 בעלי רכבים מכרו אותם.

היו"ר אופיר אקוניס:

מתוך 30 אלף.

חן בר-יוסף:

שוב, ה-30 אלף הם לא המספר של הבנזין 96. 30 אלף, אלה רכבים משנת 1990 ומטה שעדיין יש להם טסט בתוקף. אלה 30 אלף הרכבים. אנחנו מדברים כאן על שתי קבוצות ייחוס שונות. הקבוצה אליה אנחנו מתייחסים או מה שנותר ממנה, 4,000 כלי רכב. נציג צה"ל אתו דיברנו, ויש להם לא מעט כלי רכב בימ"חים שצריכים בנזין 96, אמר לנו שהם בשנתיים האחרונות משתמשים בבנזין 95 עם התוסף האשלגני ומסתדרים יפה מאוד והרכבים שלהם ממשיכים לעבוד ולפעול. לכן אין כל מקום להעמסה הזאת בין על התשתיות, בין על הציבור, שיצא שמשלם יותר וכנראה גם שלא לצורך.

בבדיקה שעשינו, מתוך הכמויות שנצרכות בישראל, הכמות שנצרכת פר כלי רכב כזה היא סדר גודל של 260 ליטרים בחודש כאשר הנחת העבודה והבדיקות שיש לנו, והנתונים מאיכות הסביבה, מראים שכנראה רכב כזה לא צורך יותר מ-100 ליטרים בחודש. זה אומר שיש אנשים שצורכים את ה-96 סתם וללא צורך ומשלמים עליו מחיר גבוה. כל האינדיקציות, כל האיתותים, כל המסרים הממשלתיים שיצאו אליהם, כולל מכתבים לבעלי כלי הרכב שיעזבו את המוצר ושיתאימו את מה שהם צריכים, לא עזרו.

לאה ורון:

בנזין 96 יותר יקר מבנזין 95?

חן בר-יוסף:

כן.

קריאה:

מאז הוסר הפיקוח, כן.

אתי בנדלר:

מר בר-יוסף, ברקע ובדברי ההסבר המפורטים שצורפו למכתבך אל השר, בסעיף 2, אתה כותב שמדובר על כ-4,000 כלי רכב בלבד מהם רבים שעל פי הוראות יצרן הדלק יכולים להשתמש בבנזין 95, אבל מה עם האחרים שאינם יכולים?

חן בר-יוסף:

לגבי האחרים שאינם יכולים. שוב, אנחנו מדברים כאן על התחלופה, או למעשה הוראות היצרן המקוריות אל מול מה שהאדם יתדלק וזה חוזר שוב לדוגמה שנתתי ממערכת הביטחון. כאשר ביררנו את נושא הוראות היצרן עם משרד התחבורה, אמרו לנו שהוראות יצרן הרכב ניתנו לרכב עת יצא מפס הייצור, הם פנו אל יצרני הרכב לשאול אותם מה הם אומרים על הרכבים שלהם שהם משנת 1994 שבזמנו אמרו שהם צריכים בנזין 96, ונאמר להם שהיום הם לא אומרים שום דבר על רכב בן 15 שנים כי אין להם מושג מה הוא עבר, איזה מנוע יש לו, מה קורה במכלולים ובכל התהליך שלו, וזה כבר לא רכב שבכלל הם אומרים עליו משהו היום. הרכבים בני 15 שנים, הוראות היצרן המקוריות הן לא לגמרי רלוונטיות.

עוד דבר שאפשר להוסיף כאן הוא שמבדיקה שערכנו – אנחנו הרי דוגמים, שוב, בעקבות חוק שאושר כאן בוועדה, את כל תחנות הדלק בישראל – ומתברר שמרבית הפעמים בנזין 95, כדי להיות בטוחים שהם עומדים בתקני 95, האוקטן שלו יותר גבוה מ-95. כמובן שלפי הצו המינימום הוא 95, אבל בתוצאות מעבדה בלמעלה מ-3,000 דגימות, רואים שהממוצע הוא גבוה מ-95. רכב בן 15 שנים, הצפי הוא שלא תהיה לזה שום השפעה על הרכב. אני לא מהנדס רכב, אבל נמצאים כאן נציגים של משרד התחבורה שיכול להיות שיוכלו לומר את זה יותר טוב ממני. אני מזכיר שיש כאן נזק אחר והנזק האחר הוא כמובן תוספת עלויות, תוספת תשתיות שהיא לגמרי מיותרת בסדר גודל כזה של כלי רכב, ויש ניסיון בנושא. הניסיון הצה"לי הוא על הרבה כלי רכב והם אומרים שהכל בסדר כבר שנתיים.

אתי בנדלר:

עדיין אתה מסייג את דבריך במכתבים. במכתבך אל השר מיום ה-9 במאי, בסעיף 5, אתה אומר ש"מניעת הפגיעה הכלכלית באנשים תמימים והפנייתם לרכישת בנזין 95 אוקטן אשר יכול לשמש אותם באופן כמעט מלא ובמחיר סביר". זאת אומרת, אתה עדיין מסייג את דבריך בכל המקומות שמא יש בכל זאת כלי רכב שעלולים להינזק מהשימוש בבנזין אוקטן 95, בתוספת אשלגן כמובן?

חן בר-יוסף:

אם נחזור שוב לדברים שלי בסעיף 2, הזכרנו את הוראות יצרן הרכב.

אתי בנדלר:

הוראות יצרן, זה מה שהיצרן אמר.

חן בר-יוסף:

מי שבאמת מאוד מאוד מקפיד על מה שייכנס למנוע שלו, יכול בעצם לבצע ערבוב או מהילה בין 95 ל-98. מי שרוצה להיות סופר ודאי, לא יודע אפילו איך נגדיר את זה, יכול לעשות זאת. אני לא בטוח שיש אפילו מהנדס שימליץ לו לעשות את זה, אבל הוא יכול לקחת 95 ו-98 בתרכובת של 75-25 אחוזים. אני לא מכיר הרבה מהנדסי רכב או הרבה מכונאים שיאמרו שזה מה שהוא צריך לעשות אבל אם מישהו מאוד מאוד רוצה, יכול לעשות את זה למרות שאני לא חושב שזה מחויב ואני לא הייתי ממליץ על תהליך כזה, אבל אני לא מהנדס רכב.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. אהוד פלג.

אהוד פלג:

המועצה הישראלית לצרכנות מברכת על הצווים שמוצעים היום על ידי משרד התשתיות. כזכור, לפני כשנה, המועצה חשפה בתחקיר שהיא ערכה בתחנות דלק, בדגימות אקראיות, את העובדה שבעצם דלק 95 ו-96 נמכרים בהבדלים שאינם הבדלים אוקטניים אלא הבדלים במחיר כאשר על פי חוות דעת של מהנדסי רכב, אין צורך, לאחר שהוצאה העופרת ולאחר שהוצא התוסף האשלגני, בדלק 96 משום שדלק 95 בתוספת התוסף האשלגני עונה על הדרישות של המנוע באותן מכוניות שעדיין זקוקות לו.

אנחנו פנינו למשרד התשתיות על מנת שיפעל לביטול דלק 96. במהלך השנה האחרונה התקיימו מגעים שונים עם משרד התשתיות ואנחנו שמחים לראות היום את התוצאות של המגעים האלה ואת הצווים שמוגשים היום לוועדה.

יחד עם זאת, הצווים האלה, שאנחנו כמובן בעד אישורם, מקצים תקופה של שישים ותשעים ימים בהתאמה לצורך כניסתם לתחולה של הוראות הצווים. כלומר, לגבי הצרכנים ומנקודת המבט של הצרכן, במשך שלושה חודשים מיום פרסום הצווים, עדיין ימשיכו לשווק דלק 96 במחיר שהוא יקר בכ-70 אגורות מדלק 95, בשעה שאין חולק – והיום אין חולק גם אליבא דמשרדי התחבורה והתשתיות – שאין צורך בדלק הזה מבחינת המכוניות. כלומר, ההבדל היחיד יהיה 70 אגורות יותר שישלמו אותם הצרכנים.

על כן אנחנו מבקשים, ופנינו בעניין הזה ב-20 ביוני לכבוד שר התשתיות עוזי לנדאו, שבתוך הצווים יוכנס גם תנאי שהצווים אמנם יישארו עם הקצאות הזמן הנוכחיות, אבל מיום פרסומם יותר לשווק דלק 96 בתחנות דלק רק במחיר של דלק 95. אין שום הצדקה לשוני במחיר בין שני סוגי הדלקים.

אתי בנדלר:

לא הבנתי. אתה רוצה להחזיר את זה לפיקוח?

אהוד פלג:

לא. לא להכניס לפיקוח כלום. במסגרת הצו שקובע איסור על המשך שיווק דלק 96, יוכנס סייג שיאמר שהאיסור הזה ייכנס בתוך תשעים ימים ובלבד שהחל מיום פרסומו יימכר הדלק הזה באותו מחיר של דלק 95. אין שום הצדקה מבחינה צרכנית, מבחינת ההגינות ומבחינת התמורה בעד הכסף שיהיה הבדל במחיר.

לאה ורון:

במשך אותם שלושת החודשים?

אהוד פלג:

במשך אותם שלושת החודשים.

לאה ורון:

במשך אותם שלושת החודשים המחיר של 96 יהיה גם הוא בפיקוח. זה מה שאתה מציע?

אהוד פלג:

יהיה אותו מחיר כמו דלק 95. דלק 95 היום בפיקוח, דלק 96 איננו בפיקוח, הפער במחירים עולה לכדי 70 אגורות עבור מוצר שבמהותו הוא אותו מוצר בדיוק. אין שום הצדקה לעניין הזה. יש בסמכות השר להכניס את הסייג הזה. בדיוק כפי שהוא הכניס את העובדה שתוקף הצו ייכנס 90 ימים מיום פרסומו, הוא יכול להכניס את העובדה שהמחיר יהיה התנאי להמשך שיווק מיום ראשון בתוך תקופת 90 הימים האלה. תודה רבה.

אתי בנדלר:

איך הוא יעשה את זה?

אהוד פלג:

אני אסביר. יש לו סמכות לאסור כליל את המשך שיווקו של דלק 96. הטיעון שלנו הוא שלשר יש סמכות לאסור כליל על שיווקו של דלק 96, וזה מה שהוא עושה בצו.

לאה ורון:

לא, הוא פנה לוועדת הכלכלה על מנת שתאשר לו לאסור כליל על שיווקו של דלק 96.

אהוד פלג:

נכון. הכל באישור ועדת הכלכלה. אם לא הובן מדבריי, אכן, הכל באישור ועדת הכלכלה. אלא מה, עד כמה שאני מבין, ועדת הכלכלה היום יכולה לאשר או לא לאשר את נוסח הצו שמונח בפניה. אנחנו פונים ומבקשים, במסגרת משאים ומתנים שראינו כבר כמוהם בהליכים האלה, ולכן פנינו גם לפני שמונה ימים לשר בעניין הזה אבל לצערי לא קיבלנו תשובה, שכשם שיש לו סמכות, והייתה לו סמכות תיאורטית לאסור מיום פרסום הצו את המשך השיווק של הדלק, הוא נתן שלושה חודשים זמן היערכות לתחנות הדלק, הוא יכול לתת את הסייג הזה, את התנאי הזה, בתנאי שהדלק יימכר באותו מחיר בו נמכר דלק 95.

לאה ורון:

המשרד בדק את הפנייה של מר פלג?

חגית אייזנמן מלכה:

אנחנו לא מכירים את זה.

אהוד פלג:

הפנייה אושרה בלשכת השר ב-20 ביוני.

חן בר-יוסף:

יכול להיות. האינסטנציה בה מאשרים מחירים מפוקחים, למיטב הבנתי זאת ועדת המחירים. הנושא הזה של הסרה מפיקוח כחלק מהוצאה הדרגתית של מוצר מהשוק, זו הנקודה השנייה, עבד טוב. אמנם לא הייתי בתפקיד, אבל בבנזין 91 זה היה. ללכת ולעשות זיגזג, להסיר פיקוח ולהחזיר לפיקוח, זה דבר לא ממש מבורך. כמובן שאני בטוח שכל אזרח נבון יכול בכל רגע נתון, לא לחכות לצו אלא לקנות 95. הצו מדבר על התחנות אבל כל אזרח יכול מחר להתחיל לקנות 95. זאת בעצם האמירה שיוצאת מכאן. לכו, קנו 95, תוסיפו את התוסף וזה בסדר גמור. זאת האמירה שיוצאת מכאן ואני חושב שזאת המטרה וכך נוציא את זה החוצה. להיכנס עכשיו לתהליך של תמחור, למרות שיכול להיות שתוצאתית המוצר דומה, אבל התהליך שלו לצערנו הוא אחר. הוא יוצא מבית זיקוק כ-96 כי הוא עומד בקריטריונים של 96 בוודאות והוא יוצא בנפרד בתור 95. המכליות נפרדות. המכלים בתחנות נפרדים. אני צריך ללכת ולעשות עבודה תמחירית מאוד מאוד מפורטת כדי להגיע למחיר המפוקח שצריך להיות ל-96. כל זה בשביל שלושה חודשים? אני לא אגיע בזמן.

דוד נמרי:

שמי דוד נמרי ואני בעצם התחלתי לגלגל את הסיפור הזה בתקשורת. אני מתעסק עם זה עוד משנת 1994 או 1993, אז נכנס בנזין 95 לארץ. משום מה הייתה הטעיה גדולה מאוד של הרשויות שקשרו את בנזין 95 לממיר הקטליטי. אין קשר בין בנזין נטול עופרת לממיר קטליטי. הרבה מאוד מכוניות, הרבה יותר ישנות, יכולות לנסוע חופשי לגמרי, כמו שהן נוסעות באירופה ובארצות הברית מ-1974 כאשר נוסעים על בנזין נטול עופרת. חיברו כאן את הממיר הקטליטי ובנזין נטול עופרת, וזה קשר נכון וזה קשר בכיוון אחד בלבד. מי שיש לו ממיר קטליטי, לא יכול לנסוע על בנזין עם עופרת, אבל מי שאין לו ממיר קטליטי, יכול בהחלט לנסוע על בנזין ללא עופרת. זה היה מאוד לא ברור לאנשים ולדוגמה הכי פשוטה, כל הסוברו הישנים עד שנת 1994, סוברו לאונה, ויש עשרות אלפים בישראל, כולם באדיקות מלאה המשיכו להשתמש בבנזין 96 וזה היה פשוט מחוסר ידיעה.

אני גם מתעסק במכוניות עתיקות ואני בעצמי אספן מכוניות. נתתי הרצאות במועדון ה-5, ואני לא חושב שיש מישהו היום במועדון ה-5 – ואני לא מייצג את מועדון ה-5 כאן – שמשתמש היום בבנזין 96. כולם משתמשים בבנזין 95, חלקם הקטן בלבד מוסיף את התוסף האשלגני והרוב הגדול גם את זה לא צריך. לכן אין בפועל אפילו לא מכונית אחת שצריכה את הבנזין 96 כפי שהוא נמכר היום, שהוא בנזין נטול עופרת זהה כמעט לחלוטין לבנזין 95. לכן בפועל, בפרקטיקה של היום יום, הבנזין הזה פשוט מיותר.

אני אומר מה קרה, וכאן הנקודה הכואבת. הפיקוח על המחיר הוסר, המסכנים שנוסעים במכוניות הישנות, שלא קוראים עיתון ולא קוראים באינטרנט ולא יודעים, אלה שנוסעים בסוברו הישן בבני ברק או השכנים שלי בפרדיס, הם לא יודעים להסתכל. הם יודעים 96. ניסיתי להסביר לאנשים בתחנת הדלק שחבל על הכסף שלך, קנה 95, אבל לא, הוא לא מבין והוא לא יודע. הדרך היחידה לעזור לו היא פשוט לא למכור את הבנזין 96. כל עוד הבנזין הזה יהיה בתחנת הדלק, המסכנים האלה ייקחו אותו וישלמו שקל יותר.

המילה האחרונה היא לגבי הגרידיות של חברות הדלק שהחליטו לקחת את ה-96 הזה ויכלו לעשות צעד מאוד פשוט והוא לומר לאנשים שאין 96, קחו 95, אבל לא, הגרידיות שלהם למכור אותו למסכנים שלא מבינים בשקל יותר, פשוט בושה וחרפה לחברות הדלק.

לכן צריך להפסיק את המכירה שלו היום.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה רבה לך. אתה מציע לקצר את כניסת התקנות לתוקף.

דוד נמרי:

נכון.

היו"ר אופיר אקוניס:

הממשלה מציעה תשעים ימים, כדי לתת זמן לאותם מסכנים להמשיך להסביר להם. אני מסכים אתך. אני גם לא מבין למה שכניך בפרדיס או בבני ברק הסמוכה לכאן ממשיכים. עם בנזין 91 היה אותו תהליך.

דוד נמרי:

אני אז עבדתי בסונול. האנשים התעקשו לקנות בנזין 91 ולשלם יותר.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה מסביר לציבור מה קורה בשלושת החודשים הקרובים? שר התשתיות מוציא מודעה אחת, או נותן הסבר, או בתחנות הדלק, או מוציא ברושורים ומחלק אותם בתחנות הדלק מטעם הממשלה ולא מטעם חברות הדלק. אתם הרי לא תעשו את זה למרות שאולי כדאי שכן תעשו את זה.

חן בר-יוסף:

מה עשינו בסיבוב הקודם?

היו"ר אופיר אקוניס:

מתי יצא 91? הרבה לפני.

חן בר-יוסף:

לא, עוד לא 91 אלא בוא נדבר על ה-96.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה עשו כשיצא אוקטן 91? זה היה ב-1994? מה עשיתם? מה עשה משרד התשתיות? אז זה היה משרד האנרגיה.

חן בר-יוסף:

בוא נדבר על מה עשינו עכשיו.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני שואל מה עשו כדי להסביר לאנשים.

דוד נמרי:

חתכו בלי הסבר.

קריאה:

היה מבצע פרסום רב ממדי.

מתי יצחק:

החבר הנכבד הציג נתון מסוים ואני תמה. אנחנו שנים מקיימים כאן ישיבות ובמוסדות השונים להורדת 96 ופעם ראשונה בחיים שלי אני שומע אותך. לא שאני נגדך, אבל אני פשוט שומע את הדברים מקצועית. עם כל הכבוד לך, היית צריך לבוא לפורום הנכבד הזה, להציג את החומר המקצועי שלך ולתקוף את זה היכן שצריך לתקוף. אתה כרגע מטיל כאן פצצה כך שכאילו כל הדיונים שקיימנו במרוצת כל השנים ירדו לריק. אני לא איש מקצועי, אבל אני מבין שאתה מדבר בלשון מקצועית.

דוד נמרי:

דיברתי עם אנשי משרד התחבורה אבל אף אחד לא רצה לשמוע אותי.

מתי יצחק:

היו עשרות דיונים. אם כך, אני אומר כאן שהתוסף ל-96, היו כאן גורמים שדחפו אותו.

דוד נמרי:

אני לא חושב.

מתי יצחק:

היו דיונים רציניים במכון הנפט, בוועדת הכלכלה, בוועדת הכספים ובכל פורום כזה או אחר להורדת בנזין 96 והיה תחליף לנושא הזה שקראו לו תוסף 96.

דוד נמרי:

היה מיותר.

מתי יצחק:

אתה אומר מיותר, אבל אף אחד לא תקף את זה מקצועית. עם כל הכבוד, אתה בא היום וזורק משהו, כך שכל מה שעשינו, כל הישיבות שקיימנו, ירדו לטמיון.

דוד נמרי:

נכון.

דוד נמרי:

אני לא יודע. אני שומע את זה פעם ראשונה.

חן בר-יוסף:

בשנת 2007 הגיעה בקשה לוועדת הכלכלה. אז אמרו לנו שיש 70 אלף בעלי כלי רכב שמשתמשים בזה, אבל מתוכם 7,000 שצריכים את זה וניתנו שם כל מיני מספרים.

היו"ר אופיר אקוניס:

הממשלה ביקשה ב-2007?

חן בר-יוסף:

הממשלה ביקשה ובדיונים בוועדת הכלכלה זה נדחה. אנחנו משכנו את זה בסופו של דבר.

היו"ר אופיר אקוניס:

נדמה לי שבשנה האחרונה קרו בוועדה הזאת הרבה דברים שהיו תקועים במשך שנים רבות ויש את המדיניות הזאת עליה הכרזתי.

אהוד פלג:

הוועדה מגנה על האוכלוסיות החלשות. היום, כאשר ברור לגמרי שהאוכלוסיות החלשות נפגעות מזה, אני לא מבין את פשר ההתנגדות. עובדה שהגעתם להחלטה הנכונה לבטל את 96, אבל מה ההגיון לדרוש עליו עכשיו מחיר יקר יותר במשך שלושה חודשים?

מתי יצחק:

יש את הצד המקצועי ויש את הצד הכלכלי.

היו"ר אופיר אקוניס:

מר פלג, גם אתה מצטרף למר נמרי להתקין את התקנות ממחר?

אהוד פלג:

אם אפשר, כן. אם לא, שלפחות יימכר באותו מחיר.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא איכפת לי לקצר את זמן הכניסה לתוקף כך שיהיה קצר משלושה חודשים.

דוד נמרי:

אין גם בעיה עם המלאי. אם יישאר מלאי, ואני לא בטוח שהמלאי הוא לא 95, הם יכולים בשקט לשפוך אותו ל-95 כי זה אותו בנזין.

היו"ר אופיר אקוניס:

האם אתם חושבים שאפשר לקצר את הכניסה לתוקף לחודש או לחודשיים?

מתי יצחק:

רכשנו תוספים מתחנות הדלק. רכשנו כמויות.

חן בר-יוסף:

את התוספים עדיין צריך. בתוספים לא השתנה שום דבר.

מתי יצחק:

ברגע שאתה מסיים את המכירה, השאלה מה אני עושה עם התוספים האלה.

חן בר-יוסף:

כל מי שצריך 96 או היה צריך 96, או איך שלא נקרא לזה, צריך באותה מידה את התוסף. זה לא השתנה.

מתי יצחק:

יש אנשי מקצוע שאומרים שגם את התוספת לא צריך.

אתי בנדלר:

מה המחיר של 95 פלוס תוסף? בכל מקרה אותו אדם לא צריך את התוסף. התוסף הוא רק ל-95.

דוד נמרי:

לא נכון.

אתי בנדלר:

לפי דברי ההסבר שקראתי אותם בעיון. אני לא יודעת אם נכון או לא נכון, אבל כך נאמר.

דוד נמרי:

אין הבדל בין 95 ל-96. מי שזקוק לתוסף, צריך להוסיף אותו גם אם הוא קונה 96.

אתי בנדלר:

מר בר-יוסף, האם הבנתי נכון מדברי ההסבר שלך שתוסף האשלגן לבנזין אוקטן 95 הוא במקום אוקטן 96?

חן בר-יוסף:

לא. יש כאן שני תחומים. האוקטן הוא נושא בפני עצמו וקשור לנצילות של הרכב. התוסף קשור לעובדה שמכלולי המנוע צריכים איזשהו שימון.

אתי בנדלר:

סיכה.

חן בר-יוסף:

סיכה. לכן התוסף נדרש למכוניות ששנת ייצורן הוא לפני שנת 1994, אלה שבזמנו לקחו 96 עם עופרת. גם העופרת היא הדבר שהאשלגן מחליף. זאת הסיכה או השימון וזאת סוגיה בפני עצמה שלא קשורה לאוקטן.

דוד נמרי:

הם פרסמו שדלק 96 לא מכיל תוסף אשלגני. זאת הודעה שהם פרסמו.

חן בר-יוסף:

לגבי יידוע הציבור. יושב ראש הוועדה שאל על יידוע הציבור. בתהליך הסרת הפיקוח היה רק אחד משלושה תהליכים שנוצרו בו זמנית. יצאנו, בסיוע משרד התחבורה – ונמצא כאן גם נציגו – והמשרד להגנת הסביבה, בהודעה לכל בעלי כלי הרכב משנת 1994 ומטה, בהודעה שלהם על הטסט השנתי, שישימו לב, אלה סוגי כלי הרכב. זה התפרסם באתר שלנו והתפרסם באתר משרד התחבורה. זה כלי הרכב שלך ותבדוק אם האם הוא בכלל צריך 96. כנראה זאת הסיבה לירידה בכמויות של המוצר ואכן ירדנו ל-1,000 קילו-ליטר או ל-1,200 קילו-ליטר בחודש.

בנוסף יצאנו בקמפיין פרסומי כולל כסף ומשאבים ממשלתיים שהושקעו בקמפיין פרסומי, בבאנרים, במודעות בעיתונים, בתשדירי רדיו, שאמרו: שימו לב, האם אתם צריכים באמת 96? אתם לא צריכים 96.

אתי בנדלר:

הפרסום נעשה בהתאמה לאוכלוסיית היעד?

חן בר-יוסף:

כן. שני דברים היו. האחד, מכתב הביתה ביחד עם ההודעה על חידוש הרשיון של הרכב.

אתי בנדלר:

אומרים שרוב הצורכים את זה הם בבני ברק לצורך העניין או בפרדיס, כך שברור שזה צריך להיות גם בעיתונות בשפה הערבית או בעיתונים החרדים.

חן בר-יוסף:

בסדר. ודאי היה, אבל זה בא ביחד עם המכתב שלך לגבי הטסט לרכב. זה בדיוור ישיר.

אתי בנדלר:

אתה מדבר על מה שהיה אז.

חן בר-יוסף:

מה זה אז? לפני שנה וחצי. אני לא מדבר על 1991. אני מדבר על 2009.

אתי בנדלר:

אתה אומר שזה כמעט לא עבד.

חן בר-יוסף:

לא, זה עבד. ירדנו מ-8,000 קילו-ליטר ל-4,000 קילו-ליטר, ומתוך זה אנחנו יודעים מה הצריכה בישראל.

אהוד פלג:

לו היו מפסיקים לשווק דלק 96.

חן בר-יוסף:

בהרבה מאוד תחנות הפסיקו לשווק.

אהוד פלג:

בגלל זה חיכיתם שנה עם העניין הזה.

חן בר-יוסף:

לא, לא בגלל זה. היו צריכים את אישור שר התחבורה. גם לצו הזה היה צריך את אישור שר התחבורה והמתנו לו לא מעט זמן אבל זה לא הנושא.

מתי יצחק:

יש מלאי בתחנות דלק וכל יום הולכים אולי 50-60-100 ליטר וזה עלה לנו הרבה כסף כי יש הרבה אידוי בנושא. לכן לפחות צריכים לתת שלושה חודשים.

אתי בנדלר:

אגב, תחנות הדלק צריכות לעשות משהו כדי להסב את המשאבה הנכונה?

מתי יצחק:

כן, בין היתר.

אתי בנדלר:

אחרי שהתחנות נפטרות מהמלאי, הן צריכות לבצע עוד איזושהי התאמה?

חן בר-יוסף:

לא.

מתי יצחק:

מורידים לגמרי את המוצר.

חן בר-יוסף:

מעדכנים את המספר. שמים מדבקה אחרת עליה כתוב 95. כשתבוא המכלית, היא לא תשים יותר 96.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם כן, מה שיהיה בתחנת הדלק, יהיה 95 ו-98 וסולר?

חן בר-יוסף:

וגפ"ם בחלק מתחנות הדלק.

היו"ר אופיר אקוניס:

מי מתדלק 98?

עמרם אזולאי:

נפח מנוע גדול מאוד.

עובד ארזי:

הבהרה. אנחנו כמובן שיתפנו פעולה עם מינהל הדלק והקמפיין שיצא בנוסף לדיוור הישיר שהם דיוורו, אנחנו שילטנו מיוזמתנו בכל התחנות שלנו בשלטים מאירי עיניים עם הכניסה למבצע והם עמדו במקום במשך חודש ימים. בשלטים היה כתוב: 96 – OUT, 95 פלוס תוסף – INN. בכל תחנה היו הברושורים של מינהל הדלק שעמדו לרשות הצרכנים, אותה הוראה, עם אותו מכתב פנייה והסבר עם דף שכולל את סוגי הרכבים ומי צריך לעבור המרה ל-95. אנחנו החזקנו את זה בתחנות והראינו את זה לכל דורש, וגם ביוזמתנו, דרך המתדלקים, פנינו אליהם.

בפועל המכירות של 96 ירדו. אנחנו מציעים למכירה בפחות מ-10 אחוזים מהתחנות את המוצר הזה. זאת אומרת, יותר מ-60 אחוזים מהתחנות, אין בהן בכלל את המוצר הזה. אנחנו רק נענים לדרישה היכן שהיא קיימת.

הנחיצות של התוסף זה דבר שקיבלנו אותו כעדות מומחה בפרסומים הרשמיים של מינהל הדלק שעשה על זה עבודה, שתפקידו של התוסף הוא סיכוך. דרך אגב, ההמלצה לא מתקיימת בפועל כי לפי החישובים שלנו אחוזים בודדים מוסיפים תוסף והרוב משתמשים בלי תוסף. אם יש לזה השפעות על איכות סביבה, צריך להביא את זה בחשבון. הם הציגו נתונים שנסמכו על עדות מומחה, כאן נמצא מומחה, אני לא מומחה, אבל אם הייתה עדות מומחים, למה שתקו עד היום?

היו"ר אופיר אקוניס:

מה אתה מציע?

עובד ארזי:

אני אומר אמירה פשוטה. אנחנו מוכרים היום בקושי 40 אלף ליטר, שזה הממוצע שלנו והוא הולך ויורד. זאת אומרת, זה מוצר שהוא הולך וגווע. הרווחים שאנחנו החמדנים – כך כינו אותנו – לוקחים, הם שוליים. זה שולי ביחס לסך כל המכירות שלנו. לנו יש התנגדות לנהל חיי מסחר מתוקף צווים. אנחנו חושבים שזה לא ראוי. אתם רוצים לעשות קמפיין, תעשו קמפיין. אני מציע לתת לעסק למות בצורה אבולוציונית. אני לא חושב שצריך להוציא צווים ולהחליט עבור הציבור מה הוא רוצה או לא רוצה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אפשר לבטל את כל הרגולציה בכלל באופן כללי ולתת לשוק לפעול כשוק פרוץ, ואני בא מהאסכולה של כלכלה חופשית אבל אני אומר לך שגם בציבוריות וגם בהבנה של מתווי דרך ענקיים – ואני לא מדבר על מילטון פרידמן שלצערנו נפטר וכבר לא יכול להיות חלק מהשיח הכלכלי – אנחנו כבר לא באיזה שוק פרוץ לחלוטין. יש רגולטור, זו המלצתו והוועדה תקבל או לא תקבל את המלצתו למרות שאני מניח שכן תקבל. אי אפשר להשאיר שוק פרוץ ולומר ברצונם של בעלי תחנות הדלק או בעלי חברות כי תחנות זה עוד פחות. חברות הדלק, הטייקונים ששולטים. אי אפשר. שמענו את הדברים. לשם כך קיים הרגולטור וזאת המלצתו. לפעמים המלצותיו טובות ולפעמים הן לא כך. אגב, תמיד אפשר להכניס בהמלצותיו שינויים אבל במקרה הזה אני חושב שההמלצות הן המלצות נבונות ונכונות, ואני מבין שיש כאן איזשהו איחור גדול. אם אתה שואל אותי, אני מצטער שוועדת הכלכלה ב-2007 דחתה את הדברים, אבל אחר כך הבנתי מכמה הסברים שזה היה בהסתמך על נתונים חברתיים כפי שזה נקרא. גם הצרכים החברתיים משתנים ואני רואה שחזונו של פורד מתממש בישראל כאשר יש מכונית לכל פועל ולא רק שמכונית לכל פועל.

אתי בנדלר:

ברשותך, שאלה בכל זאת לדובר.

היו"ר אופיר אקוניס:

הוא המליץ לא לקיים את הצו ואני דחיתי את זה.

אתי בנדלר:

לא. אני שואלת האם להערכתך תוכלו להיפטר מהמלאי שבתחנות בתוך תשעים ימים או איזה פרק זמן אתם צריכים כדי להיפטר מהמלאי בכל התחנות, מבלי שיהיה צורך לשאוב את המלאי הקיים.

עובד ארזי:

אני מניח שמדובר במספר חודשים. סביר להניח שתשעים ימים זה בסדר.

אתי בנדלר:

זה סביר.

דוד נמרי:

המלאי הוא מלאי של 95. כל מה שצריך לעשות זה כמו שאתה אמרת, להחליף את המדבקה.

עובד ארזי:

לא נכון.

אתי בנדלר:

אני שאלתי לגבי המלאי שקיים בתחנות.

היו"ר אופיר אקוניס:

דוד, אני לא חושב שיש צו אחד בכנסת או בהסדרה החקיקתית או בהסדרה של תקנות שהוא נעשה תוך יום אחד. את זה קשה להעלות על הדעת. צריך לתת זמן הסדרה מקובל. גם הממשלה מבקשת אותו הדבר.

אהוד פלג:

אני רוצה לשאול את נציג חברת סונול הנכבד שכל כך חשוב לו לא להתנהל מכוח צווים, איך הוא מסתכל לצרכן בעיניים ומשכנע אותו שעל אותו דלק הוא ישלם 70 אגורות יותר מאשר על דלק 95? האם זאת הגינות בסחר על פי התפיסה של סונול?

עובד ארזי:

יש עלויות לטיפול במלאים קטנים. אני עשיתי את כל המאמצים והסתכלתי לכל הצרכנים בעיניים, אני במקרה גם פיקחתי אישית על המבצע הזה, והצגנו להם ועודדנו אותם, ולראיה, יותר מ-90 אחוזים הפסיקו לקנות את המוצרים האלה. דרך אגב, בחלק מהדברים זה שירת אותנו. אנחנו ייעלנו ולקחנו תחנות בהן במקום להחזיק שלושה סוגי מלאי, המרנו ושיפרנו את זמינות המלאי שלנו בסולר. מבחינתנו יש לזה גם פתרונות.

אהוד פלג:

עדיין לא הבנתי את התשובה לשאלה.

לאה ורון:

הפרש עלויות לליטר בין 95 ל-96 הוא 70 אגורות?

עובד ארזי:

אני לא זוכר את ההפרש כרגע, אבל יש הפרש.

לאה ורון:

אתה לא יודע את ההפרש?

עובד ארזי:

לא כרגע, אבל יש הפרש. תכף אני אומר לך. גם 98 אנחנו מוכרים ומוכרים יותר מ-96 והוא מוצר לא מפוקח והמחיר שלו יותר יקר.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש כאן הבדלים חברתיים בין מי שמחזיק רכבים גדולים ומשתמש ב-98 לבין מי שמחזיק רכבים קטנים ומשתמש ב-96. כאשר מדברים על פערים חברתיים, זאת בהחלט אחת הדוגמאות היותר מובהקות של הדבר הזה.

חגית אייזנמן מלכה:

## צו הפעלת רכב (מנועים ודלק) (הפעלת רכב מנועי בבנזין) (הוראת שעה) (תיקון), התש"ע-2010

**בתוקף סמכותי לפי סעיפים 2, 3 ו-4 לחוק הפעלת רכב (מנועים ודלק), התשכ"א-1961 (להלן – החוק), בהתייעצות עם שר התחבורה, ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת לפי סעיף 21א(א) לחוק יסוד: הכנסת, וסעיף 2(ב) לחוק העונשין, התשל"ז-1977, אני מצווה לאמור:**

**1. תיקון סעיף 1**

**בסעיף 1(1) לצו הפעלת רכב (מנועים ודלק) (הפעלת רכב בבנזין) (הוראת שעה), התשס"ט-2008, בהגדרת "בנזין", המלים "וכן בנזין 96 אוקטן העומד בדרישות התקן הרשמי ת"י 90 חלק 3" – יימחקו.**

בהתאם לצו הנוכחי, אפשר להשתמש ברכב מנועי בבנזין שעומד בתקן ת"י 90 חלק 2 או בתקן 90 חלק 3, כאשר תקן 90 חלק 3 הוא התקן שקבע את הבנזין 96 וחלק 2 קבע את הבנזין 95. אנחנו בעצם מוחקים את המלים "בנזין 96", כך שלא יהיה אפשרי עוד לתדלק בבנזין 96 אוקטן.

היו"ר אופיר אקוניס:

הערות. אין הערות.

**סעיף 1 – אושר**

חגית אייזנמן מלכה:

**2. תחילה והוראות מעבר**

**תחילתו של צו זה 60 ימים מיום פרסומו, ואולם בתחנות תדלוק מותר לשווק בנזין 96 אוקטן שמתקיימות בו דרישות ת"י 90 חלק 3 תשעים ימים מיום פרסום הצו.**

אתי בנדלר:

בשיחה עם גברת אייזנמן הצעתי לקבוע תאריך חלוט ולא שישים ימים מיום פרסומו כדי שהתאריך יהיה ברור לכולם ולא תלוי מועד פרסום הצו, ואז לעשות את החישוב של שישים הימים.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה הייתה ההצעה?

אתי בנדלר:

אני חשבתי שב-1 בספטמבר להפסיק למכור את זה. אנחנו עכשיו נמצאים לקראת סוף חודש יוני.

קריאה:

זה יוצא חודשיים.

אתי בנדלר:

מיום פרסומו. זה יוצא חודשיים ממספר ימים, אבל כך זה יצא מעט פחות.

היו"ר אופיר אקוניס:

1 בספטמבר 2010.

אתם מציעים שישים יום מיום פרסום הצו. כמה זמן לוקח פרסום הצו?

אתי בנדלר:

זה תלוי בכם.

חגית אייזנמן מלכה:

במקום שישים ימים, 1 בספטמבר, ובמקום תשעים ימים, 1 באוקטובר.

אתי בנדלר:

את זה אני הצעתי. כן. אני מבקשת, אם אתם הולכים לתאריכים האלה, לדאוג לחתימה ולפרסום הצו במועד מוקדם ככל האפשר כדי שזה לא יצא חודש אחרי הפרסום.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מבקש שזה יהיה ה-1 בספטמבר. יש לכם תקצוב ואני מבקש שכבר היום תיכנסו להידברות עם לשכת העיתונות הממשלתית או מי שנותן לכם פרסום ותפרסמו. זה פרסם הצו. אני מדבר מבחינה ציבורית. אני רוצה שיסבירו לציבור, ושיאמרו לו גם ש-95 עם התוסף הוא גם יותר טוב להם ויותר זול להם כפי שאמרתם אתם. אני חושב שאתם חייבים לפחות פעם אחת לעשות זאת.

חן בר-יוסף:

עשינו את זה.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, ביום או יום לפני. זה שעשיתם עכשיו, תאמין לי שהציבור לא זוכר. תן להם ביום שבו זה קורה. לא ראיתי שמשרד התשתיות משקיע תקציבי עתק בקמפיינים ציבוריים.

חן בר-יוסף:

דווקא כן. גם מים וגם שימור אנרגיה.

משה קירמאייר:

נאמר בטלוויזיה ביום שישי על ידי אחד הפרופסורים האמריקאים שקיבל פרס נובל לכלכלה שישראל היא מדינה שקטה ומשעממת, שהכלכלה משעממת.

היו"ר אופיר אקוניס:

פרופסור קרוגמן?

משה קירמאייר:

כן. ביום שישי ראיין אותו יאיר לפיד והוא אמר לו שזאת מדינה מאוד משעממת, אין פה שום דבר והכל שקט.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא ראיתי את זה, אבל על איזה בסיס הוא אמר את זה? אולי בארצות הברית יש התרחשויות יותר מעניינות.

משה קירמאייר:

לדעתו כן. לדידו כנראה כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

הוא הופיע בכנס של כלכליסט. אולי הוא התכוון שהכלכלה כאן היא שקטה.

אתי בנדלר:

כן. על זה מדובר.

היו"ר אופיר אקוניס:

אין בה משברים. היא זוכה ליציבות. אגב, זה נכון. הוא מדבר על זה שצלחנו את המשבר הפיננסי. אם כך, זה בסדר. בהקשר הזה הוא צודק.

אתי בנדלר:

ובכן, בסעיף 2 לצו, תחילה והוראת מעבר:

**תחילתו שלך הצו תהיה ב-1 בספטמבר 2010 ומותר יהיה לשווק בנזין 96 אוקטן עד 1 באוקטובר 2010.**

אני חוזרת שוב על בקשתי לדאוג לפרסום דחוף ככל האפשר.

אהוד פלג:

מה ייעשה כדי למנוע מהצרכנים לשלם באי ידיעה 70 אגורות יותר?

חן בר-יוסף:

הממונה על הגנת הצרכן יצא בקמפיין ויאמר להם לעבור ל-95.

אהוד פלג:

אתה מטיל את הקמפיין עליו.

אתי בנדלר:

לא הממונה על הגנת הצרכן. המועצה הישראלית לצרכנות.

חן בר-יוסף:

אנחנו יידענו, פרסמנו, כתבנו לכולם שיעברו.

אהוד פלג:

במשך שנה סבלנו מזה שמשרד התשתיות חיכה למשרד התחבורה. עכשיו אנחנו נסבול מזה שמשרד התשתיות מחכה לממונה על הגנת הצרכן. מה קורה לכם?

חן בר-יוסף:

אנחנו הודענו לציבור ואנחנו כבר היום נוציא הודעה של הדוברות כי גם להתקשר עם לפ"ם, למרות שזה גוף ממשלתי, זה לא שאתה בא אליהם והם יוצאים בשבילך בקמפיין. נודיע לציבור פעם אחת עכשיו ונודיע לו בהמשך כדי שהוא ידע לעזוב את זה כמה שיותר מוקדם.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר.

# הצו אושר

יש עוד צו אחד. תיקון.

חגית אייזנמן מלכה:

יש עוד צו אחד.

אתי בנדלר:

הוא קשור.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני שואל את הייעוץ המשפטי למה זה לא ביחד.

אתי בנדלר:

כי פרסמו בזמנו איזשהו צו הוראת שעה שתוקפו היה לשלוש שנים ועכשיו צריכים לתקן גם אותו.

חגית אייזנמן מלכה:

### צו הפעלת רכב (מנועים ודלק) (הפעלת רכב מנועי בבנזין) (תיקון), התש"ע-2010

**בתוקף סמכותי לפי סעיפים 2, 3 ו-4 לחוק הפעלת רכב (מנועים ודלק), התשכ"א-1961 (להלן – החוק), בהתייעצות עם שר התחבורה, ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת לפי סעיף 21א(א) לחוק יסוד: הכנסת, וסעיף 2(ב) לחוק העונשין התשל"ז-1977, אני מצווה לאמור:**

**1. תיקון סעיף 1**

**בסעיף 1 לצו הפעלת רכב (מנועים ודלק) (הפעלת רכב מנועי בבנזין), התשכ"א-1961, בהגדרת "בנזין", המלים "וכן בנזין 96 אוקטן העומד בדרישות התקן הרשמי ת"י 90 חלק 3" – יימחקו.**

היו"ר אופיר אקוניס:

**סעיף 1 – אושר**

חגית אייזנמן מלכה:

**2. תחילה**

**תחילתו של צו זה עם פקיעתו של צו הפעלת רכב (מנועים ודלק) (הפעלת רכב מנועי בבנזין) (הוראת שעה), התשס"ט-2008.**

אתי בנדלר:

זה בסדר. בדקתי את זה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אין הערות.

# הצו אושר

תודה רבה לכם.

#### (הישיבה ננעלה בשעה 11:35)