



הכנסת

הכנסת העשרים
מושב שני

פרוטוקול מס' 144
מישיבת ועדת הכלכלה
יום שני, ט"ו בשבט התשע"ו (25 בינואר 2016), שעה 9:30

סדר היום:

הצעת חוק רישוי שירותים לרכב, התשע"ג-2013 (כ/769)

נכחו:

חברי הוועדה:

איתן כבל – היו"ר
דוד ביטן – מ"מ היו"ר
עבד אל חכים חאגי' יחיא
אורי מקלב
נורית קורן

חברי הכנסת:

ישראל אייכלר
מסעוד גנאים

מוזמנים:

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ
עוזי יצחקי
אבנר פלור
חיה ראובני
הילה קירון-רווח
משה ויצמן
אברהם גונן
משה קירמיר
לנה גרשקוביץ
דפנה עין דור
דרור וגשל
אנואר חילף
עינבל קורקוס פנחס
דניאל דרגוצקי
רקפת ישי
עו"ד יונתן צויקל
עידית פרויס
יעקב אנוך
יהודה רוזד
סיגלית בן ששון
עו"ד יורם בונן
עו"ד אהוד שניידר
עו"ד שיר דיין

– מנכ"ל, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
– סמנכ"ל, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
– סגנית בכירה ליועמ"ש, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
– יועצת מקצועית לשר, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
– מנהל אגף הרכב, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
– מהנדס ראשי לרכב, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
– ראש תחום שמאים, שירותי תחזוקה והדרכה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
– מנהלת תחום כלכלה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
– מנהלת אגף כלכלה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
– ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים
– ממונה על חוקיות היבוא, משרד הכלכלה והתעשייה
– מחלקה משפטית, רשות המסים
– מנהל מחלקת הערכה, מינהל המכס, רשות המסים
– מנהלת תחום ייבוא אישי, רשות המסים
– רשות ההגבלים העסקיים
– מנהלת תכנון ומדיניות (חקיקה), רשות ההגבלים העסקיים
– נשיא, איגוד יבואני הרכב
– מנכ"ל, איגוד יבואני הרכב
– יועצת משפטית, איגוד יבואני הרכב
– איגוד יבואני הרכב
– איגוד יבואני הרכב
– איגוד יבואני הרכב

–	מנכ"ל, ארגון חברות השכרת הרכב והליסינג	–	נמרוד הגלילי
–	מנהל, קשת ליס בע"מ	–	רון מלכה
–	יו"ר ענף רכב, איגוד השמאים	–	יהודה יגן
–	יו"ר ועדה מקצועית, איגוד השמאים	–	אורי גורביץ
–	יועץ משפטי, איגוד השמאים	–	שלמה תוסייה-כהן
–	יו"ר, איגוד המוסכים	–	רון לוי
–	מנכ"ל, איגוד המוסכים	–	אריה אשד
–	יועצת משפטית, איגוד המוסכים	–	אינגריד הר אבן
–	מנכ"ל, מוסך סומרום בע"מ	–	שמואל השמשוני
–	היועץ המשפטי, המועצה הישראלית לצרכנות	–	זאב שי פרידמן
–	ראש תחום ייעוץ וחקיקה, הרשות להגנת הצרכן ולסחר הוגן	–	עו"ד אפרת מאירי מרקוביץ
–	מורה דרך, יו"ר אגודת אשכול	–	מרדכי ברנס
–	חבר ועד, אגודת אשכול	–	יצחק קורין
–	נציג, יוריס – ייבוא רכב	–	רפאל שחוח
–	מבעלי חברת גלובל אוטומקס בע"מ	–	חיים לוי
–	מנכ"ל אוטומקס בע"מ	–	דניאל לוי
–	גלובל אוטומקס בע"מ	–	ינון עמית
–	עצמאי	–	דורון שורר
–	רכז כנסת, המשמר החברתי	–	חובב ינאי
–	יו"ר, ארגון אהב"ה – ארגון הנכים בישראל המיוחד	–	אבנר עורקבי
–	לוביסט (גורן-עמיר), מייצג את איגוד יבואני הרכב	–	משה ביבי
–	לוביסטית (גורן-עמיר), מייצגת את איגוד יבואני הרכב	–	נועה גונן
–	לוביסטית (גויסקי לובינג), מייצגת את איגוד המוסכים	–	עו"ד ענת אלון
–	לוביסטית (גויסקי לובינג), מייצגת את איגוד המוסכים	–	עו"ד יעל גויסקי
–	לוביסט (גויסקי לובינג), מייצג את איגוד המוסכים	–	יצחק לב-ארי

ייעוץ משפטי:

איתי עצמון

מנהלת הוועדה:

לאה ורון

רישום פרלמנטרי:

הדר אביב

הצעת חוק רישוי שירותים לרכב, התשע"ג-2013 (כ/769)היו"ר איתן כבל:

בוקר טוב, היום יום שני, ט"ו בשבט, חג האילנות. אני שמח להתחיל את היום הזה. מכבד אותנו בנוכחותו שר התחבורה, ואני שמח על כך. גברתי מנהלת הוועדה, יועץ, דובר, רשם, אורחים נכבדים, אדוני המנכ"ל.

תיכף יהיו עוד הרבה דיונים בזמן הקרוב סביב משרד התחבורה, אבלה עובדה שהשר מגיע להצעת חוק רישוי שירותים לרכב, היא אמירה מאוד-מאוד ברורה של השר. אם יש נושא שהוא לא מפסיק, אני אומר בלי הגזמה, וזה ל כי הוא כאן, אין יום שהוא לא פוגש בי או יוצא לנו לדבר והוא לא מזכיר את החוק הזה. באמת אני אומר את זה. אלה לא מילים מן הפה ולחוץ. מעבר לעובדה שהוא רואה בנושא הזה ספינת דגל שלו, של משרדו, והוא רואה בכך מהפכה גדולה שעשויה, יש מי שיאמר: עלולה, אבל מבחינתו: עשויה, להתחולל כאן בשוק. ולכן הוא בא לעזור לנו ולתת לנו את הרוח הגבית הנדרשת.

אני גם אמרתי לשר, ואני חושב שזה גם בא לידי ביטוי בדיונים, שמבחינתה של הוועדה, ואני אומר זאת בגדול, מבלי לדבר על עניין כזה או אחר, הוועדה רואה את הדברים עין בעין, במובן הזה, שהיא רואה לנכון לקדם במהירות האפשרית את החוק הזה. כשהשורה התחתונה, וזה המבחן האמיתי והגדול שלנו, שבסופו של עניין, אזרחי מדינת ישראל יזכו סוף-סוף לקבל או לרכוש רכב במחירים, גם אם הם לא כמו אירופה, אבל במחירים שהם לא רחוקים כאילו אירופה נמצאת במאדים, או ארצות-הברית נמצאת מעבר למאדים.

וכל החלפים וכל המערכת התומכת הזו, שאמורה להיות כלי מסייע, לא הופכת להיות לנטל בלתי נסבל. ואני אומר לכם שלפחות פעם בשבוע אני מקבל פנייה או התייחסות הנוגעת לעניינים האלה. אדוני השר, זה לא היום שנשאל אותך על "אובר", אנחנו לא רוצים לקחת את זמנך, אבל אתה יודע שזה יגיע וזה נושא שמונח לפתחנו. והוועדה גם תצטרך לומר את דברה בעניין הזה. היינו אמורים לקיים דיון בעבר, והדיון לא התקיים, אבל בסופו של עניין, נצטרך לעסוק בעניין הזה. ברשותך, אדוני, תאמר כמה מילים ונמשיך בתהליך.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

תודה רבה. בוקר טוב, קודם כל, לאיתן כבל, יושב-ראש הוועדה, הנהלת הוועדה - - -

היו"ר איתן כבל:

יש פה שני אנשים שאשמים שאני בפוליטיקה: דורון שורר ואתה, כל אחד ממקום אחר.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

אני אשם לחיוב, אני מקווה.

היו"ר איתן כבל:

היום זה יצא לחיוב.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

אנחנו אכן דיברנו לא מעט פעמים על החוק הזה. החוק הזה כבר התגלגל כאן בוועדה, הוקדמו הבחירות, הוא היה חלק מחוק ההסדרים, הופרד, הרבה גלגולים, והחוק הזה הוא חוק מהפכני, הוא חוק צרכני מהשורה הראשונה. וגם מה שאמרת בסוף לגבי ענף המוניות, קשור בדיוק לאותו עניין.

אני מקדם תחרויות. אני כבר כמעט שבע שנים במשרד התחבורה, בנוסף לתפקידים אחרים בממשלה. ואני חושב שהמפתח למתן שירות טוב לאזרח, להוזלה, לגיוון השירות, זו תחרות. אני אגב, מאמין בתחרות הרבה יותר מאשר בהפרטה. אין כאן מבחינתי ויכוחים אידיאולוגיים. אני יכול להראות את זה במספר תחומים. היו דברים שהופרטו במדינת ישראל מהמשק ההסתדרותי, מהתחום הממשלתי, וההפרטה לא היתה מוצלחת. כי אם ההפרטה לא מלווה בתחרות, אז התועלות לא מתממשות לטובת

הציבור הרחב, אולי לרוכש כזה או אחר. ואנחנו רואים את זה ממש כל יום, כל מיני רשתות שמתפרקות, בסופו של דבר. ומי שנפגע זה הציבור, שיש לו פחות תחרות, והעובדים עצמם באותם מקומות.

והתחרות שאנחנו מובילים כאן בענף הרכב היא תחרות אמיתית ותחרות נכונה. כמו שאמרת, זה חוק צרכני ממדרגה ראשונה לטובת האזרח. התחרות כאן תרחיב את היקף העוסקים בענף, היא תאפשר קניית רכב, טיפול במוסכים ורכישת חלקי חילוף לרכב המשומש במחירים זולים יותר ובתנאים טובים יותר. רפורמה נכונה, אדוני היושב-ראש, היא רפורמה שמאפשרת כניסת גורמים נוספים לענף, תוך יצירת תחרות הוגנת ושוויונית מול הגורמים הקיימים. ומי שמרוויח זה הציבור. כך אנחנו עשינו ב"שמיים פתוחים", בענף התשתיות, בנמלים ובעוד תחומים. קידמנו תחרות שמביאה ותביא לשיפור השירות ולהוזלת מחירים, ולהרחבת הפעילות וקליטת עובדים נוספים באותם תחומים.

העובדה שחברות התעופה הישראליות: "אל על", "ארקיע" ו"ישראייר", חברות תשתית ישראליות, חברות הנמל, מצליחות ומרחיבות וירחיבו – לגבי הנמלים, את פעילותן, וקולטות ויקלטו עובדים חדשים נוספים תוך כדי התחרות, והאזרח מרוויח בגדול, זו ההוכחה להצלחת הרפורמה.

וכך, במענה לסוגיה שהעלית בסוף דבריך, כך בדיוק אני מתכוון לעשות גם בענף המוניות ובכל תחום שאני אחראי עליו, ואלה אותם עקרונות שמנחים אותי: שיפור השירות, תוך כדי מתן אפשרות הוגנת למי שעוסק בתחום להתמודד בכללים שוויוניים מול גורמים שנכנסים ומרחיבים את הענף. וכך צריך לעשות. ובאמת שהשיקולים שלי, ואני אומר אותם – יכול משהו לחלוק עלי, למרות שאין לי כאן אידיאולוגיה מתחום אחר, ולחשוב אחרת זה לגיטימי. היו גם שחשבו אחרת בכל מיני רפורמות שהובלנו.

ואני רוצה לומר לכם שהשבוע – דחינו את זה היום בגלל מזג-האוויר, עמדנו כבר לתת עם הוועד הקיים של נמל אשדוד על הסכם שהוא לא נותן לו שום תמורות על בניית הנמל החדש, והנמל החדש נבנה אותו דבר גם בחיפה, אגב. זה דבר מדהים. אני מציע לוועדה, אחרי שסיירתם בקו הרכבת לירושלים, גם לבוא לנמלים ולראות את הדברים שקורים אחרי ההחלטות. אבל כמו שהבטחתי, הנמלים הקיימים ישודרגו כדי שיוכלו לעמוד בתחרות הוגנת מול הנמלים החדשים, כולל אפשרות לקליטת אוניות, ספינות גדולות, מהדור החדש. הם יהיו נמלי מים עמוקים, אנחנו מעמיקים רציף בכל נמל קיים. ואנחנו מאפשרים לרכוש ציוד חדש שיאפשר לטפל בספינות הענק שחשוב מאוד שתגענה לכאן.

וגם נותנים רשת ביטחון בהיקף של כ-70%. אם התחזית שלנו, הממשלה, על הרחבת היקף הפעילות של ענף המכולות בישראל, ואני בטוח שנעמוד בו – אבל אם אנחנו טועים, אנחנו נישא בחלק מהדבר ולא העובדים. כלומר, זו רפורמה נכונה. היו לי מלחמות לא פשוטות, הרי גם בוועדה כאן ובכל מקום, היו לחצים גדולים פי אלף מאשר איזה נהג מונית מסוגל לעשות. אני בכלל לא יודע מאיפה המיתולוגיה על כוחם של נהגי המוניות. אני רק מכיר אנשים שיושבים סביב ההגה ועובדים עבודת כפיים בעצם. זה לא סיפור חזק. זה לא יבואני הרכב, אפילו, עם כל הכבוד, שגם להם יש זכויות, אבל הם גוף חזק. זה ציבור עובד שהוא לא ציבור מעשירי הארץ, ומתמודד עם דברים. בתפקיד שלי, לצד הדאגה לאזרח, גם לאפשר להם התמודדות בתנאים שווים. וכל מה שיקבל משהו אחר, גם הם יקבלו.

איך יכול להיות שמישהו משלם על הרישיון למונית וצריך לעבור הכשרה ואישורים, ולעבוד ולעשות, ומישהו אחר יוכל לבוא עם הרכב הפרטי ולתת שירות בלי כל הדברים האלה? אם מדינת ישראל תחליט, ואם הכנסת תחליט, שיום אחד היא תרצה לפתוח את הדבר הזה, שתכין שמונה-תשעה מיליארד שקלים לפצות את מי שעוסק בענף ושילם על זה. אפילו עם מגדלי העופות ואפילו עם מגדלי הרפתות עשו איזשהו הסדר כזה, ואמרו: אתם רוצים לצאת? בואו, תקבלו ותצאו, וכולי.

לכן אני לא מושפע מלחצים ותיארת כאן כמה רפורמות באמת כבדות מול גופים באמת חזקים שאנחנו עושים ביחד, וההוכחה הטובה ביותר שהנימוק הוא ענייני – אני חוזר לחוק הזה, אדוני יושב-ראש – היא העובדה שבכל הצבעה שהיתה בכנסת, החוק הזה עבר על האפס. מהפעם הראשונה, נדמה לי 65 או 67 קולות מול אפס. בממשלה פה אחד, כולל עמיר פרץ כשהוא עוד היה בממשלה, ונגיד שהוא מייצג איזשהו גוון חברתי. בכל קריאה בממשלה, בכל קריאה בכנסת. אנחנו באים כאן בידיים נקיות, גם בעקבות המחאה, גם הצורך להוזיל את יוקר המחיה, ולעשות את זה בצורה נכונה.

לכן, מאוד שמחתי שאמרת לי, ואני רואה שאתה והחברים הולכים לקדם את זה במהירות. בסך-הכול הדייונים היו והדברים נדונו, אפשר לבדוק נקודות כאלה ואחרות, ולהוציא את זה לדרך. ואני אומר עוד פעם, זה טבעי שמי שעוסק בתחום, הוא פחות - - - תחרות. אני תמיד אומר, גם אם לחברי הכנסת היו ממצאים פטנט שהם יכולים להתמנות עוד ועוד בלי תחרות, יכול להיות שהיו מאמצים את זה. אבל טוב שזה לא ככה.

היו"ר איתן כבל:

יש רוב - - - כזאת.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

טוב שזה לא כך. יש התמודדות, ויש תחרות, ויש בחירות, והציבור קובע. אני אומר את זה, וכמו שאמרתי לנמלים, וכמו שאמרתי לחברות התעופה, וכמו שאמרתי לחברות התשתית כשפתחתי את הענף לחברות זרות, והיום חברות התשתית הישראליות אין להן כבר כוח ויכולת לעבוד מרוב שהפעילות התרחבה, והם חלק ממנה בגלל הפתיחה הזאת. אני אומר את זה גם לכל מי שעוסק בענף – ילכו אתנו לארץ המובטחת. התחרות הזאת תוביל להתרחבות. ההתרחבות היא טובה למי שעוסק ולמי שיבוא, והיא בעיקר טובה לאזרחים עצמם.

אני לא יכול להשפיע כרגע על היקף המיסוי. אני חושב שהוא צריך להיות נמוך יותר, אבל זו חוכמה קטנה שאני לא בתור שר אוצר יגיד את זה, ומהווה נדבך משמעותי בהכנסות המדינה. אני מקווה שיימצא איך לחזור למסלול שהיה בעבר, אגב, של הורדת המיסוי הישיר והעקיף, הלאמת הרכב ומה שנלווה אליו, כולל הדלק ודברים אחרים. אבל יש כאן פלח מאוד משמעותי שהתחרות כן תזיז אותו, כולל ביבוא הרכב, כולל במוסכים, כולל בחלקי החילוף ובדברים האחרים. וזה תפקידנו כנבחרי ציבור, להוביל את הדבר. לכן אני בא, גם כדי לתמוך וגם לגבות, וגם כדי לסייע. תודה רבה.

היו"ר איתן כבל:

תודה לך, אדוני. ואנחנו נמשיך בהקראה, ברשותכם.

חנה ראובני:

אנחנו בפרק ד'. יש עוד שני סעיפים מפרק א', פרק ההגדרות, ששייכות לייבוא עקיף. הן נשלחו ואני מציעה שנדון בהן כשנגיע להסדרה של ייבוא עקיף. נתחיל, ברשות אדוני, מסעיף 28.

"פרק ד': ייבוא רכב**סימן א': רישיון לייבוא רכב**

רישיון לייבוא רכב 28. (א) לא ייבא אדם רכב אלא אם כן קיבל רישיון לייבוא רכב מאת הרשות המוסמכת לייבוא והוא אחד מאלה:

- (1) יבואן רכב מסחרי;
- (2) מייבא את הרכב בהתאם להוראות לפי סעיף 31;
- (3) גוף הצלה שהוקם מכוח דין הנותן שירות לציבור או ארגון עזר כהגדרתו בחוק ההתגוננות האזרחית, התשי"א-1951, ובלבד שהרכב ישמש את הגוף המייבא למטרות הצלה והמנהל אישר את הייבוא;
- (4) מינהל הרכב הממשלתי, ובלבד שהרכב מיועד לשימוש במשרד ממשלתי או ביחידת סמך שלו ונועד לענות על צורך מיוחד, שדגם הרכב אינו מיובא על ידי יבואן רכב מסחרי והמנהל אישר את הייבוא;
- (5) מפעל בעל רישיון לייצוא ביטחוני לפי חוק הפיקוח על ייצוא ביטחוני, התשס"ז-2007, ובלבד שהרכב משמש את המפעל המייבא לייצור ומיועד לייצוא בתוך תקופה של שנתיים מיום מתן רישיון היבוא או תקופה אחרת שאשרה הרשות המוסמכת לייבוא מטעמים מיוחדים שיירשמו;
- (6) יצרן רכב במדינת חוץ הרשום כתאגיד בישראל והמקיים מחקר ופיתוח בכלי רכב בישראל, ובלבד שהרכב מיועד לשימוש למטרות מחקר או פיתוח;

ב-7) אני מציעה שינוי נוסח לעומת הנוסח שהועבר לוועדה. בכל פעם שמסתכלים על זה, רואים עוד נקודה שאפשר לומר אותה יותר טוב, אז אני אקרא לאט.

"(7) אדם המייבא רכב מסוגים אלה: T1 ו-O כמשמעותם לפי פקודת התעבורה, למעט טרקטור משא, T3 למעט עגורן נייד. בפסקה זו, "עגורן נייד" – מכונת הרמה בעלת זרוע המורכבת על שלדה אינטגרלית שכושר ההרמה שלה עולה על 150 טון או על משקל אחר שקבע השר;"

היו"ר איתן כבל:

מה החידוד?

חנה ראובני:

נוסח פסקה (7), בכל פעם שקראתי אותה, אני פחות הבנתי אותה. אני מודה. הסעיף הזה מדבר על מי אדם שזכאי לקבל רישיון יבוא רכב. עצם הצורך ברישיון ייבוא, נובע מפקודת ייבוא וייצוא. כאן, כאשר יש רכב שצריך רישיון ייבוא, אנחנו אומרים מי יכול לקבל.

היו"ר איתן כבל:

את זה דווקא הבנתי בלי ה הסבר שלך. אבל לגבי סעיף (7) - - -

חנה ראובני:

אדוני, אני בטוחה, אבל אולי לא כל - - -

היו"ר איתן כבל:

אני מתנצל בפני האחרים.

חנה ראובני:

סעיף (7) אומר, על כלים מסוימים ש מנויים בפסקה הזאת, כל אדם יכול לקבל. ועכשיו החידוד הוא מה הם הכלים האלה. T1 שזה טרקטור, O שזה גרורים, טרקטורים למט טרקטור משא.

היו"ר איתן כבל:

מה זה T3?

חנה ראובני:

T3 זה מכונה ניידת, חוץ מעגורן נייד.

היו"ר איתן כבל:

אוקי, זה כל מה שרצית לדעת.

חנה ראובני:

"(8) אדם המייבא רכב למטרת ניסוי הרכב ובדיקת טכנולוגית הרכב בתחום עיסוקו או מיועד לשימוש במוסד לימוד, למעט לימוד נהיגה, ובלבד שהרכב ישמש למטרה כאמור לתקופה קצובה ומיועד ליצוא בתום התקופה האמורה.

(9) יחידות ויחידות סמך של משרד ראש הממשלה שעיקר פעילותן בתחום ביטחון המדינה ובלבד שגורם מוסמך בכיר ביחידות כאמור אישר כי הרכב מיועד לשימוש מבצעי.

(10) גורם אחר שקבע השר לאחר ששוכנע שקיימת הצדקה ליבוא על ידי אותו גורם בעצמו ולא באמצעות המנויים בפסקאות (1) עד (9).

אני רוצה לציין שעד פסקה (8) אושר בוועדה בכנסת היוצאת.

דוד ביטן (הליכוד):

ב-(7) למה כתבת פעמיים "למעט"?

חנה ראובני:

הנוסח היה מאוד מפותל ומאוד לא ברור, ולכן הקראתי נוסח אחר.

דוד ביטן (הליכוד):

הפעם אין פעמיים "למעט"?

חנה ראובני:

הפעם אין.

היו"ר איתן כבל:

אין. זה בדיוק מה שאני ביקשתי.

חנה ראובני:

"(ב) רישיון לייבוא רכב יינתן לתקופה של שנה, ואולם הרשות המוסמכת לייבוא רשאית לתת רישיון כאמור לתקופה קצרה יותר, אם שוכנעה כי קיימות נסיבות מיוחדות המצדיקות זאת" – וכאן אני עוד פעם רוצה לעשות שינוי קל בנוסח – "והכול כדי למנוע פגיעה בבטיחות."

היו"ר איתן כבל:

אני מבקש, תני לנו מבט על של כל סעיף 28, מה השונה בו מהמצב הקיים. ואם אין שאלות, נעבור להצבעה.

חנה ראובני:

הסעיף הזה כאמור נועד למנות מי הם הגופים שיכולים לעסוק בייבוא רכב, כאשר יש שונות לעניין סוגי רכב מסוימים ושימושים מסוימים. כמובן, המשך החוק ירחיב מאוד בנושא של יבואן רכב מסחרי, פסקה (1) ו-(2) – יבואן רכב מסחרי על סוגיו, ומייבא את הרכב לפי סעיף 31, שזה הייבוא האישי. זה מותאם לפי סוגים שונים. כאמור, זה דומה מאוד, למעט שתי הפסקאות האחרונות, למה שאושר בכנסת הקודמת. אבנר יכול לתת סקירה על המצב הקיים.

אבנר פלור:

בעצם רוב הנושאים כאן נמצאים במסגרת הצו הקיים היום, פרט לנושאים שהכנסנו אותם כתוצאה מכך שהוגשו אלינו כל מיני בקשות במהלך השנים. כמו למשל, מחקר ופיתוח, ייבוא לייצוא ביטחוני, וכל מיני דברים שקשורים לתעשייה המקומית, או במוסדות אקדמיים כאלה ואחרים, ואז הכנסנו את זה למסגרת התיקון הנוכחי.

איתי עצמון:

שתי הערות קצרות. הערה ראשונה, לגבי פסקה (10) שמסמיכה את שר התחבורה להוסיף גורמים שיהיו רשאים לקבל רישיון ייבוא – להוסיף, אני מבין, בתקנות. אני חושב שמכיוון שהגורמים מנויים בחקיקה ראשית, וכאן מתבקש להוסיף גורמים נוספים - - -

היו"ר איתן כבל:

שזה יהיה באישור ועדת הכלכלה.

איתי עצמון:

אני חושב שכן.

היו"ר איתן כבל:

גם אני חושב.

איתי עצמון:

והערה כמעט סמנטית לסעיף קטן (ב) – אני חושב שהחלטה כזאת, החלטה לגבי קיצור תקופת הרישיון, צריכה להיות מנומקת ובכתב.

רון לוי:

רון לוי, יושב-ראש איגוד המוסכים בישראל. שתי שאלות – אם אפשר להגדיר כאן, רכב שמגיע לניסוי, ואחר-כך, במקום לייצא אותו לישראל, שאפשר יהיה לתרום אותו למכללות. אם אפשר להגדיר את זה בחוק. מדובר כאן שהוא מחויב אחרי שנתיים לצאת מהארץ, אז אולי להשאיר את הרכבים למכללות בארץ. יש הרבה מכוניות שמגיעות לניסוי ואחר-כך צריך להוציא אותן. בפסקה (8), אם אפשר לנסח את זה. זו בקשה.

היו"ר איתן כבל:

הבעיה שעלולה להיות, אני לא יודע – הוא מובא כרכב ניסויי, ובתנאי שהוא עומד - - -

אבנר פלור:

יושב-ראש איגוד המוסכים מבקש שנשאיר אותו למטרת לימוד במכללות כאלה ואחרות בתחום הרכב - - -

דוד ביטן (הליכוד):

למה לא? באמת רעיון.

חנה ראובני:

אני לא בטוחה במאה אחוז שהבנתי את ההערה.

היו"ר איתן כבל:

תיכף. אמר סעיף אחד, בוא נתקדם לעניין השני, ונראה אם אנחנו יכולים לקדם.

רון לוי:

הערה שנייה, אם אנחנו נצליח לקבל תרומות של רכבים מחו"ל למכללות – איך זה יוגדר כאן בחוק, ואם נוכל להביא אותם. אלה יהיו רכבים שלא למטרת נסיעה. זו השאלה השנייה.

חנה ראובני:

זה מיועד לשימוש במוסד לימוד. אין הגבלות על סוג הרכב בסעיף הזה.

היו"ר איתן כבל:

כתוב, כתוב. כן, גברתי, רצית להתייחס לשאלה הראשונה, אם אפשר יהיה להשאיר את הרכב - - -

חנה ראובני:

אני לא בטוחה שהבנתי את ההערה.

אינגריד הר אבן:

אני אסביר לך, ברשותך. בסעיף (8) סיפה יש חובת ייצוא של הרכב הזה אחרי תקופה קצובה. אנחנו מבקשים שלא תהיה חובת ייצוא, זה יהיה לשימוש במוסד לימודי לרכב ללא שימוש, כמובן.

דרור וגשל:

שמי דרור וגשל, ממשרד המשפטים.

אם זה מיועד לשימוש במוסד לימוד, אז זה בסדר, זה מיועד לשימוש במוסד לימוד. אם זה משמש לניסוי וזה הובא לארץ במטרה שזה יישאר בארץ, או שבהתחלה זה יובא למטרת ייצוא ובסוף הגיעו למסקנה - - -

רונן לוי:

אני אתן דוגמה. יש עכשיו רכב של "מובילאיי" שהוא תקול, והם הביאו אותו למטרת ניסוי. עכשיו הם צריכים להוציא אותה החוצה או לגרוט אותו. אם אני רוצה עכשיו שהוא יישאר במכללות, ואם להם אין להם מה לעשות אותו, אין דרך חוקית להשאיר אותו במכללות.

דוד ביטן (הליכוד):

מה זאת אומרת, נועד לייצוא? מראש הוא מיועד לייצוא?

חנה ראובני:

כן, לא מתכוונים שהוא יישאר בארץ. הוא גומר את תפקידו - - - הוא יוצא.

דוד ביטן (הליכוד):

אבל כתוב: מיועד לייצוא – מראש אני צריך לייעד אותו לייצוא. ואם אני לא מייעד אותו לייצוא מראש? אני מייעד אותו למכללה, מה הבעיה עם זה?

חנה ראובני:

אתה מביא אותו למכללה. כל זמן שהוא במכללה זה בסדר.

דוד ביטן (הליכוד):

לא, אני מביא או ניסוי ומייעד אותו למכללה.

היו"ר איתן כבל:

דוד, חברים, אם אין פה בעיה טכנית או בעיה משפטית, או עניין יוצא-דופן, אז אפשר להוריד את העניין הקצוב ולומר - - -

דרור וגשל:

אפשר להציע חידוד, ברשותכם, אפשר לכתוב בסוף: הוא מיועד לייצוא בתום התקופה האמורה, או לשימוש במוסד לימוד.

דוד ביטן (הליכוד):

לא. למה "או"? לכתוב בסוף: אלא אם כן הוא הועבר לשימוש במוסד לימוד.

דרור וגשל:

אין לנו בעיה שרכב יובא לניסוי ויישאר אחר-כך במוסד לימוד.

דוד ביטן (הליכוד):

אז לכתוב אותו דבר, רק להוסיף את המילים: אלא אם כן הוא מועבר - - -

היו"ר איתן כבל:

גם אפשרות. זה אותו - - -

דוד ביטן (הליכוד):

לא, ה"או" זה לא נכון. "אלא אם כן".

יורם בונן:

שמי עורך-דין יורם בונן, איגוד יבואני הרכב. לגבי סעיף קטן (ב) – במקום אחר ההצעה קובעת שהרישיונות ליבואן יהיו לשלוש שנים. וכאן בסעיף קטן (ב) נאמר שרישיון היבוא יינתן לשנה. השאלה היא אם יש מניעה שתהיה חפיפה - - -

לאה ורון:

רגע, אולי תאפשר לוועדה לסיים את פסקה (8), ואז תעלה את הנושא הנוסף? כי זה לא רלוונטי.

היו"ר איתן כבל:

חברים, פסקה (8), סיכמנו, זה עניין ניסוחי. אנחנו נצביע עליה עם התיקון הניסוחי הנדרש, על-פי מה שהציע כאן חבר הכנסת דוד ביטן.

יורם בונן:

לגבי סעיף קטן (ב), השאלה היא אם יש מניעה להתאים גם כאן את התקופה - - -

היו"ר איתן כבל:

לוחש לאוזני היועץ המשפטי של הוועדה שמדובר בשני רישיונות שונים.

יורם בונן:

זה ברור השאלה היא אם יש מניעה. ממילא יש לרשות המוסמכת סמכות לקצר בנסיבות - - -

היו"ר איתן כבל:

הוא אומר, למה לא לעשות את ההתאמה למטה, בשני - - -

אבנר פלור:

אני אסביר. אנחנו מתייחסים בסעיפים הבאים לרישיון יבואן. כאן אנחנו מתייחסים לרישיון ייבוא. ברישיון ייבוא ההגבלה של השנה זה כתוצאה מאילוץ תקינה שהרכב אמור לעמוד בהם. כל שנה מתחדשות דרישות התקינה, ובהתאם אנחנו מבקשים. אז אי אפשר לשלוש או ארבע שנים.

היו"ר איתן כבל:

חבר הכנסת, הרב אייכלר, רצית להתייחס.

ישראל אייכלר (יהדות התורה):

בסעיף (3) כתוב: "גוף הצלה שהוקם מכוח דין הנותן שירות לציבור או ארגון עזר כהגדרתו בחוק ההתגוננות האזרחית". היות ואני לא יודע בעל-פה את חוק ההתגוננות האזרחית, רציתי לדעת איזה ארגונים זה כולל.

היו"ר איתן כבל:

האם זק"א כלול בתוך זה?

דוד ביטן (הליכוד):

האם יש רכב שנוסע בשבת? בואו נגדיר את זה ככה.

היו"ר איתן כבל:

לא, לא. הוא התכוון לזק"א.

ישראל אייכלר (יהדות התורה):

אם מדובר בהצלה, אז צריך רכב של שבת – פשוט חשוב לי לדעת, כי היום זה לא מה שהיה פעם, שהיה מד"א אחד. יש היום ארגוני הצלה, כמו "איחוד הצלה", "זק"א" ואחרים - - -

חנה ראובני:

לא הבאתי איתי את חוק ההתגוננות האזרחית.

אבנר פלור:

אנחנו כבר בודקים את זה.

איתי עצמון:

אני אקרא את ההגדרה של ארגון עזר מתוך חוק ההתגוננות האזרחית.

"ארגון עזר" – כל אחד מאלה:

(1) אגודת מגן אדום בישראל, שהוקמה בחוק מגן דוד אדום, התש"י-1950;

(2) הרשות הארצית לכבאות והצלה;

(3) גוף שעיקר עיסוקו הצלת חיי אדם ושעזרתו נדרשת באופן מיידי לשם הצלת חיי אדם בעת התקפה, אשר שר הביטחון הכריז עליו ברשומות, בהסכמת השר שנקבע כאחראי על אותו גוף, ככל שנקבע, או השר הממונה על תחום פעילותו של אותו גוף, שהוא ארגון עזר, בהתאם לאמות מידה לעניין יכולותיו הארגוניות והמבצעיות ששר הביטחון הורה עליהן;

היו"ר איתן כבל:

הנחת העבודה שלי היא שהפרשנות מכניסה את הגופים האלה.

חנה ראובני:

זה נותן סמכות לשר הביטחון לקבוע מי הם הגופים האלה. להרבה הקשרים אחרים יש משמעות ל"גוף הצלה".

ישראל אייכלר (יהדות התורה):

הבנתי.

היו"ר איתן כבל:

אני מבקש להצביע על כל סעיף 28, עם התוספת - -

לאה ורון:

חבר הכנסת אייכלר מצביע במקום חבר הכנסת מקלב.

היו"ר איתן כבל:

- - עם כל השינויים שנקבעו, בוודאי השינוי שנוגע לסעיף (8) על-פי התוספת של חבר הכנסת דוד ביטן. מי בעד? ירים את ידו.

הצבעה

בעד – פה אחד

סעיף 28 אושר.

היו"ר איתן כבל:

הסעיף אושר. תודה רבה לכם. בואו נמשיך.

חנה ראובני:

29. יבואן רכב מסחרי זכאי לקבל רישיון ליבוא רכב, אם התקיימו בדגם הרכב כל יבואן רכב מסחרי לרישיון
לייבוא רכב ליבואן
רכב מסחרי
אלה:

(1) דגם הרכב עומד בהוראות כל דין לעניין רישום רכב, ובכלל זה בהוראות לעניין בטיחות הרכב והגנה על הסביבה, לרבות הוראות לפי פקודת התעבורה;

(2) דגם הרכב כשיר לרישום במדינות האיחוד האירופי, בארצות הברית או בקנדה, למעט כלי רכב שאינם חייבים ברישום לפי הדין החל באותן מדינות, וכן לא ניזוק באופן שהיה מונע את האפשרות לרשום אותו באחת מהמדינות האמורות;

(3) דגם הרכב מונע במקור אנרגיה שאושר לשימוש בישראל לפי כל דין;

(4) דגם הרכב מתאים לשימוש בתנאי האקלים בישראל;

אני מציעה לעצור כאן, לפני שאנחנו נכנסים לאבחנה בין סוגי היבואנים.

בסעיף 28 אמרנו שאחד הגופים שיכולים לקבל רישיון יבוא רכב זה יבואן רכב מסחרי. סעיף 29 אומר איזה תנאים צריכים להתקיים ביבואן רכב מסחרי כדי שהוא יקבל רישיון. התנאים שהקראתי עד עכשיו הם תנאים משותפים לכל היבואנים המסחריים, ואחר-כך אנחנו נרד לרזולוציה של האבחנה בין סוגי היבואנים השונים. ואני אסביר לוועדה ככל שהיא רוצה, את המשמעות של כל אחת מההערות האלה.

היו"ר איתן כבל:

יש הערות לחלק הראשון בסעיף 29?

דוד ביטן (הליכוד):

מה זה, חלק ראשון?

לאה ורון:

פסקה (1) עד פסקה (4), לרבות פסקה (4).

היו"ר איתן כבל:

כשלא תחליף מילים עם השכן שלך, אז אתה תדע.

דוד ביטן (הליכוד):

אני יושב ליד המנכ"ל, אני יכול לקבל הסבר אישי. מה אתה רוצה? לא לנצל את זה?

זאב פרידמן:

זאב פרידמן, מהמועצה הישראלית לצרכנות. אדוני היושב-ראש, אני רק מסב את תשומת הלב להגדרה: "וכן לא ניזוק באופן שהיה מונע את האפשרות לרשום אותו באחת מהמדינות האמורות"; אני רק מעיר, כיוון שזה סעיף שילך אתנו בהמשך, שאנחנו נצטרך ממש לשים דגש כיצד אנחנו בודקים וכיצד מוכיחים - - -

היו"ר איתן כבל:

מה "הניזוק" הזה. תודה, דברידך נרשמו, ובבוא העת ניתן את ההתייחסות האמורה.

אני רוצה להצביע על סעיף 29, פסקאות (1), (2), (3) ו-(4). מי בעד? ירים את ידו.

הצבעה

בעד – פה אחד

פסקאות (1), (2), (3) ו-(4) בסעיף 29 אושרו.

חנה ראובני:

"(5) אם הוא יבואן רכב ישיר –

(א) הרכב תוכנן או יוצר בידי היצרן שעמו הוא התקשר בהסכם לפי סעיף 35(2);"

35(2) זה הסעיף שמדבר על התנאים לקבלת רישיון יבואן. כאן אנחנו מדברים על רישיון יבוא, ושם יש תנאים מאוד-מאוד מפורטים לעניין טיב ההתקשרות שלו והמחויבויות, הן של היצרן והן שלו, ביחס לרכבים משל אותו תוצר. זה נמצא בהרחבה ב-35(2).

"(ב) הרכב הוא רכב חדש ומספר הקילומטרים שהרכב נסע אינו עולה על 150;"

אני מזכירה שיש לנו בסעיף 2 הגדרה לרכב חדש שאושרה כבר, כאשר "רכב חדש" הוא רכב שטרם נרשם לראשונה לתנועה בדרכים בישראל או במדינת חוץ.

דוד ביטן (הליכוד):

מה ההגדרה של יבואן רכב עקיף?

היו"ר איתן כבל:

עוד לא הגענו לשם. רבי דוד, סיימנו "מסחרי", הצבענו עליו. עברנו עכשיו לישיב, ואחרי זה נעשה את העקיף.

דוד ביטן (הליכוד):

קפצתי סעיף.

היו"ר איתן כבל:

ברור לי. שוב, תמשיך לדבר עם המנכ"ל.

רון מלכה:

שמי רון מלכה, מ"קשת ליסי". בין (5) ל-(6) יש חוסר איזון מסוים. שלחתי אותו בהערות. חוסר איזון נובע מזה שבסעיף (6)(ב)(2), בחקיקה ראשית היבואן העקיף חייב בחובה להכניס רכב שלא חלפו 12 חודש מיום הייצור שלו. ולעומת זאת, היבואן הישיר חב באותה חובה רק לפי תקנות התעבורה. כל מה שאני מבקש זה איזון בחקיקה. זאת אומרת, זה משהו שצריך להופיע ב-(5), להופיע בשני המקומות.

היו"ר איתן כבל:

העניין ברור. בוא נסיים את (5). יש למישהו הערות?

ישראל אייכלר (יהדות התורה):

יש לי שאלה לגבי סעיף קטן (ב): "הרכב הוא רכב חדש ומספר הקילומטרים שהרכב נסע אינו עולה על 150; " – יש איזושהי הלכה שאסור לייבא באופן ישיר רכב שיש לו, למשל, 10,000 קילומטר?

אבנר פלור:

הוא נחשב כרכב משומש.

ישראל אייכלר (יהדות התורה):

לא כתוב פה רכב חדש.

היו"ר איתן כבל:

כתוב, כתוב.

ישראל אייכלר (יהדות התורה):

למה צריך להיות רכב חדש? זו שאלתי.

דוד ביטן (הליכוד):

לא. אם הוא 170 הוא לא חדש?

היו"ר איתן כבל:

התקנה מדברת על רכבים חדשים.

דוד ביטן (הליכוד):

את יכולה לכתוב: או בקירוב לכך. מה יהיה אם זה 166? אם זה בקירוב, גם לא צריך לעשות סיפור.

חווה ראובני:

הרעיון הוא שגם 150 הוא לא אמור לנסוע. זה המינימום שבמינימום.

דוד ביטן (הליכוד):

אמרתי: או בקירוב. אם יהיה 152 זה בסדר.

היו"ר איתן כבל:

קודם כל, בכל הכבוד, הוא לא מנהל את העניינים.

דוד ביטן (הליכוד):

זה נכון.

היו"ר איתן כבל:

יש לו ועדה שלו.

ישראל אייכלר (יהדות התורה):

זאת ה-וועדה.

היו"ר איתן כבל:

אני עוזר לך. אני רואה שעדיף לך שאני אדבר עם המנכ"ל - - -

ישראל אייכלר (יהדות התורה):

אני פשוט מהרהר בקול על עצם העניין, שרכב שמייבאים חייב להיות חדש. למה שלא יהיו אפשרויות להביא רכב לא חדש?

אבנר פלור:

חבר הכנסת אייכלר, במסגרת החקיקה כן מאפשרים יצואן זעיר - - -

היו"ר איתן כבל:

נכון. פה מדברים על רכישה מהיצרן.

אבנר פלור:

אבל יש לנו אופציה בחקיקה, בהמשך, יבואן זעיר שיכול גם להביא רכב משומש וגם בייבוא אישי. זאת אומרת, כן מאפשרים. פה אנחנו מדברים על יבואן מסחרי.

היו"ר איתן כבל:

חברי חברי הכנסת, אלה שלא נמצאים פה בכל הדיונים, ואני אומר זאת לא חס וחלילה לעלוב במאן דהוא, החוק הוא נבנה כמו בתצרף.

ישראל אייכלר (יהדות התורה):

אריח על גבי לבנה.

היו"ר איתן כבל:

בדיוק. אתה לא בונה אותו מהגג. זאת אומרת, אנחנו עוברים שלב-שלב בתוך התהליך הזה, ובסוף תהיה לנו התמונה השלמה וכל אחת ואחד שירצה חשוב שחסר או יש אמירת יתר בנקודות מסוימות, אנחנו נשמח. אנחנו פשוט עכשיו בהתייחסות מאוד מסוימת בחוק.

דוד ביטן (הליכוד):

אני אומר, 150 זה בסדר. אני לא מתווכח על זה. אבל צריך לכתוב: או בקירוב, כי מה קורה אם זה 152, אז אי-אפשר יהיה לדווח על זה? או 151? לעשות קו בעניין הזה - - -

היו"ר איתן כבל:

אבל העניין הוא שגם 150 הוא קו.

קריאה:

דובר קודם ב-100, וביקשנו להעלות את זה.

זאב פרידמן:

המקור היה 50, אדוני היושב-ראש.

דוד ביטן (הליכוד):

אני זוכר את הישיבה שביקשתם. אבל אפשר לכתוב: או בקירוב לכך.

קריאה:

הוספנו 100 קילומטר, אדוני.

איתי עצמון:

זה עלול ליצור בעיות בפרשנות וביישום. איך אתה קובע מה זה "בקירוב"? האם זה 152? 154? 149?

דוד ביטן (הליכוד):

נכון, אני מודע לזה שזה יכול לעשות בעיות.

ישראל אייכלר (יהדות התורה):

תלוי מאיזה נמל הגיעו.

איתי עצמון:

אני חושב שעדיף לקבוע קו אדום.

היו"ר איתן כבל:

חברים, אני מעלה להצבעה את סעיף (א5) ו-(ב5). מי בעד? ירים את ידו.

הצבעה

בעד – פה אחד

פסקה (5) אושרה.

היו"ר איתן כבל:

פסקה (6), בבקשה. זה אליך, דוד.

חוה ראובני:

אולי זה הזמן לעבור להגדרות, כי עכשיו נתחיל להשתמש בשתי הגדרות שצירפתי בהתחלה - - -

היו"ר איתן כבל:

שלא אישרנו אותן.

חוה ראובני:

אז נתחיל להשתמש במונחים האלה. ואנחנו בשתי הגדרות מסעיף 2.

”סוכן מורשה” – כל אחד מאלה:

(1) אדם הקשור בהסכם בכתב עם יצרן רכב במדינת חוץ לתקופה שלא תפחת משנה לגבי תוצר המיובא על ידי יבואן ישיר ומשנתיים לגבי תוצר שאינו מיובא על ידי יבואן ישיר שלפיו הוא מורשה למכור רכב מתוצרתו, שהתקיימו בו תנאים שקבע השר לעניין היקף פעילותו ביבוא רכב (בחוק זה – סוכן ראשי); השר, באישור הוועדה, רשאי לקבוע תקופה קצרה מהתקופה כאמור;

(2) לעניין תוצר רכב המיובא על ידי יבואן ישיר – אדם שסוכן ראשי הסמיכו, בכתב או בדרך אחרת שקבע השר ובתנאים שקבע לעניין זה, באישור הוועדה, לתקופה שלא תפחת משנה, לפעול מטעמו ולמכור רכב מתוצרת היצרן שעמו הסוכן הראשי התקשר בהסכם למכירת רכב;”

סוכן מורשה זה בעצם בליבת העיסוק ביבוא עקיף. בעוד שהיבואן הישיר קונה רכב ישירות מהיצרן, היבואן העקיף קונה את זה מצד שלישי, שהוא הסוכן המורשה. הוא לא יכול לקנות את הרכב מכל צד שלישי, כיוון שבסוף צריך לדאוג לצרכים, לאינטרסים, לבטיחות, לשירות וכולי, ללקוח. אנחנו מטילים הגבלות ממי הוא יכול לקנות.

היו"ר איתן כבל:

זאת אומרת, הוא לא יכול להיות בנסיעה בארצות-הברית ונדלק על איזה אוטו של מישהו, ולהגיד: אוקי, אני מביא אותו.

קריאה:

הוא יכול, ביבוא אישי.

היו"ר איתן כבל:

בייבוא אישי, כן. אבל לא כייבוא שהוא אחר-כך.

חוה ראובני:

אנחנו מדברים כאן עדיין על ייבוא מסחרי כדרך עיסוק במסחר, בשיווק, ולכן אנחנו אומרים שהוא מחויב להיות קשור לסוכן מורשה, שהוא אדם שקשור בהסכם עם היצרן. יש בזה הרבה מאוד בעיות מבחינת מערכת היחסים בין הסוכן המורשה בחו"ל ליצרן, ולכן יש שלל הוראות מאוד-מאוד דקות עם איזונים, ועמלנו קשות כדי להגיע לאיזונים שאנחנו מקווים שיאפשרו את קיום - - -

היו"ר איתן כבל:

אתם מנסים לייצר לזה מערכת שרשור.

חוה ראובני :

דרך השרשור, כיוון שהתקשרות ישירה בין היבואן העקיף לסוכן המורשה, שקשור ישירות ליצרון, כנראה זה דבר שלא יכול להתקיים בעולם המציאות כיוון שהיצרנים מונעים את זה. ולכן בנינו את המבנה הזה.

כאשר יש שוני בין מצב שיש לאותו רכב גם יבואן ישיר בישראל עם אותו תוצר, לעומת מצב שאנחנו מביאים תוצר שאין לו יבואן ישיר בישראל, שוב, מבחינת רמות השירות והאחריות כלפי הלקוח. ומכאן האבחנה, כאשר הרישיונות יינתנו בהתאמה לאורכי תקופות ההתקשרות.

דוד ביטן (הליכוד) :

רציתי להוסיף פה איזשהו סעיף קטן בייבוא רכב עקיף: "יבואן רכב עקיף יכול לייבא רכב ישירות מהסוכן המורשה איתו הוא קשור בהסכם לייבוא רכב או לייבא את הרכב מכל גורם אחר, בתנאי שהסוכן המורשה איתו הוא קשור התחייב למלא אחר כל ההתחייבויות שלו לפי החוק כלפי אותו רכב."

חוה ראובני :

מר ביטן, כבר אתה נכנס להוראות שיש ב-29(6), לא להגדרה. אנחנו נדון שם, ואנחנו מנסים שם לתת את מרב הגמישות.

דוד ביטן (הליכוד) :

כן, הבנתי. עברתי מההגדרה ל-6). אין לנו הערות לגבי ההגדרה.

היו"ר איתן כבל :

יש הערה לגבי ההגדרה?

אהוד שניידר :

עורך-דין אהוד שניידר, מטעם איגוד יבואני הרכב. בהגדרה, בסעיף קטן (2) כתוב שההסכם צריך להיות בכתב, או בדרך אחרת שקבע השר. אני יודע שהנושא הזה נדון גם בוועדה הקודמת. אבל יחד עם זאת, קשה לראות מהי אותה דרך אחרת שהשר יקבע. אני מזכיר שהרגע אנחנו שומעים גם מהגברת ראובני וגם ממר פלור, שחשוב מאוד לדעת מהיכן מגיע הרכב ומי מוכר את הרכב. ובעצם, כאשר אנחנו מאפשרים שההתקשרות עם אותו סוכן מורשה או עם מי מטעמו תהיה בדרך אחרת, שומטת את הקרקע - - -

היו"ר איתן כבל :

העניין ברור. אני לא מסכים. אני אגיד לך למה. אל"ף, היום זה חובה בכתב. בינתיים, יכול להיות, אנחנו לא עושים את החוק לשבוע. יכול להיות שאולי בעוד עשור, אני מקווה שהחוק הזה יחזיק לפחות עשור, זה קורה בין הפקס למייל ובין המסרון לבין כל מיני יישמונים או אפליקציות שאני אומר את זה מהמקום שלי בתוך מפלגת העבודה, כמזכ"ל, שכל פעם נכנסו כלים חדשים, והאם מותר, לא מותר, כן מותר. במקום להתחיל את כל התהליך, להביא את זה לחקיקה ראשית, אתה יוצא מנקודת הנחה שעשויות להיות התפתחויות כאלה ואחרות, ובכל מקרה זה מובא באישור ועדת הכלכלה. אני לא חושב שצריכה היות עם זה בעיה. נהפוך הוא, אני חושב שזה נכתב בראייה צופה פני העתיד.

אהוד שניידר :

אפשר, אדוני, להשלים ברשותך?

היו"ר איתן כבל :

בבקשה.

אהוד שניידר :

אני שמעתי את דברי אדוני, אני לא יכול להסכים להם - - -

היו"ר איתן כבל:

אדוני עושה לי חיים קשים כשהוא קורא לי "אדוני". זה מכריח אותי לענות לו ב"אדוני".

אהוד שניידר:

כבוד היושב-ראש - - -

היו"ר איתן כבל:

לא "כבוד". היושב-ראש מספיק.

ישראל אייכלר (יהדות התורה):

ראיס, ראיס.

אהוד שניידר:

אני רוצה להזכיר שכשאנחנו מדברים על יבואן עקיף, לפחות בראיית החוק, אנחנו לא מדברים על יבואן זעיר שיכול להביא עד 20 כלי רכב. אנחנו מדברים על יבואן עקיף שתקוות החוק היא שהוא יבא אלפי כלי רכב ויהווה תחרות אמיתית. אני מתקשה לראות איך יבוא של אלפי כלי רכב ייעשה באס.אם.אסים. או במסרונים - - -

היו"ר איתן כבל:

יקירי, יקירי - - -

דוד ביטן (הליכוד):

- - - שרק אתם תייבאו. נבטל את החוק וניתן לכם - - -

אהוד שניידר:

עוד הערה אחת.

היו"ר איתן כבל:

יותר קצרה מההערה הראשונה.

אהוד שניידר:

בנוסף הקודם, לגבי רכב שנרשם על סוכן מורשה, עכשיו כתוב: רכב שנרשם במדינת חוץ.

היו"ר איתן כבל:

עוד לא הגענו לזה. חברים, נא לעקוב אחרינו.

אינגריד הר אבן:

שאלת הבהרה לחוה: אני מבינה שהסוכן המורשה, אתם מכוונים למי שנמצא בחו"ל, שהיבואן העקיף מישראל קונה ממנו. אם כן, למה נדרש שיהיו תנאים לעניין היקף פעילותו בייבוא רכב לישראל?

אבנר פלור:

לא, זה לא ייבוא רכב לישראל. במסגרת התקנות נקבע מי הוא אותו סוכן. כמו היום, לדוגמה, אנחנו מאפשרים ייבוא מסוכן שמוכר למעלה מ-1,500 כלי רכב, לא לישראל, בכלל. אז אנחנו רוצים שבהגדרות יהיה לזה איזשהו - - -

אינגריד הר אבן :

אבל למה "יבוא רכב"? מה זה "יבוא רכב"? זה לישראל.

היו"ר איתן כבל :

הוא אומר, אנחנו יוצרים פה הגדרות. זה לא כל מי ששם על הבית שלו שלט בארצות-הברית, והוא נכנס ואומר: אני סוכן. אנחנו מגדירים מה נחשב בעינינו, מבחינת שהוא יוכל לייבא לארץ - - -

אבנר פלור :

אז אנחנו נחליף בכדי שיהיה יותר ברור, ובמקום "ביבוא" יהיה "בשיווק".

היו"ר איתן כבל :

תודה. מי בעד ההגדרה עם התיקון של "בשיווק" במקום "ביבוא"? ירים את ידו.

הצבעה

בעד – פה אחד

ההגדרה אושרה.

היו"ר איתן כבל :

תודה. הסעיף אושר.

חנה ראובני :

"רכב שנרשם במדינת חוץ" – רכב אשר נרשם לראשונה לתנועה בדרכים במדינת חוץ וטרם חלפו 30 ימים בין מועד הרישום האמור לבין מועד השטת הרכב לישראל הרשום בשטר המטען;"

דוד ביטן (הליכוד) :

תסבירי לנו את הסעיף הזה.

חנה ראובני :

אחד התנאים שאנחנו נראה ב"יבואן עקיף" – הוא יכול להביא לארץ רכב שכבר רשום במדינת חוץ, ואנחנו מנסים להסביר איזה רישום. לא כל רכב שרשום בכל דרך שהיא. בעבר, הנוסח הקודם שאושר בכנסת הקודמת, דיבר על רכב שנרשם על שם סוכן מורשה. אותן בעיות שכבר הזכרתי קודם, הדרישה הזאת, שזה יהיה התנאי, שאם הוא כבר רשום, הוא רשום רק על שם הסוכן המורשה, גם כן נאמר ואנחנו מקבלים את זה שזה יכול היה לסכל את הייבוא העקיף. כאשר אנחנו אומרים על רכב זה להשלמה של רכב חדש. אם רכב חדש זה רכב שלא נרשם, אופציה שנייה זה רכב שכן נרשם אבל בכפוף לתנאים האלה. זו הרחבה של היכולת שלו לייבא מעבר לרכב חדש.

דרור וגשל :

זה עדיין יהיה רכב חדש.

חנה ראובני :

אבל עדיין יהיה רכב חדש, כי אנחנו עדיין מדברים על ה-150 קילומטר כמו שנראה בהמשך.

דוד ביטן (הליכוד):

דרור וגשל:

אבל בדרך-כלל אם רכב הוא נרשם, הוא כבר לא רכב חדש כי כבר יש עליו יד.

חנה ראובני:

הגדרת רכב חדש היא רכב שלא נרשם. אם לא אכיר ברכב שנרשם במדינת חוץ כרכב שיכול לייבא, הוא יכול לייבא רק רכב חדש.

קריאה:

אז זה לא חדש. אם הוא נרשם, אז הוא לא חדש.

דרור וגשל:

כי אנחנו אומרים שאפילו שהוא נרשם, הוא חדש.

דוד ביטן (הליכוד):

למה מחקו "על שם סוכן מורשה"?

חנה ראובני:

כדי לתת את הגמישות. כי רכבים שנרשמים על שם סוכן מורשה, הוא לא יוכל למכור כי המציאות

היו"ר איתן כבל:

הוא מרחיב כאן. הוא לא מצמצם.

חנה ראובני:

אני מרחיבה. עדיין בגבול ה-30 יום להשטה בישראל ועדיין בגבול ה-150 קילומטר, אבל זה לא חייב להיות על שם הסוכן המורשה.

איתי עצמון:

150 קילומטר: אין כאן דרישה - - -

חנה ראובני:

זה יבוא בהמשך, בתוך הסעיף המהותי.

אהוד שניידר:

בדיון שהתקיים ב-9 בנובמבר 2015 אמרה הגברת ראובני בעמוד 43 לפרוטוקול, היא הסבירה לגבי הסעיף הזה, שלא רוצים שאותו יבואן עקיף יוכל לייבא כלי רכב מכל השוק, אלא שהוא יקנה את הרכב מגורם ספציפי. אם יש צורך אני אצטט מדבריה של ראובני. למשל, היא אומרת - - -

היו"ר איתן כבל:

אוקי, בסדר, העניין ברור. אני רוצה שתביא גאולה לעולם, אבל אל תגזים בזה בציטוט שלה.

אהוד שניידר:

עכשיו, בניגוד למה שאומרת הגברת ראובני באותו דיון, עכשיו מה שקורה, כשהרכב לא נרשם על שם סוכן מורשה אלא יכול להירשם על כל גורם שהוא, ואפשר בעצם לייבא את הרכב מכל גורם שהוא, בניגוד לאותם דברים - - -

דוד ביטן (הליכוד):

בתנאי שהוא לא עבר 150 קילומטר.

אהוד שניידר:

אבל, עדיין אותם דברים שנאמרו אז הם נכונים ותקפים מפני שגם רכב שעבר 150 קילומטר, כשאתה קונה אותו מכל גורם שהוא שוק, מפני שכשאתה קורא את אותו סעיף שקראת, חבר הכנסת ביטן, בסעיף 29(6), רואים שפה - - - המקורות לא רק - - - אלא כל רכב שהוא בשוק. אז גם אם אדם פרטי התחרט על הרכב ורוצה להחזיר אותו למישהו שהוא קנה ממנו את הרכב, אפשר יהיה להחזיר.

חנה ראובני:

אחרי ששמענו הערות ובחנו אותן, זה התפקיד של ההערות, חשבנו שהסוכן המורשה עדיין חייב להיות קשור לעומק פה, אבל לאו דווקא במימד הרישומי. אז הסוכן המורשה נותן את האחריות לפי סעיף 29 בהרבה היבטים. עמודים רבים אחר-כך אנחנו נראה את סעיף 47 החדש, בעניין עקיבות והיכולת לעקוב אחרי שרשרת השיווק של הרכב עד שהוא מגיע לארץ, אבל הרישום על שמו מהווה חסם על הפעילות של הייבוא העקיף, ולכן החלטנו לוותר עליו ואת האחריות זאת להעביר לנקודות אחרות.

דוד ביטן (הליכוד):

מצוין. הסבר מצוין.

היו"ר איתן כבל:

שלום חבר הכנסת מקלב, ידידי.

היו"ר איתן כבל:

ברשותכם, אני מעלה להצבעה את ההגדרה לעניין "רכש שנרשם במדינת חוץ". מי בעד? ירים את ידו.

הצבעה

בעד – פה אחד.

ההגדרה אושרה.

חנה ראובני:

בסעיף 29, אנחנו חוזרים לתנאים לקבלת רישיון ייבוא של יבואנים מסחריים. והפעם, אם הוא יבואן רכב עקיף, פסקה (6), אז צריכים להתקיים התנאים הבאים:

"29. (6) אם הוא יבואן רכב עקיף –

(א) הרכב תוכנן או יוצר בידי היצרן הקשור בהסכם עם הסוכן המורשה שעמו הוא התקשר בהסכם לפי סעיף 236(2); " – 236(2) זה ההסכם שצריך להיות בין הסוכן המורשה ליצרן.

"(ב) הרכב נרכש מאת הסוכן המורשה שעומו התקשר בהסכם או שהסוכן המורשה התחייב לקיים לגביו את כל חובות הסוכן המורשה לפי חוק זה, והוא אחד מאלה:

(1) הרכב הוא רכב חדש;

(2) הרכב נרשם במדינת חוץ, טרם חלפו 12 חודשים ממועד ייצורו ומספר הקילומטרים שהרכב נסע אינו עולה על 150;

(ג) אם לרכב אין אחריות בתוקף, יש בידי היבואן האמצעים הדרושים לתיקון הרכב;"

לעניין 12 החודשים, וההערה שנשמעה פה קודם, על 12 החודשים וחוסר הסימטריה בין יבואן רכב העקיף והישיר, אנחנו בהחלט רוצים סימטריה. אבל אולי אנחנו נוטים לחשוב שבמקום להוסיף שם 12 חודש, להשמיט את 12 החודשים פה, כיוון שדרישת 12 חדש היא קבועה בתקנות התעבורה, ובסעיף 29(1) שכבר אושר, אחת הדרישות לרישיון ייבוא זה דגם הרכב עומד בהוראות כל דין לעניין רישוי רכב - - -

היו"ר איתן כבל:

ואז זה עושה לנו את הסגירה.

חנה ראובני:

ואז זה עושה את הסגירה, וגם אם נשנה את תקנות התעבורה ו-12 החודשים יהפכו להיות שמונה חודשים או 24 חודשים, אוטומטית זה יתחלף לגבי כולם.

דוד ביטן (הליכוד):

מה עם התנאי שאני ביקשתי?

אבנר פלור:

הוא נמצא. הוא נמצא בסעיף (6)(ב). הרכב נרכש מאת סוכן המורשה שעומו התקשר בהסכם או שהסוכן המורשה התחייב לקיים לגביו את כל חובות הסוכן המורשה לפי חוק זה, כלומר, שיש פה את האופציה ואז זה גם נותן את האופציה לגבי הדוגמה שהרכב הוא לא על שם הסוכן מורשה, אבל בכל מקרה הסוכן המורשה יהיה מחויב בכל החובות.

איתי עצמון:

אני לא בטוח שהבנתי את הסיטואציה שאתם מדברים עליה בפסקת משנה (ב). כלומר, או שהרכב נרכש מסוכן מורשה שעומו יש הסכם, או שסוכן מורשה אחר התחייב לקיים לגביו את המחויבויות?

חנה ראובני:

לא. ה-סוכן ה-מורשה. אותו סוכן מורשה.

איתי עצמון:

אני לא בטוח. אני מצטער.

היו"ר איתן כבל:

אתה מוכן, בבקשה, להרחיב? בגלל הה"א אני הבנתי את זה כמו שהם מבינים.

איתי עצמון:

אתם מדברים בעצם על שתי סיטואציות: או שהרכב נרכש מסוכן מורשה שעומו יש הסכם. ואת הסיטואציה השנייה אני לא כל-כך מ בין.

אבנר פלור:

הסיטואציה השנייה שיכול להיות מצב שרכב של חברה בחו"ל שהרכב נרשם על שמה, ואותו יבואן עקיף רוכש את הרכב מאותה חברה.

איתי עצמון:

מה זה, חברה? "חברה" זה סוכן מורשה?

אבנר פלור:

לא. אנחנו אמרנו שמבחינת ההגדרה, סוכן מורשה, ההגדרה עצמה יכולה להיות שהרכב לא נרשם על שם אחר.

היו"ר איתן כבל:

תקשיב, ההסבר כבר נהיה מפותל מדי.

אבנר פלור:

אז אני אביא דוגמה.

היו"ר איתן כבל:

לא, לא. אל תיתן לי דוגמאות אם עורכי-דין כבר מתחילים לריב למה התכוון המשורר.

ישראל אייכלר (יהדות התורה):

הסיכניסו עוד שלושה סוכנים מורשים בסעיף הזה לבד.

היו"ר איתן כבל:

חווה, גברתי, צריך למצוא ניסוח שיודע לפשט ולא מצריך יותר מדי הסברים עליו. זאאו שאתה קורא ומבין אותו. ופה, אנחנו צריכים לקחת לאחור ולהתחיל להקשיב להסברים.

חווה ראובני:

אדוני, אז בואו נסכים על העקרונות ואחר-כך נמצא את הנוסח שמבטא אותם.

דוד ביטן (הליכוד):

איתן, במה שאני הקראתי כתוב: אותו סוכן מורשה שקשור בהסכם.

היו"ר איתן כבל:

בנוסח צריך שיהיה פשוט עקרונות מוסכמים, אלא שצריך למצוא את הניסוח שיודע לעשות את זה פשוט ומובן.

דוד ביטן (הליכוד):

אחרי "או שהסוכן המורשה" – שאיתו התחייב בהסכם. הוא זה שצריך להתחייב גם לגבי הגורם האחר, ואז זה אותו סוכן.

איתי עצמון:

לא מוזכר כאן גורם אחר. זאת הבעיה עם הנוסח.

היו"ר איתן כבל:

סליחה, אנחנו כבר בונים תלים ועוד לא מבינים. חוה או פלור, תסבירו מה אתם רוצים לומר בסעיף הזה. אחרי שאנחנו נבין מה אתם רוצים לומר בסעיף הזה, יהיה לנו יותר קל לנסח אותו.

חוה ראובני:

קודם דיברנו שיש מצב שרוכשים את הרכב לא מהסוכן המורשה, והוא רשום ולא על שם הסוכן מהורשה. ממנו הרכב נרכש. אבל על גבי אותו רכב, שנרכש באיזושהי מדינה, שהוא כבר רשום שם, הרכב הזה יש לגביו איזושהו סוכן מורשה, שהיבואן העקיף קשור איתו בהסכם.

מה שאנחנו רוצים לומר, שגם אם הרכב לא נרכש ישירות מהסוכן המורשה, הסוכן המורשה חייב בחובות של סוכם מורשה לפי החוק.

איתי עצמון:

כלומר, או שהרכב נרכש מגורם אחר, והסוכן המורשה התחייב לקיים לגביו את חובות הסוכן המורשה.

קריאה:

צריך להוסיף את התוספת הזאת, ואז זה ברור.

דוד ביטן (הליכוד):

הנוסח שלי היה יותר טוב.

היו"ר איתן כבל:

נכון, הנוסח של דוד היה יותר בהיר. שניידר, בבקשה.

אהוד שניידר:

ההסבר הזה ששמענו אכן ממחיש את הטענה, שהיום יבואן עקיף יכול לרכוש רכב מכל גורם שהוא שימצא בשוק. זה יכול להיות אדם פרטי, חברת השכרה או כל גורם שהוא, לאסוף כלי רכב בשוק ולייבא אותם לישראל.

קריאה:

ומה זה רע?

אהוד שניידר:

- - - זאת הכוונה. רכבים עד 150 קילומטר, זה רכבים שיכול להיות שעברו תאונה, זה רכבים שאדם פרטי קנה ומאס בהם והוא לא רוצה אותם, וזה יכול להיות - - -

היו"ר איתן כבל:

עורך-דין שניידר, בשורה התחתונה שום דבר לא חי מעצמו פה. דהיינו, אתה לא יכול להביא רכב – יש הגדרה של מהו רכב חדש, וזה הרי נמצא במעגלים-מעגלים, וברגע שזה נבנה פה במעגלים-מעגלים הוא לא יכול שתם למצוא מאן דהוא, לאסוף רכבים בשוק אם הם לא עומדים בכל אותם סטנדרטים שאנחנו קבענו קודם.

זה מה ששאלתי קודם, אם הוא יכול לעצור מישהו או שהוא נסע איתו בטרמפ ואומר: וואלה, אחלה אוטו. גם לזה יש כללים איך אתה יודע לייבא את הרכב הזה.

אנואר חילף:

אנואר חילף, הממונה על חוקיות הייבוא במשרד הכלכלה. אנחנו התחבטנו הרבה בשאלה של ייבוא מקביל, ומה שהפך את הדברים יותר קלים, זה לפני שלושה חודשים העברנו חוק אחד גדול שנגע למוצר לא פחות רגיש מרכבים, וזה מזון. ושם אימצנו בדיוק אותם עקרונות, מבחינת להרחיב את שרשרת האספקה. כי השאלה פה אם אנחנו מאפשרים ייבוא מקביל או לא מאפשרים. אין פתרון באמצע. צריך להבין את זה.

וכדי לאפשר ייבוא מקביל אנחנו חייבים להרחיב את שרשרת אספקה, וכדי לעשות זה קבענו כללי עקיבות שכבר אושרו בחוק בכנסת וגם תואמים את כללי העקיבות באירופה, והפנמנו אותם פה, שתהיה לנו יכולת, קודם כל לבדוק את הרכב אם הוא חדש או לא, לפי הגדרת הכללים שקבע משרד התחבורה. דבר שני, לקבוע כללי עקיבות שמבוססים על מסמכים, שנדע בדיוק מהי שרשרת האספקה בה עבר הרכב. וזה מובטח בנוסח.

היו"ר איתן כבל:

כך הבנתי את זה. תודה לך. אני מבקש להצביע על פסקה (6).

חנה ראובני:

רגע, עם או בלי ה-12 חודשים?

היו"ר איתן כבל:

אמרנו בלי, עם השינוי. פסקה (6) – מי בעד? ירים את ידו.

הצבעה

בעד – פה אחד

פסקה (6) אושרה.

היו"ר איתן כבל:

הסעיף אושר.

חנה ראובני:

"(7) אם הוא יבואן רכב זעיר, הרכב הוא מסוג שבסעיף 31(ב) ומהתוצר המיובא ע"י יבואן רכב ישיר השר רשאי, באישור הוועדה, לקבוע סוגי תוצרים אחרים ותנאים ליבואם, והוא אחד מאלה:"

יש כאן בעיה בנוסח.

איתי עצמון:

אנחנו נשנה את הנוסח.

היו"ר איתן כבל:

תסבירו את העיקרון.

חווה ראובני:

יבואן רכב זעיר הוא עדיין יבואן רכב מסחרי. הוא מייבא רכב דרך עיסוק. יחד עם זאת, אנחנו משאירים אותו קטן עד 20 רכב בשנה, ומאפשרים לו להביא בתנאים מקלים – זה כנראה יותר לענייני רכבים מיוחדים. אנחנו מדברים על סוגי רכב מוגבלים ומפנים ל-31(ב), שזה אופנועים; רכב עד 3.5 טון ושמונה נוסעים, זה M1; M2 זה רכב שהוא עד 5,000 קילוגרם ו-16 נוסעים, לנכים ולהסעה בשכר; N1 שזה מסחרי עד 3.5 טון, טנדרים; ו-T3 שזה מכונות נידות. סוגי הרכב האלה, אותם הוא צריך להביא בתנאי שהם: או רכב חדש או רכב שנרשם במדינת חוץ – גם פה להשמיט את ה-12 חודש, ומספר הקילומטרים שהרכב נסע אינו עולה על 150. אבל יש פה הרבה פחות ברמת האחראיות.

זאב פרידמן:

אדוני היושב-ראש, במקרה הזה, כאשר מדובר ביבואן שמייבא עד 20 כלי רכב החשש שעורך-דין שניידר הצביע עליו, של איסוף כלי רכב שייתכן שחלקם כן נפגמו, חלקם כן נפגעו בתאונות וכיוצא באלה, הרבה-הרבה יותר גדול.

ואני רק אוסיף עוד משפט אחד ואתן את הדוגמה שמשרד התחבורה בעצמו הביא בדיונים הקודמים, כמו למשל, רכבים שהוצפו כאן בישראל ויצאו לחוץ-לארץ וחזרו אחר-כך בייבוא אישי אל הארץ. אלה הדוגמאות שבהן זה יכול לקרות. - - -

היו"ר איתן כבל:

אבל למה אתה חושב שלא הבנו?

זאב פרידמן:

סליחה.

אבנר פלור:

בדומה לייבוא אישי, גם פה אנחנו נחייב כל רכב כזה בבדיקה 309 לפי תקנות התעבורה, ככה שייתן מענה.

זאב פרידמן:

זה מה שרציתי לשמוע.

עוזי יצחקי:

בתקנות זה כבר קיים.

היו"ר איתן כבל:

אדוני המנכ"ל, אני רוצה להבהיר. יש מה שנקרא ענייני ליבה בחוק הזה. זאת אומרת, שאנחנו יודעים לאן אנחנו פונים, על מי צועקים אם תרצה או את מי תובעים אם לא עומדים בקריטריונים, והדבר השני, שכל רכב שבא לכאן, יש לו אחראיות. זאת אומרת שאתה בא, מכניס אותו ככה - - -

איתי עצמון:

יש מקרים שיש אומרים שלא תהיה לגביהם - - -

היו"ר איתן כבל:

אני לא מדבר על אחריות מוצר. זה לא בא בלי בלמים, אלא שנעשתה אותה בדיקה שיודעת להגיד: הרכב הזה הוא רכב בטיחותי, ואפשר בלה-בלה-בלה לעשות את כל אשר נדרש. אלה שתי נקודות, ותודה שהעלית את זה.

ישראל אייכלר (יהדות התורה):

אם צופה פני עתיד, לא כתוב בחוק האפשרות שרכב ייסע בלי נהג. בלי בלמים, מילא, שמעתי. אבל בלי נהג?

קריאה:

זה יהיה עוד מעט.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

אנחנו מתכוונים את כל הנושא הזה לקדם ולבחון, ולהכין דברים שקשורים גם לחקיקה - - -

היו"ר איתן כבל:

העניין הוא שבחקיקה הוא אפילו לא יודע להיות צופה פני עתיד.

קריאה:

הרכב ייבא את עצמו.

ישראל אייכלר (יהדות התורה):

אם אפשר בלי נהג, אפשר בלי יבואן.

היו"ר איתן כבל:

אפרופו פרס, שיהיו לו חיים ארוכים ובריאים – בבחירות לפני 10 שנים, בייגה לקח את פרס לחוג בית ביפו עם מוסכניקים, אפרופו צופה פני עתיד, ואז שמעון פרס היה בעניין הננו, מאוד-מאוד-מאוד. והוא נותן להם את ההרצאה – זה סיפור אמיתי, לא נגיתי – והוא אומר להם יגיע הזמן שהמנוע יהיה כבר בגודל כזה, אז קם אחד ואומר לו: איך נעשה "שלייפסופים"? שם הוא הפסיד אותם.

קריאה:

אז שהשר ייזהר.

שמואל השמשוני:

שמי שמואל השמשוני, מנכ"ל מוסך "סומרוס".

אל"ף, ביחס למה כתוב שהרכב מיובא על-ידי יבואן רכב ישיר – זאת אומרת, על-ידי כך, ברגע שמשד התחבורה רוצה שיביאו רכבים מיוחדים, הוא עוצר את הדבר על-ידי זה שהיבואן הישיר הרי לא מביא את הרכבים המיוחדים. מדוע להגביל את הייבוא הזעיר לרכבים שהרי בסך-הכול? - - -

היו"ר איתן כבל:

העניין ברור. פה אתם צמצמים ולא - - -

חנה ראובני:

אני אשיב. קודם כל, זה לא הרכבים, אלא התוצר. וזה כדי להבטיח שיש תשתית לטיפול בהם – תחזוקה, חלקי חילוף וכיוצא בזה. עם זאת, אנחנו כן מאפשרים לשר, באישור הוועדה, להרחיב את זה לתוצרים נספים. זה כפוף לבדיקה פרטנית, שהצרכן יקבל את השירות - - -

היו"ר איתן כבל:

צודקת. זה לא סוגר, אלא מייצר מצב שלא מחר נמצא את עצמנו שאין את התשתית הראויה לטפל ולהתמודד. אבל השר באישור ועדת הכלכלה יוכל - - -

שמואל השמשוני:

ועוד שאלה יש לי – בזמנו, כאשר רצו להכניס עוד גורמים לענף, קבעו יבואן קטן שהוא על 100 מכוניות, ויבואן זעיר על 20 מכוניות כשהוא היה מחובר לאפשרות לתת למתווכים להביא רכבים, להציג, על-מנת שייראו מה רוצים לקנות מהם.

יש לי פה את הסטטיסטיקה של יבואני הרכב – הם ייבאו השנה 254,000 מכוניות. וביבוא האישי יובאו 900 מכוניות, שמתוכם 300 מכוניות הן מכוניות אספנות. זאת אומרת, שפה אומרים בעצם שאין לך שום אפשרות להיכנס בהדרגה. או שאתה יכול להיות יבואן שמביא 5,000 מכוניות, או שתצא מהענף. אני חושב שקביעת כמות של יבוא זעיר שתהיה בפרופורציה לכמות שהיבואנים הישירים מביאים - - - יכול לתת תשובה יותר טובה - - -

היו"ר איתן כבל:

אם אדוני ימשיך ויתמיד פה בוועדה, אנחנו גם נגיע לסעיף שאדוני עוסק בו. אתה צופה פני עתיד, אלא אם כן אין לך תוכניות להגיע לסעיף 38. נגיע לזה, ברשותך. תודה בכל מקרה.

אני מעלה להצבעה את פסקה (7). מי בעד? ירים את ידו.

הצבעה

בעד – פה אחד

פסקה (7) אושרה.

היו"ר איתן כבל:

תודה, הפסקה אושרה.

שלא תבינו, אני מצטחקק עם מנהלת הוועדה, אנחנו בכוננות שלג.

לאה ורון:

אני מודיעה ברגע זה ששיבות הוועדה יבוטלו למחר. לגבי יום רביעי – אנחנו נבחן מחר ונוציא הודעות פרטניות.

היו"ר איתן כבל:

בסדר. אנחנו נעשה ישיבת פסגה, ואני מקווה שהקווים לא ינותקו.

לאה ורון:

כן, יונה. מקסימום אני אלך אליך הביתה.

ישראל אייכלר (יהדות התורה):

אבל השלג לא התחייב שהוא יבוא בכמויות.

היו"ר איתן כבל:

דוד, בוא תחליף אותי בבקשה. אני יוצא לכמה דקות. אפשר להמשיך.

(היו"ר דוד ביטן, 10: 40)

חנה ראובני:

"ייבוא רכב מסוג 30. יבואן רכב מסחרי לפי סעיף 29 או מי שמייבא רכב לפי סעיף 31 זכאי לקבל רישיון מכונה ניידת לייבוא רכב מסוג מכונה ניידת, בכפוף לתנאים שיקבע השר לעניין מועד ייצורו; על רישיון לפי סעיף זה לא יחולו הוראות סעיף 29(5) עד (7) או סעיף 31(א)(2), לפי העניין."

כאן אנחנו מדברים על ייבוא מכונה ניידת, כאשר אנחנו פוטרם מזה שהוא יהיה חדש, אנחנו פוטרם מזה שהוא יהיה עד 150 קילומטר.

ישראל אייכלר (יהדות התורה):

מה זה מוכנה ניידת?

אבנר פלור:

כל כלי הרכב שרואים אותם בעיקר בשטחי עבודה, די-9 וכל הצמ"ה.

עבד אל חכים חאגי' יחיא (הרשימה המשותפת):

אלה שלא עולים הכביש? זו הכוונה?

חנה ראובני:

חלקם כן.

אבנר פלור:

אבל לא כמו רכב רגיל.

קריאות:

נורית קורן (הליכוד):

למה זה לא רשום ביותר פירוט, שאפשר להבין? כי בדרך-כלל זאת ההגדרה?

חנה ראובני:

"מכונה ניידת" היתה לנו הגדרה בסעיף 2, בסעיף ההגדרות.

נורית קורן (הליכוד):

הוא לא לפנינו. הוא לא כאן.

חנה ראובני:

גברתי צודקת. הוא היה צריך להיות כאן, כי כשדנו בסעיף 2 הוחלט להעביר את ההגדרה לפה. אז אני אקרא את ההגדרה שהוצעה שם, היא הגדרה מאוד-מאוד קצרה והיא זהה לזאת שיש בתקנות התעבורה: "רכב מנועי שלפי מבנהו מיועד לביצוע עבודות ואינו מיועד לגרירה."

היו"ר דוד ביטן:

יש הערות למישהו? לא. מי בעד סעיף 30 עם התיקונים שהקראנו?

הצבעה

בעד – פה אחד
סעיף 30 אושר.

היו"ר דוד ביטון:

פה אחד. סעיף 31, בבקשה.

חנה ראובני:

(א) המבקש לייבא רכב המיועד לשימוש האישי או המשפחתי ואם הוא עוסק – הרכב הוא מדגם שאינו מיובא על ידי יבואן רכב מסחרי ומיועד להסעת נוסעים בשכר או להובלת טובין בשכר לצורך עסקי-עצמי, זכאי לקבל רישיון יבוא, לייבוא רכב אחד, בהתקיים כל אלה:

- (1) חלפו לפחות 24 חודשים מהמועד שבו ייבא המבקש רכב לשימוש אישי או עסקי-עצמי לפי סעיף זה;
- (2) לא חלפו 24 חודשים ממועד ייצור הרכב עד מועד רישומו בישראל;
- (3) המבקש הוכיח כי הרכב כשיר לרישום במדינות האיחוד האירופי, ארצות הברית או קנדה, עומד בהוראות לפי פקודת תעבורה ובהוראות לעניין בטיחות הרכב והגנה על הסביבה לפי כל דין; הרשות המוסמכת ליבוא תפרסם באתר האינטרנט של המשרד הודעה מפורטת שתכלול את כל הדרישות לפי פסקת-משנה זו ודרכים להוכחתן;
- (4) הוא הצהיר כי למיטב ידיעתו קיימת תשתית תחזוקה ומוצרי תעבורה לתיקון ותחזוקה של הרכב, ובלבד שלא יידרש לתקן את הרכב במוסך מסוים או במוסך של עוסק מסוים;
- (5) הרכב הוא מתוצר המיובא לישראל על ידי יבואן רכב ישיר; השר, באישור הוועדה, רשאי לקבוע תוצרים נוספים שניתן יהיה לייבא לפי סעיף זה, בתנאים כפי שיקבע כאמור;
- (6) הוא מסר הצהרה כי למיטב ידיעתו לא קיימת לגבי הרכב תקלת בטיחות סדרתית או אם התגלתה ברכב תקלת בטיחות סדרתית – שהיא תוקנה על פי הוראות יצרן הרכב;
- (7) הוא התחייב להביא את הרכב לתיקון אם תתגלה תקלת בטיחות סדרתית לאחר ייבוא הרכב ושחרורו מבית המכס וכל עוד הרכב בבעלותו;
- (8) הוא מסר הצהרה אם קיבל שירות ממתווך בייבוא רכב, ואם קיבל שירות כאמור – מסר את ההסכם כאמור בסעיף 58;

ואני מבקשת כאן להוסיף: "ופרטים על הרכב כאמור בסעיף 60".

"(9) הרכב עומד בדרישות כאמור בסעיף 29(3) ו-4(4);" – שזה אקלים ואנרגיה.

"(10) הוא מסר הצהרה כי למיטב ידיעתו הרכב לא ניזוק באופן שהיה מונע את האפשרות לרשום אותו באחת ממדינות האיחוד האירופי, ארצות-הברית או קנדה.

(ב) בסעיף זה, "רכב" – רכב מסוגים אלה, כמשמעותם לפי פקודת התעבורה:
L, 2M, M1 שמשקלו הכולל המותר הוא עד 5,000 ק"ג ומיועד לאדם עם
מוגבלות פיסית הזקוק לרכב מסוג זה בשל מוגבלותו, ולעניין רכב
המשמש להסעת נוסעים בשכר – רכב מסוג M2 שמשקלו הכולל המותר
הוא עד 5,000 ק"ג וניתן להסיע בו עד 16 נוסעים מלבד הנהג, T3 או
".N1

כאן אנחנו מדברים על ייבוא אישי.

היו"ר דוד ביטן:

הם בכלל רוצים ייבוא אישי? כי כל-כך הרבה תנאים, שאני לא יודע מי יכול לייבא כבר?

חנה ראובני:

זה ארוך, אבל לא - - -

קריאה:

אפשר לעמוד בזה.

היו"ר דוד ביטן:

ברור שאפשר, הכול אפשר. השאלה היא כמה זמן.

זאב פרידמן:

אדוני היושב-ראש, אני מבקש להעיר שלוש הערות קצרצרות. הראשונה שבהן, יש כאן רשימה של
הצהרות שנדרש הבן-אדם להצהיר. אם אנחנו מבקשים להקל עליו, אני חושב שאין שום תועלת בהצהרות
הללו שכן מדובר בהצהרות על דברים שהוא בלאו הכי לא יכול להצהיר עליהם. אדם לא יכול להצהיר אם
נעשה "ריקול" - - -

היו"ר דוד ביטן:

תגיד איזה סעיפים. תפנה אותנו לסעיף.

זאב פרידמן:

סעיף קטן (4), סעיף קטן (6), וסעיף קטן (8).

איתי עצמון:

גם פסקה (10).

חנה ראובני:

ב-(8) הוא ודאי יכול לדעת.

זאב פרידמן:

סליחה, (8), אני מתנצל - - -

היו"ר דוד ביטן:

ומה עם (4) ו-(6)? מה זה, "למיטב ידיעתנו"?

זאב פרידמן:

זה חסר משמעות.

היו"ר דוד ביטן:

אפילו בבית-משפט לא מתייחסים ל"למיטב ידיעתו". לא מתייחסים לזה כעדות אפילו.

זאב פרידמן:

הערה שנייה: אני חושב שצריך להוסיף כאן, לפחות כדי להגן גם על האדם וגם על הציבור, שכאשר אנחנו מסתכלים בסעיף קטן (9): "הרכב עומד בדרישות כאמור בסעיף 29(3) ו-4(4);" נוסף: גם יעמוד בבדיקה של 309, כמו שנאמר קודם.

היו"ר דוד ביטן:

מה זה 309?

זאב פרידמן:

309 זה בדיקה שאומרת שהרכב לא עבר נזק - - - או שופץ באיזו דרך - - -

היו"ר דוד ביטן:

אומר לי היועץ המשפטי שיש את זה ב-3).

איתי עצמון:

בפסקה (3) הרכב צריך לעמוד בין היתר בדרישות לפי פקודת התעבורה, כלומר, לפי תקנות התעבורה.

זאב פרידמן:

כן, אבל לפי תקנות התעבורה זה אם אתה יודע שהוא עבר נזק שהוא ללא משפט, אז אתה מחייב אותו - - -

אבנר פלור:

לא, לא. כל רכב. כל רכב בייבוא אישי מחויב.

זאב פרידמן:

והערה אחרונה: חסרה כאן סנקציה כנד מי שעובר על הסעיף הזה.

היו"ר דוד ביטן:

יש פרק של סנקציות. זה לא לעכשיו.

חנה ראובני:

יש שני פרקים של סנקציות: עיצומים ועבירות פליליות.

מרדכי ברנס:

מוטי ברנס, יו"ר אגודת אשכול.

אני חושב שהסעיף הזה, מבחינת הייבוא של רכב לישראל, הוא הסעיף העיקרי. כל הסעיפים האחרים של יבואן מקביל, זעיר, מדובר במעט מאוד כלי רכב. רוב הרכב שייצא תחרות ליבואני הרכב מגיע מהסעיף הזה, לייבוא אישי או עסקי-עצמי.

היו"ר דוד ביטן:

לא, זה עושה תחרות ברכבים העיקריים. לא בכל דבר. רק בעיקריים.

מרדכי ברנס:

כאן תהיה התחרות.

היום מיובאים לישראל באמצעות כל הדברים האחרים מעט מאוד כלי רכב - - -

ישראל אייכלר (יהדות התורה):

בגלל הביורוקרטיה. זה לא טוב. השוק היה צריך להיות הרבה יותר - - -

היו"ר דוד ביטן:

סך-הכול הייבוא של רכבים אישיים, זאת אומרת, העיקריים זה 800 עד 900 בשנה. אנחנו רוצים תחרות גם לדברים אחרים. לזה מיועד החוק.

מרדכי ברנס:

אוקיי, אבל מי כאן יעשה תחרות ליבואנים? עוסק עצמאי כמוני. אני מורה דרך, בעל רכב "אשכול", והעסק שלי קשור מאוד לרכב, אני צריך את הרכב. כמוני יש 200,000 אנשים, אנשים שזה העיסוק שלהם. ועד עכשיו משרד התחבורה סירב לאפשר לנו לעשות ייבוא אישי.

היו"ר דוד ביטן:

למה אתם מסרבים? החוק לא מסרב.

קריאות:

אבנר פלור:

ספציפית, לבעיה של "אשכול", אנחנו מאפשרים ונותנים. אני לא יודע על מה אתה מדבר. אנחנו רוצים להרחיב את זה. רוצים להרחיב כרגע בחקיקה. ההיפך.

היו"ר דוד ביטן:

איפה? תראה לי את ההרחבה בחוק.

אבנר פלור:

בסעיף (ב) שמתייחס לסוגי רכב כתוב באילו סוגי רכב מדובר: N1, T3, M2, L, M1.

היו"ר דוד ביטן:

מה המצב היום? שואל היועץ המשפטי.

אבנר פלור:

היום, לדוגמה, אי אפשר לייבא רכב מסחרי עד 3.5 טון, והחוק הזה יאפשר ת הייבוא שלו. החוק הזה יאפשר ייבוא עסקי-אישי.

היו"ר דוד ביטן:

אנחנו רוצים שגם רכבים פשוטים, לא רכבים של מיליון שקל, גם אותם ייבאו.

אבנר פלור:

אפשר, אין בעיה.

היו"ר דוד ביטן:

איפה זה כתוב בחוק?

אבנר פלור:

זה M1.

היו"ר דוד ביטן:

M1 זה הקטנים?

חנה ראובני:

הפרטיים הקטנים זה ב-M1.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

מה מונע ממנו להביא היום? למה יש ביניכם ויכוח?

אבנר פלור:

אני לא יודע מה הוויכוח - - -

מרדכי ברנס:

- - - הוא לא יודע. עשר שנים הוא לא יודע. בבג"ץ הוא לא יודע. צריך ל מחוק מ-31(א): "מדגם שאינו מיובא על ידי יבואן רכב מסחרי".

היו"ר דוד ביטן:

נכון. מקובל.

מרדכי ברנס:

את זה צריך למחוק.

היו"ר דוד ביטן:

אנחנו מקבלים את ההערה הזאת.

חנה ראובני:

אדוני, על זה היה דיון פנים-ממשלתי כי היו לזה היבטים שונים. יש הוראת שעה - - -

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

מה הבעיה? אם זה עומד בקריטריונים האירופיים, האמריקאיים והקנדיים, אז - - -

היו"ר דוד ביטן:

למה שלא יאפשרו לייבא רכב של 150,000 שקל? מה קרה? אני לא מבין. רק רכב מרצדס? מה העניין?

אבנר פלור:

לא. זה לא מה שהוא מבקש.

קריאות:

היו"ר דוד ביטן:

מקובל עלינו לבטל את זה. אנחנו מבקשים לבטל את סעיף קטן (4), (6) ו-(10). ובפסקה (ב) לבטל את: "הרכב הוא מדגם שאינו מיובא על ידי יבואן רכב מסחרי". "ומיועד להסעת נוסעים בשכר" – זה גם?

איתי עצמון:

בשכר – כלומר, עסק.

היו"ר דוד ביטן:

ואם בן-פרטי רוצה לייבא, הוא לא יכול?

איתי עצמון:

יש לי הערה נוספת לגבי פסקה (3). בפסקה (3) נכתב שהרשות המוסמכת לייבוא תפרסם באתר האינטרנט של משרד התחבורה הודעה מפורטת שתכלול את כל הדרישות לפי פסקת משנה זו ודרכים להוכחתן. אני חושב שאל"ף, ההודעה לגבי הדרישות לעניין ייבוא לשימוש אישי או עסקי-עצמי צריכה להיות בכל התנאים, לא רק לגבי פסקה (3). כלומר, שאדם שיפתח את אתר האינטרנט של משרד התחבורה יוכל לראות בשפה ברורה, פשוטה, את כל הדרישות לפי החוק.

והערה שנייה, לעניין דרכים להוכחתן, אני לא חושב שזה סוג ההוראות שאנחנו קובעים בנהלים או בהודעות שמתפרסמות באתר. זו הוראה מהותית, איך בעצם מוכיחים את הדרישות.

חנה ראובני:

אם אנחנו נגד איזה מסמכים צריך להמציא?

איתי עצמון:

אבל לפי מה? לפי אלו דרישות?

היו"ר דוד ביטן:

אז אנחנו לא נתעכב על זה. העיקרון מקובל ושהיועצים המשפטיים ינסחו את זה. לא נבזבז זמן על זה.

איתי עצמון:

אבל אדוני, אני רוצה להבין את העיקרון. העיקרון הוא שאנחנו מרחיבים את ההודעה לגבי כל הדרישות ומוחקים דרכים - - -

היו"ר דוד ביטן:

כן.

נטליה מירוניצ'ב:

אנחנו מבקשים להשאיר את השא של רכב שאיננו מיובא בייבוא - - -

היו"ר דוד ביטן:

את ממע"מ? מי את?

נטליה מירוניצ'ב:

נטליה מירוניצ'ב, מרשות המסים.

היו"ר דוד ביטן:

מה את מבקשת? תפני אותנו לסעיף.

נטליה מירוניצ'ב:

31א.

היו"ר דוד ביטן:

לא, לא. את זה אנחנו כבר רוצים לתקן.

דרור בוכורוב:

שמי דרור בוכורוב, נהג מונית, מייצג את נהגי מוניות עצמאיים. הסעיף שמדבר על 24 חודש, אנחנו מקשים לתקן אותו ל-12 חודש, מכיוון שישנם מצבים שרכב הלך טוטאל-לוס, אנחנו נוהגים ברכבים שעושים קילומטראזים רבים, מעל 100,000 קילומטר בשנה, וזה חיוני מאוד עבורנו, הקילומטראזי.

היו"ר דוד ביטן:

למה יש הגבלה באמת?

איתי עצמון:

מה מספר כלי הרכב שמותר היום לייבא בייבוא אישי?

היו"ר דוד ביטן:

כמה חודשים מותר היום?

חנה ראובני:

היום זה שנה, אבל המציאות שאנחנו רואים היא - - -

קריאות:

- - -

קריאה:

חבר הכנסת ביטן, היום מותר להביא שתי מכוניות בשנה.
שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

- - - כל הדואגים לצרכן כאן זה כאלה שלא רוצים תחרות.

היו"ר דוד ביטן:

אז השר צודק פה. לא נלך על זה. אני רוצה לעשות הצבעה.

קריאות:

היו"ר דוד ביטן:

הנה, השר השתכנע. אוקי, 12 חודש. קיבלנו.

לאה ורון:

דרור השר השתכנע מהבקשה הזאת.

היו"ר דוד ביטן:

השר הסכים. נגמר.

איתי עצמון:

אני רוצה לומר בקצרה מה השינויים בסעיף. ברישה, התיבה: "הרכב הוא מדגם שאינו מיובא על ידי יבואן רכב מסחרי" נמחקת. בפסקה (1), במקום 24 חודשים – 12 חודשים. בפסקה (3) ההודעה באתר האינטרנט של משרד התחבורה תתייחס לכל הדרישות לפי סעיף 31, והתיבה "ודרכים להוכחתן" תימחק.

היו"ר דוד ביטן:

אבל הניסוח הסופי - - -

איתי עצמון:

כמובן, אני רק אומר את העקרונות.

פסקות (4), (6) ו-(10) נמחקות.

חנה ראובני:

אנחנו יכולים להתייחס לזה? אנחנו לא הגבנו לבקשה למחוק את הפסקאות האלה?

היו"ר דוד ביטן:

הגבתם. אמרתם שזה חיוני ואנחנו השתכנענו שזה לא חיוני. אז מה אתם יכולים להגיד על זה?

קריאות:

קריאה:

רשות המסים לא הגיבה לעניין דגם רכב.

היו"ר דוד ביטן:

היא שכנעה אותי כמה פעמים. אבל הפעם דווקא לא.

לאה ורון:

תן, תן לה רגע.

היו"ר דוד ביטן:

טוב, אם המנהלת מבקשת שאני אתן לה - -

לאה ורון:

כן, אני מתחננת.

היו"ר דוד ביטן:

ואני רק יושב-ראש זמני, אז אין לי ברירה.

לאה ורון:

אני מתחננת. תאפשרו לעורכת-הדין - - -

איתן כבל (יו"ר ועדת הכלכלה):

נתתי לך לנהל את זה והכול נהיה פה בוער.

היו"ר דוד ביטן:

כנראה ידעת באיזה סעיף לתת לי. אתה מבין? ידעת באיזה סעיף. על סעיפים פשוטים עברת מהר.

נטליה מירוניצ'ב:

אנחנו מצפים לבעיות תפעוליות, גם בנוגע לבדיקת המחיר ביבוא, גם בנוגע - - -

היו"ר דוד ביטן:

למה? בסעיף אחר אנחנו כותבים - - -

נטליה מירוניצ'ב:

ברע שזה שימוש עסקי, חייבים לעשות חישוב ותיאום הוצאות.

היו"ר דוד ביטן:

טוב, אז תתארגנו.

נטליה מירוניצ'ב:

אז אנחנו מבקשים להשאיר את הסעיף - - -

היו"ר דוד ביטן:

לא, לא. הסעיף הזה לא יישאר.

נטליה מירוניצ'ב:

- - -

היו"ר דוד ביטן:

-- רשות המסים צריכה להתארגן לדברים שהיא צריכה להתארגן. בגלל זה לא צריכים שהאזרחים -

חנה ראובני:

אנחנו לעניין (4), (6), ו-(10).

היו"ר דוד ביטן:

אי פשר להצהיר: "לפי מיטב ידיעתו". ואם זה לא נכון, "מיטב ידיעתו", אז מה קורה?

חנה ראובני:

ברור לנו שזה מאוד מוגבל, אבל זה לפחות מחייב את המייבא להיות מודע לשיקולים האלה, לחשוב עליהם, לבדוק אותם לפני שהוא מייבא רכב. הוא מייבא רכב ואחר-כך יבוא אולי בטענות למדינה שאפשרה לו להביא רכב שאי-אפשר לטפל בו.

היו"ר דוד ביטן:

גם בבתי-משפט, כשאת מצהירה "למיטב ידיעתך", השופט לא מתייחס לזה.

חנה ראובני:

בבג"ץ - - -

היו"ר דוד ביטן:

בבג"ץ אומרים "למיטב ידיעה" על-מנת שלא יהיה תצהיר שקר.

לאה ורון:

הוא בדק שקיימת תשתית?

חנה ראובני:

ואם הוא לא בדק – הוא לא חותם כלום ואחר-כך הוא עוד יבוא בטענות למדינה שהיא אפשרה לו לייבא רכב שהוא לא יכול לתקן.

היו"ר דוד ביטן:

אם את כותבת שהוא בדק, אז האחריות עוברת רק אליו.

לאה ורון:

היא אומרת, אחר-כך הוא יבוא בטענות למדינה – אתם נתתם לי את הרישיון אבל אין תשתית לטיפול ברכב.

זאב פרידמן:

חנה, אין לי שום התנגדות ולא צריכה להיות התנגדות לכך שיחייבו אותו להציג מסמכים - - -

היו"ר דוד ביטן:

בסדר, אנחנו נשאיר את (4) ולא את (6) ו-(10). תחזור על הול כדי שנדע על מה מצביעים.

חנה ראובני:

(10) אפשר לבדוק.

היו"ר דוד ביטן:

(10) תעזבי.

ישראל אייכלר (יהדות התורה):

סעיף (5) נמחק, כן?

לאה ורון:

לא (5). פסקאות (6) ו-(10) נמחקו.

ישראל אייכלר (יהדות התורה):

למה לא סעיף (5)? "הרכב הוא מתוצר המיובא לישראל על ידי יבואן רכב ישיר; השר, באישור הוועדה, רשאי לקבוע תוצרים נוספים" – יש לי בעיה עם "השר, באישור הוועדה" כאשר אני יודע שיש דברים קשים מאוד שעד היום הוועדה עוד לא קיבלה אישורים, כמו בעניין של - - -

היו"ר דוד ביטן:

לא, אבל הם צריכים תשתית לטיפול. זו הסיבה. איך תהיה תשתית לטיפול אם אף אחד לא מייבא רכב כזה? אם יביאו רכב שאין אותו בישראל?

ישראל אייכלר (יהדות התורה):

אה, כדי שיהיו מוסכים?

היו"ר דוד ביטן:

כן.

חנה ראובני:

"ריקולים" מתפרסמים באינטרנט. הוא יכול לדעת.

היו"ר דוד ביטן:

חבריה, אל תתעקשו על (6) ו-(10). מספיק, עזבו את זה.

אבנר פלור:

לא, לגבי ה"ריקול". מדובר ב"ריקול" בטיחותי. זה משהו בטיחותי.

לאה ורון:

אבל איך הוא יכול לדעת?

אבנר פלור:

הוא יכול לדעת - - - כמו היום, הוא בודק את זה.

היו"ר דוד ביטן:

אז תבדקו אתם לפני שנותנים אישור. זה הכול. אתם תבדקו. אל תעבירו את הנטל על האזרח.

מי בעד אישור הסעיף עם כל התיקונים?

הצבעה

בעד – פה אחד.
סעיף 31 אושר.

היו"ר דוד ביטן:

פה אחד. תודה רבה.

(היו"ר איתן כבל, 02: 11)

היו"ר איתן כבל:

תודה לדוד. אנחנו מתקדמים לסעיף 31א.

חנה ראובני:

אני מזכירה מבחינת איפה שאנחנו נמצאים. בסעיף 28 מנינו את מי שיכולים לקבל רישיון ייבוא. עד עכשיו דיברנו על (1) ו-(2), יבואן רכב מסחרי וייבוא אישי. עכשיו אנחנו עוברים ליתר שיכולים לקבל.

היו"ר איתן כבל:

יש לי בקשה, אם תוכלו לתת לי "סיפור דרך". יש אבן יסוד של כל החוק הזה, היא סיפור היבואנים לסוגיהם השונים. אני אודה לכם מאוד, מבלי לפרט, פסקה קצרה כדי שתהיה לנו תמונה ואני אוכל גם לחלק את זה.

איתי עצמון:

כתבתי את זה.

היו"ר איתן כבל:

ראיתי, ואמרתי לך גם תודה. הוא כתב את זה מצוין.

לאה ורון:

לגמרי.

היו"ר איתן כבל:

אני גם אפיץ את זה בין חברי הוועדה. אם לא הפצנו, זה ייתן תמונה, מה שנקרא כמו שעורכי-דין אוהבים לומר, איתי כמו שהוא תמיד עושה הכול טוב, עשה את זה בקליפת אגוז, קיבץ את הליבה של החוק.

לאה ורון:

וסוגיות עיקריות שבחוק.

היו"ר איתן כבל:

ובנוסף, אני מבקש את הסוגים השונים מעבר. אתה כתב את זה בראייה רחבה - - -

איתי עצמון:

כפי שביקשת.

היו"ר איתן כבל:

אני לא מלין, חס וחלילה. אני רק אומר שבגלל שיש כמה סוגים: אישי, ישיר, עקיף, זעיר, שיהיה לנו כמו במקרה, שזה יקל עלינו וגם עלי. פשוט עמוד קצר. ואם כבר – צודק היועץ המשפטי – את העניין של מה היה המצב עד עכשיו והשיפור. ממש עמוד אחד.

עיסאווי פריג' (מרצ):

מהפרוטוקולים שעיינתי בהם, מהכנסת הקודמת, דומני, אם אני לא טועה, תתקנו אותי – ביקשתם למנות מישהו שיביא חוות-דעת לוועדת הכלכלה בכל הסוגיה הזו. הדוח הזה הונח?

לאה ורון:

עדיין לא. הוא יוצג ליושב-ראש הוועדה בישיבה פנימית עם יושב-ראש הוועדה, ולאחר מכן הוא יועבר לכל חברי הוועדה. משרד התחבורה ומשרד המשפטים קיבלו עוד בכנסת הקודמת עותקים של הדוח וגם הגיבו עליו.

עיסאווי פריג' (מרצ):

יש לדוח הזה השלכות על הסעיפים שאנחנו דנים בהם עכשיו?

איתי עצמון:

לא אלה. זה יותר לעניין סעיפים: 35, 36 ו-38.

עיסאווי פריג' (מרצ):

אז אנחנו לא נדון ב-35, 36 ו-38 עד שלא נקבל את הדוח?

היו"ר איתן כבל:

אני לא יודע להגיד לך. אני אראה ואז אני אקבל את ההחלטה.

לאה ורון:

בכל מקרה, אפשר לבקש בקשה מכבוד אדוני השר לגבי סעיף בחוק.

היו"ר איתן כבל:

בוועדה פה תמיד, מי כמוך יודע, אף פעם לא חששנו לחזור לאחור אם היו עניינים שהצריכו זאת.

31א, בבקשה.

חנה ראובני:

אז אנחנו מדברים על האחרים שיכולים לקבל רישיון ייבוא, ומה התנאים.

31א. (א) המבקש לייבא רכב והוא אחד מהמנויים בסעיף 28(א)(3) עד (7), " – ואני יבוא אחר מבקשת להוסיף כאן גם: (9) ו-10) שנוספו היום – "יהיה זכאי לייבא רכב אם התקיימו לגבי הרכב התנאים המפורטים בסעיף 31(א)(2), (3), (9) ו-10)."

אבל (10) בוטל.

31(א)(2) זה: לא חלפו 24 חודשים מיום ייצורו, 31(א)(3) זה: כשיר לרישום באירופה, ארצות-הברית וקנדה, ו-31(א)(9) זה: הרכב עומד בדרישות לעניין אנרגיה ואקלים.

איתי עצמון:

מה ביחס לגורמים שמנויים בסעיף 28(א)(10), למשל?

חנה ראובני:

אמרתי, ביקשתי להוסיף את (9) ו-(10).

איתי עצמון:

גם (9) וגם (10)?

חנה ראובני:

"(ב) השר יקבע תנאים נוספים למתן רישיון לייבוא רכב על ידי עוסק כאמור בסעיף 28(א)(8). – שזה כזכור, המייבא לצורך ניסוי או לשימו במוסד לימוד.

היו"ר איתן כבל:

הערות?

עיסאווי פריג' (מרצ):

מהזה, השר יקבע תנאים לבקשה?

חנה ראובני:

בתקנות.

עיסאווי פריג' (מרצ):

זה אותו דבר? תנאים ותקנות זה אותו פירוש?

איתי עצמון:

"השר יקבע" – הכוונה יקבע בתקנות. זה לפי הוראות חוק הפרשנות. ברגע שכתוב "השר יקבע" מדובר בתקנות.

עיסאווי פריג' (מרצ):

לא. המלל, המלל. "יקבע תנאים", זה גם מקבל את הפירוש שזה יהיה בתקנות?

איתי עצמון:

התנאים הנוספים יהיו בתקנות?

היו"ר איתן כבל:

יש הערות? מי בעד?

הצבעה

בעד – פה אחד.
סעיף 31א אושר.

היו"ר איתן כבל:

הסעיף אושר.

חנה ראובני:

32. (א) לא יעביר אדם בעלות ברכב שיובא לפי סעיף 31 אלא אם כן התקיימו כל
אלה:
"הגבלת העברת בעלות ברכב שיובא לשימוש אישי או עסקי-עצמי

(1) חלפה שנה ממועד רישום הרכב בישראל; השר, באישור הוועדה, רשאי לשנות את התקופה כאמור;

(2) הוא קיבל מהקונה התחייבות בכתב להביא את הרכב לתיקון אם תתגלה תקלת בטיחות סדרתית כל עוד הרכב בבעלותו. – השאלה אם זה לא צריך לרדת לאור השמטת פסקה (6).

"(ב) השר רשאי לקבוע נסיבות מיוחדות שבהתקיימן יהיה ניתן להעביר בעלות ברכב שיובא לפי סעיף 31 גם אם לא התקיימו התנאים כאמור בסעיף קטן (א), כולם או חלקם, כפי שיקבע כאמור.

(ג) הרשות המוסמכת תרשום את הגבלת העברת הבעלות ברישיון הייבוא שיינתן לפי סעיף 31."

המטרה כאן היא למנוע מצב שאנחנו מכירים היום, שבו תחת האצטלה של ייבוא אישי נעשה בעצם ייבוא מסחרי. אדם מביא רכב בייבוא אישי, רושם אותו על שמו, שבועיים אחר-כך הוא מוכר אותו למישהו אחר, ובעצם הוא סוחר ברכבים שהוא מביא לכאורה לשימוש אישי.

היו"ר איתן כבל:

ברור. יש הערה?

שמואל השמשוני:

אני לא מצליח להבין איך שבן-אדם יכול להביא רכב אחד בשנה לפי הסעיף הבא של 33, שאסור לו לעסוק בשיווק, מטילים עליו הגבלה לשנה כשהוא לא יכול כתוצאה מזה לשעבד את הרכב בבנק; מגבילים רכוש שהוא שילם עליו את המסים המלאים, וקובעים לו שהוא לא יכול במשך שנה להביא את זה, כשהטיעון הוא שהוא יכול להיות מייבא, סוכן של רכב - - -

היו"ר איתן כבל:

שמשוני, ברשותך.

שמואל השמשוני:

השמשוני.

היו"ר איתן כבל:

השמשוני. יש דרך אגב, גבעה במודיעין – זה על שם?

שמואל השמשוני:

על שם דודי.

היו"ר איתן כבל:

אני אומר את זה כך: תראה, זה לא ריקוד תימני, אחד לפני, שניים לאחור. זה חוק שאמור לייצר שלייקעס, לייצר פה מנקודת המבט של המשרד והוועדה הולכת ברוב הדברים עקב בצד אגודל. זה בעניין איך לגרום לכך שכל רכב שייבא לכאן, יהיה לו אבא, אימא, שנושאי הבטיחות נבדקו, הופעלו.

שמואל השמשוני:

זה לא קשור. הוא מדבר על התקופה של שנה שהוא לא ימכור.

היו"ר איתן כבל:

הרי מה העניין? שלא יבא את זה, לעשות בזה מסחר.

שמואל השמשוני:

אבל איך הוא יכול? הוא יכול להביא אוטו אחד בשנה. במה הוא יסחר? יהיה לו עסק להביא אוטו אחד? - - -

היו"ר איתן כבל:

סליחה, אני מכיר אנשים שמוכרים קומקום פעם בשנה. אני לא רוצה להרחיב כאן. הדבר היחיד שאני מעלה בדעתי, שאם אי-אפשר לשעבד אותו ואי-אפשר - - -

אבנר פלור:

למה לא? אין פה הגבלה של שעבוד או עיקול.

קריאות:

- - -

עוזי יצחקי:

וגם אם יש לו איזושהי בעיה במהלך השנה, ואנחנו עשינו את זה, מאשרים לו כן לעשות העברת בעלות.

אבנר פלור:

נכון, נכון.

קריאות:

- - -

היו"ר איתן כבל:

כל העניין שלא ייווצר פה מסחר. תענו לו, בבקשה.

חנה ראובני:

העיון הוא שהוא יבא את זה לשימוש אישי. כשאדם מייבא את זה לשימוש אישי, עשינו סדרה של הקלות בהרבה מאוד דרישות שיש ליבואן רכב מסחרי. אנחנו לא רוצים שהשיטה הזו של יבוא אישי

תשמש לעקוף את כל הדרישות של ייבוא מסחרי. לכן אנחנו מגבילים את התדירות ומגבילים את הסחר. אתה קונה את זה, אתה קונה את זה בשבילך, תחזיק את זה גם.

עבד אל חכים חאגי' יחיא (הרשימה המשותפת):

אבל אם הוא לא יכול לייבא יותר מאחד, אז בכל מקרה, אם הוא מכר אותו אחרי שישה חודשים הוא לא ייבא יותר מאחד.

קריאות:

היו"ר איתן כבל:

חברים, סליחה. אתה רוצה להתאמן בהרמת ידיים? אין בעיה.

חנה ראובני:

היו"ר איתן כבל:

חברים, אני מודיע לכם שגם אחרי כל הכללים עם השלייקס, יהיו מעקפים. אז בואו, אנחנו רוצים לפתוח וכולי.

עבד אל חכים חאגי' יחיא (הרשימה המשותפת):

--- להעביר בעלות אחרי זה?

היו"ר איתן כבל:

אתה יודע, יש בניינים שהמדינה מכרה, עשתה פרויקט, ונתנה לאזרחים ואמרה לו: אתה לא יכול למכור את זה בפרק זמן כי קיבלת את זה במחיר. מה, הם לא מוצאים את הדרכים אחר-כך לעשות כל מיני? ---

דוד ביטן (הליכוד):

אני בעד הסעיף הזה, רק מה קורה אם יש תאונת דרכים והאוטו ירד מהכביש? איפה זה כתוב?

אבנר פלור:

בסעיף (ב) כתוב: "השר רשאי לקבוע נסיבות מיוחדות שבהתקיימן יהיה ניתן להעביר בעלות ברכב". בסעיף (ב) יש את כל החריגות.

דוד ביטן (הליכוד):

אבל איפה זה כתוב?

חנה ראובני:

אנחנו לא רוצים לעשות פה רשימת מכולת. יש שלל סיבות.

עוזי יצחקי:

אבל תסבירו איך הוא מקבל את האפשרות.

חנה ראובני:

בתקנות ייאמר. אפשר לעשות רשימת מכולת של מצבים חריגים – ירושה, רכב שהולך טוטאל-לוס, רכב שנגנב, אבל זה כבר יורד לרזולוציה נמוכה מדי של החוק

דוד ביטן (הליכוד):

כן, אבל יש מצבים כאלה?

חנה ראובני:

יש. ויש סמכות לשר - - -

דוד ביטן (הליכוד):

אז איפה זה כתוב בסעיף הזה?

אבנר פלור:

בתקנות זה יהיה. פה זה הסעיף המסמך.

דוד ביטן (הליכוד):

- - -

חנה ראובני:

32(ב).

דוד ביטן (הליכוד):

לא. רק לגבי העברת בעלות.

חנה ראובני:

זה: נסיבות חריגות שבהתקיימן יהיה ניתן להעביר בעלות, גם אם לא היה 12 חודש.

דוד ביטן (הליכוד):

אבל זה העברת בעלות. לא עצם הרישוי. אני לא מבין את זה - - -

היו"ר איתן כבל:

דוד, אתה יודע למה אנחנו לא מבינים? כי כולם מדברים ביחד.

דוד ביטן (הליכוד):

כל מה שאני אומר, שיש מצבים שאין מה לעשות, יש תאונת דרכים, רכב נגנב, דברים מהסוג הזה. סעיף (ב) לא מיישר את העסק עד הסוף. הוא מאפשר העברת בעלות ברכב. אבל מה לגבי אישור הייבוא עצמו?

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

מה אתה חושב, שזה צריך להיות שני רכבים בשנה?

דוד ביטן (הליכוד):

לא, אני אומר: השר רשאי לקבוע נסיבות מיוחדות שבהתקיימן יהיה ניתן להעביר בעלות ברכב - - -

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

עזוב את השר, במקור אתה רוצה שני רכבים בשנה?

דוד ביטן (הליכוד):

אפשר שניים, אם נגנב לו הרכב, אם היה תאונה - - - אני בעד אחד, אבל אני אומר שבתקנות יהיה כתוב: נסיבות חריגות - - -

היו"ר איתן כבל:

דוד, העניין ברור. זה רכב אחד, קודם כל. בתקנות תהיה הבהרה הנוגעת לאם נגנב או דברים מהסוג הזה. אנחנו לא נתחיל, בחקיקה הראשית, לכתוב מה קרה אם היה לו פנצ'ר והזה במשך שנה לא הגיע להחליף לו גלגל.

אבנר פלור:

בעצם השאלה של חבר הכנסת דוד לא מתייחסת לנושא של העברת בעלות, אלא מתייחסת למקרה שניתן לייבא יותר מרכב אחד בשנה, במקרה לדוגמה, שאם הוא נגנב או אם טוטאל-לוס – אבל זה ב-31. אז אנחנו מקבלים את ההערה. צריך להגיש רביזיה.

דוד ביטן (הליכוד):

אוקי, אני - - -

היו"ר איתן כבל:

חבר הכנסת דוד ביטן הגיש רביזיה לסעיף 31, ואנחנו נתקן את הסעיף. חאג', בבקשה.

עבד אל חכים חאג' יחיא (הרשימה המשותפת):

אני חושב שההגבלה של רכב אחד, כדי שלא יהיה מסחר בזה, ההגבלה קיימת בזה שהוא לא יכול לייבא יותר מאחד בשנה. אז אם הוא מכר אותו, אם הוא לא צריך אותו, אז הוא לא מייבא עוד אחד והוא לא עוסק במסחר. כי עוד פעם, הוא לא יכול לייבא יותר מרכב אחד בשנה, אז אני לא יכול - - - אחרי שישה חודשים. למה אני צריך להחזיק אותו שנה שלמה? אני לא מייבא אחר כדי לעסוק במסחר.

חנה ראובני:

כי אתה עדיין הבאת אותו לשימוש אישי, ובפועל לא השתמשת בו אפילו שנה אחת.

עבד אל חכים חאג' יחיא (הרשימה המשותפת):

את יודעת מה, אנחנו קונים גם מסוכנים ואחרי כמה חודשים יכולים למכור. אבל העניין של המסחר מוגבל בזה שאני לא יכול לייבא יותר מאחד בשנה.

היו"ר איתן כבל:

אני חושב שבדברים שחאג' אומר יש המון היגיון – אתה יודע מה, זאב, דבר, יכול להיות שתשכנע אותי הפוך.

זאב פרידמן:

דבר אחד אני רוצה להבהיר. אני הייתי חבר בוועדת - - - במשרד התחבורה שבחנה את הנושא של הייבוא האישי. אני רוצה לספר לכם, רבותי, שמדובר בתופעות מאוד-מאוד מוזרות, וחבל שאנשים של רשויות המיסוי לא נמצאות כאן, כשמלא-מלא הומלסים, למשל, מייבאים רכבים, ואז מסתבר, מאיפה יש לכם כסף? זה לא אנחנו, זה מישהו אחר. אז מה שאנחנו צריכים זה להחזיק את תמונת המראה, גם אסור לייבא וגם אסור להעביר בעלות, משום שאחרת, מה שקורה זה שאנחנו פותחים את הפתח לכל התופעות של אני אומנם העברתי את הרכב, אבל זה לא בהכרח - - -

היו"ר איתן כבל:

זה לא הוויכוח.

חנה ראובני:

גם יש מצב שבו אדם מוכר רכב ולא עושה העברת בעלות - - -

היו"ר איתן כבל:

אוקי, זאב, מה הנושא השני?

עבד אל חכים חאג' יחיא (הרשימה המשותפת):

זה מה שאנחנו רוצים להגיע? שמעבירים את הרכב בלי העברת בעלות?

זאב פרידמן:

הנקודה השנייה היא לגבי ניסוח סעיף 32. חוה, אני מציע, כדי לסגור את אותה פינה שעליה הצביעו חברי הכנסת, היה צריך להיות משהו בסגנון של: לא יעביר אדם בעלות ברכב שיובא לפי סעיף 31 או את זכות השימוש באורח קבע. משום שהדרך שהאנשים עושים כשרוצים להעביר את הרכבים האלה – מעמידים אותם לרשות של מישהו אחר גם אם הם - - -

היו"ר איתן כבל:

אין לנו בהגדרות את ההגדרה שהוספת.

חנה ראובני:

אנחנו גם לא יודעים לבדוק את זה. ומה זה, זכות שימוש?

היו"ר איתן כבל:

זאב, זה לא ילך.

זאב פרידמן:

כשעוצרים בן-אדם בדרך ושואלים אותו מאיפה הרכב, כשהרכב רשום על שם מישהו אחר, בדיוק

עבד אל חכים חאג' יחיא (הרשימה המשותפת):

ואיך נדע שזה קבע?

היו"ר איתן כבל:

בדרך-כלל אנחנו נענים לפניותיך. בפעם הזו לא.

חבר הסת פריג', בבקשה.

עיסאווי פריגי' (מרצ):

אני שואל את החברים במשרד הרישוי: זאב, אני אומר, בגלל גנב או קומבינטור אחד, אז כולם גנבים? אני מתאר לעצמי שמי שעוסק בייבוא אישי, לא כולם גנבים. יש כאלן שאכן עושים ייבוא אישי כי טוב להם. אז בוא לא נשליך על הכלל.

לפני שאני מתייחס לסוגיית התקנות והמיוחדים, הרי החוק משקף מצב קיים שהוא בצוים. נכון? אני שואל, במצב העכשווי איך הדברים מתבצעים?

היו"ר איתן כבל:

סליחה, שנייה. אני צריך שתסביר את הרביזיה שלך, את המהות לפרוטוקול. עיסאווי, סליחה.

דוד ביטן (הליכוד):

אמרתי שהרביזיה שלי קשורה לעניין שיש מצבים שהרכב פשוט לא יכול להמשיך להיות על הכביש: או נגנב או תאונה טוטאל-לוס, דברים מהסוג הזה, ובמצבים האלה, מהן הנסיבות המיוחדות שאפשר לייבא יותר מרכב אחד?

היו"ר איתן כבל:

שיתאפשר לו, זאת ההגדרה.

על מה הדיון כאן? למה נדרשה הרביזיה כי אמרתם שצריך להכניס את זה לסעיף 31, שכבר אושר. השאלה שאנחנו מוספים היא למה אי אפשר להוסיף את זה בכלל בתקנות? למה לעשות רביזיה? ולמה? - -

דוד ביטן (הליכוד):

לא, זה מאפשר רק בתקנות. אבל התקנות יקבעו מהם המקרים החריגים.

אורי מקלב (יהדות התורה):

כשהרכב לא על הכביש.

דוד ביטן (הליכוד):

כן, במקרה כזה הוא יוכל להעביר פעמיים בעלות, כי יש לו פעם אחת רכב שנגנב ופעם אחת – זה גם מתקן את סעיף 32 במקרה הזה.

היו"ר איתן כבל:

למה אי אפשר להביא את זה בתקנה?

לאה ורון:

לא, אין צורך. הרביזיה - - -

דוד ביטן (הליכוד):

יש צורך כי סעיף 31 מדבר על הייבוא וסעיף 32 על רישום בעלות. לכן אתה צריך לתקן את שני הסעיפים.

קריאה:

32 לא אושר - - -

דוד ביטן (הליכוד):

אמרתי שזה מתקן גם את סעיף 32.

לאה ורון:

רגע, רגע. תאפשרו לעורך-דין עצמון לדבר, בבקשה.

איתי עצמון:

אני רוצה להבהיר נקודה מסוימת. סעיף 31א עניינו בתנאים לייבוא רכב לשימוש אישי או עסקי-עצמי לעניין מספר כלי הרכב שניתן יהיה לייבא. אם אני מבין נכון את כוונת חבר הכנסת ביטן, הוא מבקש להסמיך את שר התחבורה לקבוע בתקנות נסיבות או חריגים שבהם ניתן יהיה לייבא יותר מכלי רכב אחד, וזה סעיף נפרד.

דוד ביטן (הליכוד):

וזה יחול גם בסעיף 32.

היו"ר איתן כבל:

למרות. זה לא יותר. וכאן העניין. זה לא יותר.

דוד ביטן (הליכוד):

שבנסיבות מיוחדות הוא יוכל לייבא עוד רכב. היועץ המשפטי, זה גם מתקן את סעיף 32 כיוון שזה מאפשר לו לרשום יותר מרישום אחד בהעברת בעלות.

איתי עצמון:

אבל לגבי סעיף 32 יש סעיף מסמיך.

דוד ביטן (הליכוד):

איפה יש? בסעיף 32(ב) כתוב: "השר רשאי לקבוע נסיבות מיוחדות שבהתקיימן יהיה ניתן להעביר בעלות ברכב שיובא - - - אם לא התקיימו התנאים כאמור".

איתי עצמון:

זה נותן את המענה.

היו"ר איתן כבל:

זה נותן את המענה לרישום.

דוד ביטן (הליכוד):

צודק.

איתי עצמון:

השאלה היא אם התקנות האלה יהיו טעונות אישור ועדת הכלכלה. זו שאלה להכרעת חברי הכנסת.

דוד ביטן (הליכוד):

לא עד כדי כך. אין צורך.

היו"ר איתן כבל:

אנחנו אוהבים להיות אלה שמאשרים כל דבר. אבל פה, מצד אחד רוצים לפתוח, אז נסגור?

דוד ביטן (הליכוד):

לא צריך, לא צריך.

היו"ר איתן כבל:

אז אנחנו נביא את התיקון של הייבוא.

איתי עצמון:

אנחנו נוסיף סעיף נפרד. אני לא יודע כרגע איפה נמקם אותו, אבל תהיה הוראה נפרדת שתסמך את שר התחבורה לקבוע תקנות לעניין נסיבות שבהן ניתן יהיה לייבא יותר מרכב אחד לשנה.

היו"ר איתן כבל:

אזי מעלה את זה להצבעה. המשפטיים אחר-כך יתאימו את הנקודה בה זה בדיוק - - -

איתי עצמון:

זה העיקרון. את הנוסח הסופי אנחנו נתאם.

היו"ר איתן כבל:

בדיוק. מי בעד? ירים את ידו.

הצבעה

בעד – פה אחד.

התיקון לסעיף 31א אושר.

איתי עצמון:

מה לגבי 32? זה גם?

היו"ר איתן כבל:

לא, על 32 לא סיימנו לדבר. תודה, הסעיף אושר. עיסאווי, בבקשה.

עיסאווי פריגי (מרצ):

לפני שאני ממשיך, בהמשך למה שאמרת, אני חייב להגיד את דאגתי ואני הולך לבדוק את זה. כי אם כל סעיף נכניס: "השר רשאי", אז לא צריך חקיקה.

היו"ר איתן כבל:

לא, זה לא היה כך בשום פנים ואופן.

עיסאווי פריגי (מרצ):

בסדר, אני אגיד את דעתי באחת הישיבות - - -

היו"ר איתן כבל:

לא, אבל לא היית והנושא הזה עלה. ברשותך, תן לי לתקן אותך. אנחנו קבענו את כללי היסוד.

עיסאווי פריגי (מרצ):

כל כללי היסוד מתבטלים עם הסעיפים שאתה מעניק לשר סמכות? - - -

היו"ר איתן כבל:

לא, לא, לא. אני כבר לא צריך להיות משפטן, אבל אני אתן לך לענות. מה שאנחנו קבענו – נהפוך הוא – אנחנו פה רוצים לעסוק בהרחבה, לא כל הזמן בסגירה. החוק הקיים הוא סוגר. השאלה הזאת כבר עלתה קודם ואנחנו כל הזמן מדברים על כך שיש את כללי היסוד של החוק החדש הזה, ויש עוד דברים שאולי לא ראינו אותם. אז מה, כל פעם נביא לחקיקה ראשית? זה שוק דינמי. זה העניין.

איתי עצמון:

מאוד מקובל בחקיקה לאפשר לשר המוסמך להרחיב ולקבוע הוראות.

היו"ר איתן כבל:

ובמגבלה, בכל מקום שיקבע השר, באישור ועדת הכלכלה. היחיד שפה קבענו, כי יש גם איזשהו גבול. נו, באמת.

עיסאווי פריגי (מרצ):

רציתי שהמשרד יענה לי. הרי אמרתי, חוק שאנחנו מציעים כאן הוא מקבץ של צווים קיימים, בהמשך למה שכתוב: נסיבות מיוחדות. המצב העכשווי היום, מישהו מייבא רכב, ואיך שאמר חבר הכנסת ביטן, הלך הרכב, נפגע טוטאל-לוס, קרה לו משהו, הוא צריך - - -, ויש ועדה מיוחדת. אני רוצה לשמוע ממשרד התחבורה איך ההתייחסות שלהם מהעבר למקרים שפנו לוועדות המיוחדות שהרי קיימות בתקנות של היום. אנחנו לא מחדשים. אנחנו היום לא מחדשים. אנחנו מסדרים את הדברים.

אני מייבא רכב. על-פי החוק רוצה להחליף את הרכב, החוק מגביל אותי שאתה לא יכול להעביר בעלות לשנה. אני רוצה להעביר את הבעלות לפני, אני פונה לוועדה המיוחדת שהשר יאפשר לי. היא קיימת. איך היא מתפקדת היום? כי הגיעו לאוזניי דברים שהוועדה המיוחדת זורקת את האנשים: לא מאושר, לך לבית-משפט.

היו"ר איתן כבל:

אני לא הבנתי את מה שאדוני - - -

אבנר פלור:

אני אסביר.

עיסאווי פריגי (מרצ):

אני רוצה, המצב העכשווי, להבין אותו, כי אנחנו מתרגמים אותו לשלב חקיקה.

היו"ר איתן כבל:

כיוון שהוא עוסק בזה, אני רוצה להבין מה אומר חבר הכנסת פריגי.

אבנר פלור:

היו כללים ונסיבות.

לשה של חבר הכנסת – יש היום ועדה שכוללת את הלשכה המשפטית, אנוכי ונציג אגף הרכב שבעצם דנה בבקשות שמגיעות אלינו להסרת הגבלת העברת בעלות במקרים מיוחדים, כגון: אם יש לנו מקרה - - -

עיסאווי פריגי (מרצ):

זה החקיקה, מקרים מיוחדים.

אבנר פלור:

לא, לא. סליחה. אתה מדבר על המצב הקיים היום. לא לגבי העתיד. מה שהיום.

היו"ר איתן כבל:

תסביר עכשיו את הקיים.

עיסאווי פריגי (מרצ):

הבקשות האלה נבדקות באופן יסודי גם על-ידי, גם על-ידי הלשכה המשפטית, גם על-ידי הנציג המקצועי, וכל בקשה נבחנת וניתן מענה - - -

אורי מקלב (יהדות התורה):

כמה בקשות כאלה יש לכם?

עבד אל חכים חאגי' יחיא (הרשימה המשותפת):

תוך כמה זמן מקבלים מענה?

אבנר פלור:

תלוי בכמות הבקשות שמגיעות.

אורי מקלב (יהדות התורה):

כמה בקשות כאלה יש לכם?

אבנר פלור:

אין כזו כמות גדולה של בקשות.

אורי מקלב (יהדות התורה):

כמה? מה זה נקרא, לא גדולה?

היו"ר איתן כבל:

עשרות?

אבנר פלור:

כן, עשרות של בקשות. ואנחנו, במהלך חודש אחד נותנים את המענה לאותם המבקשים. אנחנו אוספים את הבקשות, הוועדה יושבת ונותנת מענה.

עיסאווי פריגי (מרצ):

שאלתי היא פשוטה, ואני רוצה לחתור לשם. האם החקיקה שאנחנו דנים בה עכשיו, תיתן את המענה ותפתור את הסוגיה שעולה אצל התושבים, מה שעולה עכשיו אצלך בוועדה?

אבנר פלור:

כן, סעיף (ב) נותן.

עיסאווי פריגי (מרצ):

הבקשות שהגיעו אליך, מבחינת לוח זמנים, תוך כמה זמן טופלו? וכמה מתוכן קיבלו מענה חיובי?

אבנר פלור:

אני מוכן לבדוק, ולהעביר אליך את הנתון הזה. אין לי כרגע מידע לתת לך.

עיסאווי פריגי (מרצ):

איתן, אני שאלתי את השאלה כמה מתוך בקשות - - -

היו"ר איתן כבל:

שמעתי, והוא אמר שהוא יבדוק את זה.

לפחות לשיטתי, יש דברים שאנחנו – אני לא רוצה לעשות חיים קלים. אני מאלה שלא חושב שכולם גנבים ורמאים. אני חושב שהרוב המכריע, ברוך ה', לא. אבל אי אפשר להתעלם מתופעות - - -

עיסאווי פריגי (מרצ):

אבל החקיקה באה לתת מענה לקיים. ואם לא תענה מענה לקיים והניסיון שהצטבר בצווים, אז היא לא שווה.

היו"ר איתן כבל:

עיסאווי, אני רוצה קודם כל להבהיר את העניין הזה. אנחנו רוצים שיהיה ייבוא אישי. לא רוצים למנוע ייבוא אישי, נהפוך הוא.

אבנר פלור:

הרחבנו את זה.

היו"ר איתן כבל:

הרחבנו את זה, הסעיף הורחב אפילו. אבל יחד עם זאת, ברגע שהסעיף הורחב, אנחנו גם מבינים שזה מביא איתו תופעות שלא לזה התכוון החוק, על הייבוא אישי.

עיסאווי פריגי (מרצ):

איתן, אני מחדד את הסוגיה, שאנחנו מדברים על נסיבות מיוחדות. הרי זה לא נפל השמיים. זה קיים במציאות.

אבנר פלור:

אנחנו נעביר לוועדה - - -

היו"ר איתן כבל:

עיסאווי, העניין ברור.

עיסאווי פריגי (מרצ):

איך הם טיפלו בנסיבות המיוחדות בצווים הקיימים?

היו"ר איתן כבל:

בסדר, אוקיי. הם יתייחסו. הם ייתנו התייחסות.

עיסאווי פריג' (מרצ):

בגלל זה אני מבקש מכבודך לדחות את ההצבעה על זה, עד שיענו לנו.

היו"ר איתן כבל:

לא, לא צריך לדחות את הסעיף הזה.

עיסאווי פריג' (מרצ):

אם יש ליקוי בתפקוד וזה לא קיבל ביטוי בחקיקה, למה שאני אעבור – אני רוצה לקבוע פי הנתונים שיביאו לנו.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

--- להמשיך את הדיון ---

היו"ר איתן כבל:

השר, יהיה בסדר.

עיסאווי פריג' (מרצ):

זה תפקידנו, אדוני השר, לשאול שאלות.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

--- אי אפשר בצורה כזאת, זה פשוט ---

היו"ר איתן כבל:

השר, יהיה בסדר.

עיסאווי פריג' (מרצ):

זה תפקידנו, אדוני השר, לשאול שאלות.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

תפקידך לא להיות לוביסט, סלח לי.

עיסאווי פריג' (מרצ):

לא, ידידי.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

אתה מתנהג כאן כנת לוביסט ---

עיסאווי פריג' (מרצ):

יכול להיות שאתה לוביסט, לוביסט גדול.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

אני לוביסט של הציבור. אני לוביסט של הציבור.

היו"ר איתן כבל:

עיסאווי, עיסאווי, עיסאווי.

עיסאווי פריג' (מרצ):

לא, לא. המאעכרים - - - של המאעכרים שסביבך, אדוני השר.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

- - - אני לוביסט של הציבור לתחרות למען הציבור - - -

עיסאווי פריג' (מרצ):

אז יפה, גם אני לוביסט של הציבור

היו"ר איתן כבל:

השר, השר, השר.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

- - - ואתה בושה וחרפה.

עיסאווי פריג' (מרצ):

אתה בושה וחרפה.

היו"ר איתן כבל:

ישראל, ישראל, ישראל, די.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

כל קדנציה מופיע ח"כ אחד - - -

היו"ר איתן כבל:

השר ישראל כץ - - -

עיסאווי פריג' (מרצ):

- - -

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

לוביסט - - -

היו"ר איתן כבל:

נו, באמת. אבל לא מתאים. מותר לו.

עיסאווי פריגי' (מרצ):

צריך להגיד: יס מן. --- שאלות --- yes, yes man, אדוני השר, yes למאעכרים שלך?

היו"ר איתן כבל:

חבר הכנסת עיסאווי, די, מספיק.

עיסאווי פריגי' (מרצ):

די לשר.

היו"ר איתן כבל:

אמרתי לו, הערתי לו. די. מספיק. לא מכובד. לא מתאים.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

הם מתחלפים בין הקדנציות ---

עיסאווי פריגי' (מרצ):

נו, יפה. איזה כותרות יפות.

היו"ר איתן כבל:

לא מתאים, לא מכובד. השר, לא מכובד. סליחה, די.

עיסאווי פריגי' (מרצ):

נו, אתה התחלת עם זה.

היו"ר איתן כבל:

לא מכובד. חברים, מיותר, ויכוח מיותר. לא במקומו.

עיסאווי פריגי' (מרצ):

--- מבין מאיפה אתה מביא את הכותרות? אתם צריכים ללמד אותנו מה זה לוביסטים.

היו"ר איתן כבל:

די, מספיק. די, עיסאווי, די.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

היו"ר איתן כבל:

עזוב, מיותר.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

מטרתנו לעכב חקיקה ---

עיסאווי פריגי' (מרצ):

--- עיכוב חקיקה.

היו"ר איתן כבל:

סליחה, אף אחד לא מעכב. די, ישראל.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

באמת, נו.

היו"ר איתן כבל:

בינתיים אני רוצה להגיד לך שהקולגות שלך, מהמפלגה שלך, עיכבו פה דברים פי עשר יותר מזה.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

נו?

היו"ר איתן כבל:

אז מה, אני אמרתי שהם לוביסטים או זה? לא, עזוב. יש דברים ---

עיסאווי פריגי (מרצ):

אתמול ---

היו"ר איתן כבל:

עיסאווי, עיסאווי ---

עיסאווי פריגי (מרצ):

אתמול הוא הטיף לראש הממשלה --- ההון הזר. אתה עולה על המסלול.

היו"ר איתן כבל:

עיסאווי, עיסאווי

עיסאווי פריגי (מרצ):

זה בטבע הפך להיות.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

חשבתי שאתה מגן רק על מחבלים. עכשיו אתה מגן על ראש הממשלה. בסדר גמור, התקדמת. התחלת להגן על ראש הממשלה, זה טוב.

היו"ר איתן כבל:

חברים יקרים.

עיסאווי פריגי (מרצ):

אני רואה את טובת המדינה לא פחות טוב ממך. אני טובת המדינה לא פחות ממך.

היו"ר איתן כבל:

חברים יקרים, אני אסגור את הישיבה.

עיסאווי פריגי' (מרצ):

אל תחלק לי ציונים, אדוני השר.

היו"ר איתן כבל:

לא, אני לא יכול ככה. עיסאווי, עיסאווי.

עיסאווי פריגי' (מרצ):

שהוא התחיל - - -

היו"ר איתן כבל:

חברים, כל אחד קיבל את הנתח שלו. אני רוצה להמשיך. תודה רבה.

סעיף 32, מי בעד? ירים את ידו.

הצבעה

בעד – פה אחד

סעיף 32 אושר.

היו"ר איתן כבל:

תודה רבה. הסעיף אושר. סעיף 33, בבקשה.

חנה ראובני:

33. לא ייבא אדם רכב לפי סעיף 31 למטרת מכירתו או השכרתו כדרך עיסוק, למעט למטרת שיווק "איסור ייבוא רכב". רכב שהוא מְעוֹנֵעַ; לעניין זה, "מְעוֹנֵעַ" – קרון מגורים נייד, שהוא נגרר או ממונע.

כאשר אנחנו מדברים על שימוש אישי, גם כשאנחנו מדברים על שימוש עסקי, אנחנו לא מדברים על מכירה או השכרה. היחידי שאפשר לייבא בייבוא אישי על-מנת להשכיר או למכור זה מעונוע, קראוונים.

עיסאווי פריגי' (מרצ):

תסבירי את זה יותר, שנבין. אני לא הבנתי את זה עדיין.

חנה ראובני:

הרעיון של ייבוא אישי הוא לשימוש עצמי, בין אם זה פרטי, וגם אם זה רכב עסקי, כמו: מונית או רכב "אשכול" שדובר פה, עדיין מדברים על זה שהמייבא הוא זה שמשתמש. ולכן נוספת כאן עוד הערה שהוא לא יכול למכור אותו או להשכיר אותו, למעט חריג אחד שזה הקראוונים, "מעונוע" בעברית.

אורי מקלב (יהדות התורה):

לקראוונים יש רישוי עיסוק, או כל אחד יכול לייבא בייבוא אישי קראוון ולהשכיר אותו? או שיש הסדרה בשוק הזה?

חנה ראובני:

ענף השכרת רכב מוסדר כיום בצו פיקוח. אנחנו על סף הגשת הצעת חוק לכנסת שמסדירה בפקודת התעבורה את נושא השכרת רכב, ותהיה שם הסדרה של רישוי - - -

אורי מקלב (יהדות התורה):

קראוון שהוא גם רכב, גם עליו חל החוק הזה?

חנה ראובני:

כן. זו הרגולציה של העסקי.

אורי מקלב (יהדות התורה):

מי שיכול לייבא, זה רק אחד שיש לו רישיון להתעסק עם זה. יש הלימה בין ההסדרה הזאת, שלא כל אחד יכול להשכיר רכב כזה לבין הייבוא האישי שמאפשרים לכל אחד ולהשכיר אותו. החוק הזה, משמעו שכל אחד יכול לייבא רכב כזה ולהשכיר אותו.

חנה ראובני:

לא, חברת השכרה מורשית יכולה להיות יבואן אישי ולהשכיר אותו ללקוחות שלה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אז ממילא איך שלא יהיה הוא לא חל עליו. הייבוא הוא ייבוא מסחרי ולא ייבוא אישי.

חנה ראובני:

לא, לא. הוא לא ייבוא מסחרי. חברת השכרה מייבאת את זה כדי שהיא עצמה תשכיר את זה ללקוחות שלה.

איתי עצמון:

לצורך עסקי-עצמי.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אז זה לא אדם. זה חברה.

חנה ראובני:

אדם זה חברה בחוק הפרשנות.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אבל בעצם רק אחד שמוסדר יכול - - -

חנה ראובני:

זה מכוח דין אחר.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אני שואל שאלה: אני יכול עכשיו לייבא רכב כזה? בלי שיש לי הסדרה, לא מוסדר. אני יכול או לא יכול?

היו"ר איתן כבל:

חבר הכנסת מקלב רוצה לייבא רכב זה, הוא יכול או לא?

חנה ראובני:

כן, כי הוא לא חייב להשכיר אותו. להשכיר אותו הוא לא יוכל, כי הוא צריך רישיון נוסף להשכרה.

היו"ר איתן כבל:

חבר הכנסת מקלב, חברים יקרים, אתם כנראה לא עוקבים בדיוק אחרי ההתנהלות במונח הזה שנקבעים כללים ברורים שאומרים: אנחנו רוצים לפתוח את השוק לייבוא. נקבעו כללים מי יכול מה וכמה. אבל בהגדרה הזו, אמרנו, אוקי, אנחנו יורדים גם לרזולוציה הנמוכה ביותר או הגבוהה ביותר שתמצו, זה בוא אישי, גם זה אנחנו רוצים.

בייבוא האישי, כיוון שאין לו את התשתית הזו, היכולת לעקב אחריו ויש לו את כל ההרשאות שאנחנו מבקשים מגורם מסחרי, שחלים עליו כללים כאלה ואחרים. פה הנחת העבודה היא שהוא מייבא בשביל עצמו. זה לא להגיד, אוקי, כל שלושה חודשים מחליף רכב, וזה הופך להיות עיסוקו. יש כאלה, דרך אגב – קונים, מוכרים, ומרוויחים את הפער.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

היו"ר איתן כבל:

בדיוק. לכן אין מניעה שאזרח יוכל לייבא את זה לעצמו, אבל שיהיה ברור: כל העניין הוא שזה ייבוא אישי לעצמו, לא ייבוא אישי למאן דהוא.

אורי מקלב (יהדות התורה):

אבל בקראוון הוא כן יכול.

היו"ר איתן כבל:

כן, נכון.

אורי מקלב (יהדות התורה):

על אף שיש הסדרה - - -

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

לעצמו, אבל לא להשכרה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

לא, גם להשכרה.

חנה ראובני:

קראוון זה חריג.

אורי מקלב (יהדות התורה):

קראוון זה חריג.

היו"ר איתן כבל:

ברור, ברור. מי בעד? ירים את ידו.

הצבעה

בעד – פה אחד.

סעיף 33 אושר.

היו"ר איתן כבל:

תודה, הסעיף אושר. סעיף 34, בבקשה.

חוה ראובני:

34. רישיון שניתן לפי סימן זה, לרבות זכות מהזכויות המוקנות בו, אינו ניתן להעברה, לשעבוד או לעיקול, אלא באישור הרשות המוסמכת, מטעמים מיוחדים שיירשמו רישיון ייבוא
ו"איסור העברה, רישיון ייבוא
שעבוד או עיקול של
רישיון ייבוא
ובתנאים כפי שתורה."

איתי עצמון:

אני מציע שלפני שנגיע לסעיפים הבאים, אם תוכלי להסביר בקצרה על היחס בין החוק הזה לבין פקודת הייבוא והייצוא שבעצם מכוחה נותנת הרשות המוסמכת לייבוא רישיונות לייבוא רכב.

חוה ראובני:

מאד בקצרה, אני חושבת שאמרתי את זה גם בהתחלה. פקודת ייבוא וייצוא מסדירה מה אפשר לייבא ומה צריך רישיון ייבוא. וכלי רכב, ככלל, זקוקים לרישיון ייבוא. הרשות המוסמכת לייבוא, לפי החוק הזה, נותנת רישיון ייבוא רכב והיא קובעת מי זכאי לייבא רכב ובאיזה תנאים.

איתי עצמון:

אני מתייחס יותר לנחיצות של הוספת הסעיפים הבאים: 34, 34א, 34ב, הם בעצם הוראות כלליות לעניי רישיונות הייבוא.

חוה ראובני:

סעיף 34 עניינו בכך שהרישיון יישאר ביי אותו אדם שקיבל אותו כי הוא כולל תנאים פרסונליים לזכאות לקבל אותו. זה לא נכס קנייני סחיר. ו-34א מדבר על התנאים שבהם אפשר לנטול אותו כיוון שיש את תנאי המינימום שאם הם לא מתקיימים או שהם השתנו, שבלעדיהם אין זכאות לרישיון.

איתי עצמון:

ובנוסף לכך יש הוראות כלליות בפקודת הייבוא והייצוא.

חוה ראובני:

כן, זה לא בא לגרוע מההוראות, למעט איפה שיש כאן שינויים מפורשים.

את 34 קראנו, והוא מדבר על זה שזה רישיון אישי והוא לא ניתן להעברה.

היו"ר איתן כבל:

הערות?

עיסאווי פריגי (מרצ):

איתי, עקבת אחרי זה? זה בסדר?

איתי עצמון:

אלה הוראות מאוד מקובלות במשטר של רישוי.

היו"ר איתן כבל:

וכך צריך שיהיה. סעיף 34 – מי בעד? ירים את ידו.

הצבעה

בעד – פה אחד

סעיף 34 אושר.

היו"ר איתן כבל:

תודה. הסעיף אושר.

חנה ראובני:

(א) הרשות המוסמכת לייבוא רשאית לבטל רישיון שניתן לפי סימן זה, להתלותו לרבות בתנאים כפי שתורה, וכן להגבילו, אם התקיימה בבעל הרישיון אחת מאלה:

- (1) הוא אינו מקיים את התנאים לקבלת הרישיון, כולם או חלקם, לרבות התנאים לפי סעיף 28;
- (2) הרישיון ניתן לו על יסוד מידע כוזב או מטעה;
- (3) הוא הפר תנאי מהותי מתנאי הרישיון;
- (4) הוא הפר חובה או איסור שהוטלו עליו כבעל רישיון לפי חוק זה;
- (5) ניתן לגביו צו פירוק, קבוע או זמני, צו כינוס, צו כינוס נכסים או צו הקפאת הליכים לפי כל דין;

איתי עצמון:

הסיפה צריכה להימחק: "הוא הפסיק או אינו יכול למלא את חובותיו";

חנה ראובני:

אלי זה כבר מחוק.

איתי עצמון:

אבל בנוסח שהובא בפני הוועדה - - -

היו"ר איתן כבל:

למה בעצם?

איתי עצמון:

אין שום רבותא בתוספת הזאת. היא לא אומרת שום דבר. ברגע שיש צו פירוק קבוע או זמני, צו כינוס וכולי, אז זו עילה בעצם לביטול.

היו"ר איתן כבל:

ברור, ברור.

חנה ראובני:

"(6) הוא הורשע בעבירה פלילית, שמפאת מהותה, חומרתה או נסיבותיה, אין זה ראוי כי הוא יהיה מורשה לייבא לישראל, או שהוגש נגדו כתב אישום בעבירה כאמור וטרם ניתן פסק דין סופי בעניין."

איתי עצמון:

פסקה (6) אמורה לחול גם על אדם שמייבא רכב בייבוא אישי? כלומר יבדקו גם לגבי הרשאות קודמות?

חנה ראובני:

כן, למשל, הרבה מהייבוא תלוי בהצהרות שלו, במידע שהוא מביא, ואם הוא הורשע - - -

היו"ר איתן כבל:

ברשותך, אני מעלה הרהור בקול: בעצם, אם אני בודק ייבוא אישי גם, אז אל", אני מייצר עוד סוג של עיכוב. דבר שני, אתה יכול להגיד, כל מי שבא לקנות רכב - - -

חנה ראובני:

זה יורד לתוכן, תוכן העבירות משנה.

אורי מקלב (יהדות התורה):

מי יקבע את זה?

היו"ר איתן כבל:

אבל למה. אז עכשיו תתחיל ועדה, וזה, על כל אחד? לדעתי, זה מיותר.

אורי מקלב (יהדות התורה):

לא רק שזה מיותר. לא יכול להיות בכלל דבר כזה. אסור שיהיה דבר כזה.

חנה ראובני:

אנחנו מדברים על אדם שיכול להיות שהוא עושה בזה שימוש עסקי, יכול להיות שטיב העבירות שונה ביבואן מסחרי ובייבוא אישי.

היו"ר איתן כבל:

אני לא מבין אתכם, באמת. זה כמו צעד תימני. עכשיו זה צעד תימני.

חנה ראובני:

אני לא תימניה.

היו"ר איתן כבל:

לא צריך להיות תימני. אני תימני ורוקדים יותר טוב ממני. הנקודה שאני מנסה לדבר עליה, שאנחנו רוצים מצד אחד לפתוח, אבל מצד שני אנחנו מייצרים סוג של חסימה. ממה נפשך? כבר אמרנו קודם, עצרנו אותו שהוא לא יכול למכור והוא לא יכול להעביר בשנה הזו, יצרנו לו כבר את כל מעגלי ההדף. אם הוא רוצה לגנוב, חוה, כל מה שאנחנו כותבים פה, אני בטוח שכבר עמלים למצוא את הפרצות בתוך התהליך הזה.

אני מנסה להגיד שהבעיה הגדולה לא מתקיימת בתוך האזרח הבודד, היא אלה שמייבאים את ה-20 ואת ה-30. נראה לי שהייבוא אישי לא צריך – זה כמעט כמו שתגיד שכל אזרח יסתובב עם תעודת יושר. למה? ככה. אולי הוא פוטנציאל גנב.

זאב פרידמן:

אדוני היושב-ראש, אני מציע אולי משהו שיפתור את הבעיה לפחות לטווח יותר ארוך. אם במקום "רשאית לסרב" - - -

איתי עצמון:

אבל זה סעיף אחר.

היו"ר איתן כבל:

זה סעיף אחר. זאב, אתה לא אתנו.

חנה ראובני:

כאן זה ביטול.

זאב פרידמן:

אני אומר, במקום הביטול, - - - שם את האפשרות לסרב.

היו"ר איתן כבל:

לא, אתה לא שם.

אבנר פלור:

השאלה היא אם אנחנו יכולים לצמצם את הנושאים של ייבוא אישי. זאת אומרת, כן אנחנו נשיר את הסעיף הזה בכללי. אבל לגבי ייבוא אישי נצמצם את זה.

היו"ר איתן כבל:

תסביר לי מה זה, ככה?

אבנר פלור:

הסעיף הזה מרחיב לגבי כלל סוגי היבואנים לגבי הסעיפים השונים, מה שאומר, בכל זאת צריכים לשמור על רמה מסוימת ביבוא אישי, של אותו מייבא אישי - - -

היו"ר איתן כבל:

אבנר, בשום מקום לא אמרנו משהו שגרע ממה שאתה אומר. אני מנסה להוריד מהאזרח. זה כמו ביטוח לאומי. הבאת לו עוד טופס ועוד טופס ועוד טופס. הרי מה העניין? "האחד יחטא ועל כל העדה תקצוף"? לא צריך להגזים. רוב האנשים שייבאו רכב ביבוא אישי, הנחת העבודה שהם עושים את זה כאנשים ישרי-דרך. יהיו כאלה שהם נוכלים, יהיו כאלה שהם רמאים גם עם התוספות שלך.

עיסאווי פריג' (מרצ):

וגם החקיקה לא תמנע - - -

אורי מקלב (יהדות התורה):

אני מוכן ללכת להצעה מינימלית, שיהיה אפשר לא לאפשר יבוא אישי לאחד שכבר הורשע בעבירה של יבוא אישי עצמה. דהיינו, הוא לפני שנה יבא אישי והורשע בעבירה של יבוא אישי, עכשיו הוא בא פעם שנייה לפי החוק הזה והוא כבר הורשע לפי העבירה הזאת, אותו לא.

היו"ר איתן כבל:

זה יותר הגיוני. אתה מבין למה הוא איש חשוב לנו בוועדה, חבר הכנסת מקלב? הערה יפה.

עיסאווי פריג' (מרצ):

אז כל עבריו של היבואן המקומי, מותר לו לקנות. אבל לייבא אסור.

איתי עצמון:

לא, עבירות לעניין יבוא אישי. לא כל עבירה.

היו"ר איתן כבל:

זה משהו אחר לגמרי. זה לא דומה אפילו.

איתי עצמון:

לעניין פסקה (6) נוסף בסייג שלפי לעניין יבוא לפי סעיף 31, שזה יבוא אישי או עסקי-עצמי, רק לגבי עבירות על הוראות אותו סעיף, כלומר, סעיף 31, או אולי גם תנאים נוספים. כל התנאים שנוגעים לייבוא אישי בעצם. סעיף 31 וגם סעיף 32 לעניין העברת הבעלות.

חנה ראובני:

מה עם פקודת הייבוא והייצוא?

איתי עצמון:

איזה תנאים יש בעניין פקודת הייבוא והייצוא?

קריאות:

- - -

איתי עצמון:

הוראות הדין הנוגעות לייבוא אישי.

היו"ר איתן כבל:

בעוד חמש דקות אנחנו מסיימים את הישיבה הזאת, כי בעוד רבע שעה יש לנו ישיבה נוספת.

אהוד שניידר:

לגבי סעיפים קטנים 1 ו-3) – כשדנו בסעיף 13 נתנו אפשרות של 21 ימים לתקן. נדמה לי שגם במקרה הזה יש מקום לאפשר לתקן.

היו"ר איתן כבל:

לתקן את מה? את ההפרה, אוקיי.

אהוד שניידר:

הפר תנאי מהותי מתנאי הרישיון, למשל - - -

היו"ר איתן כבל:

העניין ברור.

חנה ראובני:

לא גמרנו לקרוא את כל הסעיף. לפני שנעבור ל-(ב), אני מבקשת להוסיף עוד פסקה. זה לבקשת רשות המסים, משהו שאנחנו חשבנו שהוא כלול בסעיפים הקודמים.

היו"ר איתן כבל:

מה הם רוצים לקלקל כבר?

קריאה:

לא מקלקלים שום דבר.

היו"ר איתן כבל:

רק שאלתי. רשות המסים, יכול להיות טוב.

חנה ראובני:

זו תוספת שאנחנו חשבנו שהיא כלולה בסעיפים הקודמים, ובסוף אתמול הם שכנעו אותנו שלא.

היו"ר איתן כבל:

בבקשה.

חנה ראובני:

"הוא הצהיר הצהרות כוזבות במסגרת מסמכי הייבוא שהגיש בעצמו באמצעות אחרים, למשרד התחבורה או למנהל כמשמעותו בפקודת המכס (נוסח חדש) (להלן: מנהל המכס), המתייחסים לרכבים שיובאו על-ידו."

היו"ר איתן כבל:

אבל סעיף (2) לא עונה עם המידע הכוזב והמטעה?

חנה ראובני:

זה לא בשלב מתן הרישיון, אלא בהזדמנויות אחרות.

היו"ר איתן כבל:

אוקי, בסדר.

איתי עצמון:

תוכלי לחזור על הפסקה?

חנה ראובני:

"הוא הצהיר הצהרות כוזבות במסגרת מסמכי הייבוא שהגיש בעצמו באמצעות אחרים, לרשות המוסמכת לייבוא או למנהל כמשמעותו בפקודת המכס (נוסח חדש) (להלן: מנהל המכס), המתייחסים לרכבים שיובאו על-ידו."

קריאה:

אבל זה בעבר. זה קבלת רישיון - - - בעבר.

היו"ר איתן כבל:

כן, בוודאי. אם אתה בא לקבל.

איתי עצמון:

הצהרות כוזבות לאורך כל תקופה שהיא, כלומר, בעבר.

עינבל קורקוס:

שמי עינבל קורקוס, מהמחלקה המשפטית במכס. אולי נעשה את זה במסגרת אחרת, אבל אנחנו רצינו להכניס גם סעיף כזה לסעיף 13, שמדבר על רישיון יבואן. אנחנו ביקשנו את ההוספה הזו מכיוון שקודם כל לא מכוסה בפסקה (2) מכיוון שזה בשלב שמגיע אחרי מתן הרישיון, זה בשלב שכבר מגישים מסמכים למכס כדי לשחרר את הרכבים. וניסיון העבר שלנו, בעיקר בייבוא האישי וגם קצת בייבוא המקביל, מראה שיש לו מעט הצהרות כוזבות במימדים עצומים, ואנחנו חבים שצריכה להיות איזושהי סנקציה מתאימה שתתמודד גם עם העניין הזה.

היו"ר איתן כבל:

סליחה, ברשותכם. אני קצת חושש מהסעיף הזה, לא כי אני רוצה לקדם עבריינות אלא כי זה עלול לייצר יותר מדי הגבלות.

דורון שורר:

אדוני היושב-ראש, אני חושב שההצעה של המכס היא בדיוק הדוגמה של חסם שעשוי לפגוע ביסוד של החוק. זה בעצם נותן למכס סמכות להיות התובע, השופט, וכל זה ללא ראיות וללא שום פסיקה משפטית בקטע הזה. מי שהורשע באיזושהי עבירה - - -

היו"ר איתן כבל:

אוקי, העניין ברור, דורון. תודה.

היו"ר איתן כבל:

גברתי מרשות המסים, הנהלת משרד התחבורה - - -

קריאה:

הנהלה זה לא אנחנו.

היו"ר איתן כבל:

מבחינתי, לחוק הזה אתם הנהלה. הם פה יום כן, יום לא.

מנקודת המבט שלי, אני לא מאשר להעלות את הסעיף הזה עכשיו. אני לא אאשר אותו לפני שאתם תשבו ביניכם, תדברו ביניכם, ותגיעו ביניכם להבנות. תביאו את זה, אם נשתכנע - - -

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

לא היה בחוק שאושר? - - -

היו"ר איתן כבל:

לאשר, אני מדבר הרבה מעבר. אני לא שלם עם הסעיף הזה. אם אתם רוצים סעיף שיוכנס, ישבו נציגי הממשלה ויביאו לי נוסח שרואים אותו עין בעין ושידעתם לשים אותו במקום עם הניסוח המדויק. לנו אין מושג בעניין הזה, ובאתי בדיוק מהמקום של דורון שורר. כי החוק אמור כל הזמן לפתוח. וחלקנו מה עושים כל היום? מצמצמים ומצמצמים ומצמצמים. בסוף אנחנו נמצא את עצמנו באותו מקום שבו אנחנו יצאנו לדרך, ואני לא מקבל את זה.

איתי עצמון:

אני רוצה רק להוסיף למה שאמר יושב-ראש הוועדה. סעיף 34 שטרם הגענו אליו, מאפשר לרשות המוסמכת לייבוא לסרב לתת רישיון, בין היתר אם מבקש הרישיון לא קיבל רישיון בשל מסירת מידע כוזב בבקשה לרישיון.

היו"ר איתן כבל:

כן, ומספיק. מי שרוצה, שיחקור, ייגש למשטרה, יעשה מה שהוא רוצה.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

אנחנו מורידים את הדבר הזה.

היו"ר איתן כבל:

אני לא מעלה אותו.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

מורידים אותו. הוא לא היה קודם - - -

היו"ר איתן כבל:

אדוני השר, אני נתתי לכם את האפשרות בממשלה להגיע להבנות. זה לא מבטיח שזה יגיע אלינו ונאשר אותו, אבל אני לא מביא את זה בלי הסכמות ברורות.

אינגריד הר אבן:

אנחנו מדברים פה על ליבת החוק שהיא פתיחת הייבוא לתחרות. יחד עם זאת, סעיף 39 שמגדיר את העיקרון - - -

היו"ר איתן כבל:

עוד לא הגענו.

אינגריד הר אבן:

לא, שנייה. זה רלוונטי בדיוק כאן.

היו"ר איתן כבל:

אבל לי זה לא רלוונטי. אני מתנצל. לא הגעתי ל-39.

אינגריד הר אבן:

אבל - - -

היו"ר איתן כבל:

לא, אבל את כבר ותיקה פה.

אינגריד הר אבן:

אז אני אתייחס לסעיפים האלה: בנושא של סירוב לתת רישיון או ביטול רישיון, חייבים להכניס פה את השיקול של התחרות. הרי ממה נפשך? אם יבואו, ואני מתייחסת פה בפרט ליבואנים ישירים, מתנהל בצורה שפוגעת בתחרות, והרי החוק בדיוק את זה בא למנוע - - -

היו"ר איתן כבל:

אני מבין את מה שאת אומרת, - - -

אבנר פלור:

יש בסעיף 13 וגם ב-39, שיקולי תחרות.

אינגריד הר אבן:

הוא לא חל - - -

היו"ר איתן כבל:

חברים יקרים, אתם מדברים רק איתי. שתי נקודות אני רוצה לומר: אם נגיע ל-39, לכשנגיע, ולא יינתן המענה ההולם, אנחנו נחזור ונעסוק. ההתייחסות שלך, ואני ביקשתי גם מהיועץ המשפטי של הוועדה – אם לא יינתן מענה הולם, אנחנו נעסוק ונרחיב בשאלה הזאת.

איתי עצמון:

אני מזכיר גם שסעיף 13א(7), שהוא סעיף כללי שחל על כל סוגי הרישיונות ומאפשר התחשבות בהפרות חוק ההגבלים העסקיים לעניין מתן רישיון, טרם אושר.

היו"ר איתן כבל:

נקודת המוצא שאת מציגה, של לא לבלום, אלא אנחנו איתכם בתהליך הזה. אני גם סומך עליך שתעלי את זה שוב ושוב כפי שאת עושה בהצלחה מרובה, כשצריך וגם כשלא.

איתי עצמון:

האם סעיפים קטנים (ב) ו-(ג) הוקראו?

חוה ראובני:

(ב) ו-(ג) לא הוקראו.

היו"ר איתן כבל:

בבקשה, בואי נסיים את 34.

חוה ראובני:

"(ב) הרשות המוסמכת לא תבטל, תתלה או תגביל רישיון כאמור בסעיף קטן (א), אלא לאחר שנתנה לבעל הרישיון הזדמנות לטעון את טענותיו.

(ג) על אף הוראות סעיף קטן (ב), היה לרשות המוסמכת לייבוא יסוד סביר להניח כי מתקיימת לגבי בעל הרישיון עילה מהעילות האמורות בסעיף קטן (א), והיא שוכנעה כי קיים צורך דחוף להתלות את רישיונו לשם הגנה מיידית על שלום הציבור, רשאית היא, בהחלטה מנומקת בכתב, להתלות את הרישיון, לאלתר, ובלבד שתיתן לבעל הרישיון הזדמנות לטעון את טענותיו בהקדם האפשרי לאחר ההתליה, ולא יאוחר מתום 30 ימים ממועד ההתליה; התליה כאמור תהיה לתקופה המזערית הנדרשת."

איתי עצמון:

הסעיף מובא כרגע להצבעה עם התיקון בפסקה (6) שמצמצמת את ההתחשבות בעבירות ובכתבי אישום לעניין ייבוא אישי.

היו"ר איתן כבל:

מי בעד? ירים את ידו.

הצבעה

בעד – פה אחד

סעיף 34 א אושר.

היו"ר איתן כבל:

הצבעתי. אני בטוח שהשמיים לא ייפלו.

אהוד שניידר:

היו"ר איתן כבל:

שניידר, כשנגיע ל-13 חזרה, ועוד לא אישרנו אותו – חבל על הזמן.

אהוד שניידר:

אני לא רוצה לתקן את 13, אני רוצה להגיד שפה החלטה של רשות צריכה להיות מנומקת, שהחלטה לפי סעיף (ב) צריכה להיות מנומקת. מדוע שלא תהיה סימטריה?

היו"ר איתן כבל:

מה הבעיה, חוה?

חוה ראובני:

אני לא הבנתי. איפה אתה רוצה חובת הנמקה?

אהוד שניידר:

ב-(ב).

אורי מקלב (יהדות התורה):

אז לאחר שימוע יש הנמקה. זה טבעי.

חוה ראובני:

אין לי בעיה בהחלטה המנומקת.

אהוד שניידר:

היו"ר איתן כבל:

אין בעיה, עזוב. חברים, אני לא מניח שהוא - - -

אורי מקלב (יהדות התורה):

יש להם אפשרות להתלות את הרישיון. כמה זמן הם יכולים להתלות? גם לא כתבנו. - - - להתלות את הרישיון במקרים של בטיחות שלום הציבור. לא כתבת כמה זמן להתלות. אנחנו לא נכנסים לדברים - - -

היו"ר איתן כבל:

חברים, אני חושב שהסעיף הזה בהיר, נהיר - - -

איתי עצמון:

"החלטה מנומקת" נוסף?

היו"ר איתן כבל:

אוקי, נוסף "החלטה מנומקת". הסעיף אושר. בבקשה, 34ב.

חוה ראובני:

(א) הרשות המוסמכת רשאית לסרב לתת רישיון ייבוא, בהחלטה מנומקת ובכתב, אף אם מתקיימים במבקש הרישיון התנאים לקבלת הרישיון לפי חוק זה, אם בשלוש השנים שקדמו להגשת הבקשה לרישיון התקיימו במבקש הרישיון אחד מאלה:

(1) בוטל רישיון ייבוא שניתן לו לפי סימן זה; החלטה לפי פסקה זו תתקבל בהתחשב בין היתר בעילת הביטול לפי סעיף 34א ובמשך הזמן שחלף מאז הביטול;

(2) מבקש הרישיון לא קיבל רישיון ייבוא לפי סימן זה בשל מסירת מידע כוזב בבקשה לרישיון.

(ב) הרשות המוסמכת לא תסרב לתת רישיון לפי סעיף זה אלא לאחר שנתנה למבקש הרישיון הזדמנות לטעון את טענותיו לפניה.

הסעיף הזה מדבר על מבקש שיש לו איזשהו עבר מוכר לנו באותו תחום. אני מבקשת גם אולי להרחיב במעט את הסעיף, שזה לא רק יהיה המבקש, כי אנחנו נמצאים בעולם של תאגידים. אז יקים חברת בת שבאותה מאה אחוז שליטה - - -

היו"ר איתן כבל:

הוא יקבל בחברת בת בונוס.

חנה ראובני:

ואז אי-אפשר יהיה לסרב. השאלה היא אם לא צריך להגיד: במבקש הרישיון, בקרובו או בבעל עניין בו, ואם זה יחיד, אז זה אשתו.

איתי עצמון:

מה זה, בעל עניין?

חנה ראובני:

יש הגדרה של "בעל עניין".

היו"ר איתן כבל:

היא מבקשת לומר שיש לו יותר מדי דרכי מילוט בתהליך, כמו אלה שהם בעלי הבית ושום דבר לא רשום על שמם.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

אם זה תאגיד, אז תגידי: או בעלים של תאגיד. מה זה קשור לקרובו או לאשתו?

זאב פרידמן:

במקום לשקר הוא יגיד - - - אשתו.

חנה ראובני:

- - - אשתו או אח שלו יגיש את הבקשה.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

נו ואח שלו אמור? - - -

חנה ראובני:

צריך להוסיף: קרובו או בעל שליטה, באיזשהו אופן להרחיב את המעגל כדי למנוע - - -

איתי עצמון:

אבל אני צריך להבין מהי בדיוק ההרחבה.

היו"ר איתן כבל:

חווה, אנחנו רוצים שתבהיר לנו מהו מעגל ההדף.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

סליחה, למה אתם מרחיבים דברים שכבר הוחלטו כאן בעבר? אם כי עכשיו יש דיון נוסף. מאיפה כל ההחמרות והדברים? הרי אתם כאן הבאתם, וזה אושר בזמנו. נכון, היו בחירות, בדיון חדש. למה עוד פעם כל החפירות האלה? ומה זה האמירה: עם אחיו? מה, אחיו נושא בחטא אחיו? את אומרת שיחיד מבקש, אז אם גם תאגיד יכול לבקש, תגידי: או בעלים של תאגיד שקרו איתו דברים כאלה וכאלה. לא אשתו, ולא קרובו, ולא אחיו. זה לא קשור בכלל לדבר.

חווה ראובני:

החשש הוא שהם יהיו כסות שלו.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

סליחה, עם כל החשש, יש כאן זכויות לאנשים במדינה הזאת. רוצה להרחיב את זה לבעלים של תאגיד, את יכולה לומר. מאיפה הם מביאים את זה?

היו"ר איתן כבל:

חווה, אנחנו לא יכולים כל השנה "בדיקת חמץ", מסתובבים עם נר ובודקים בציציות של כל אחד ואחד. הנחת העבודה שלי היא שאם מישהו - - -

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

אבנר, מאיפה הדבר הזה?

אבנר פלור:

זה משהו רק של הנוסח עכשיו - - -

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

מאיפה? - - - מה פתאום דברים חדשים שלא היו? מאיפה ההחמרות? מה קרה מאז שהבאתם חוק שעמדתם מאחוריו? מה קרה פתאום?

חווה ראובני:

כפי שקרה בדברים אחרים. כל קריאה - - -

היו"ר איתן כבל:

הם תוך כדי תנועה, עוקצים אותם כל פעם.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים ישראל כץ:

כן, אבל עם כל הכבוד, אי אפשר לאלתר דבר שיהווה מכשול מיותר ולא צודק.

חווה ראובני:

השר קובע - - -

היו"ר איתן כבל:

חווה, זה לא השר קובע. אנחנו קובעים.

חוה ראובני:

השר קובע מהות.

היו"ר איתן כבל:

השר קובע מה הוא נותן לך. אנחנו קובעים מה יהיה פה.

אני רוצה להבהיר את הדבר הבא, ברשותכם. אני מסכים לחלוטין עם הדברים שהשר אומר, בלי קשר אם זה היה או לא היה, אני מדבר על העיקרון. אני לא רוצה עקרונות שמייצרים גלי הדף – הרי ברור לנו שכל הזמן מנסים למכור - - - אם האח, בסוף יסתבר שהוא שותף לפשע והוא נושא בכסות של אחיו, אז יש כאן הצהרת שקר.

הנחת העבודה שלי מתקיימת בחקיקה כל השנים שאני פה, שהרוב המכריע אלה אנשים ישרי דרך. והגנבים, והרמאים והתחמנים, זה השוליים של השוליים, ואי אפשר בגללם להרוג את כל השאר. אתה מכיר את זה, זאב, מהחקיקות האחרות שכל הזמן מהלכים עלינו אימים שאם, ואם, ואם, כולם גנבים. לא יודע איך בנינו מדינה פה. באמת אנחנו כל היום גנבים, רמאים - - -

אבנר פלור:

בסדר.

היו"ר איתן כבל:

חזרתם בכס?

אבנר פלור:

כן, חזרנו.

חוה ראובני:

כן, את המדיניות של הממשלה השר מחליט. לא אנחנו.

זאב פרידמן:

אם אנחנו לוקחים את התפיסה הזאת, אז באופן עקרוני, כשמדברים על ייבוא אישי, למשל, זה משפחה שיש שם חמישה ילדים מעל גיל 18, פירושו, מביאים חמישה רכבים.

היו"ר איתן כבל:

כן, בסדר.

זאב פרידמן:

רק שנדע את זה.

קריאות:

היו"ר איתן כבל:

סליחה, שאף אחד פה לא יפריע לי. חוה, יש משהו לא ברור?

חנה ראובני:

ברור לי.

היו"ר איתן כבל:

את מבקשת ממנו הסבר מה אני אומר?

חנה ראובני:

ברור לחלוטין.

היו"ר איתן כבל:

תודה.

אני רוצה להבהיר את עמדתי בעניין הזה. ייבוא אישי הוא – גם אם יש עשרה והיתה להם זכות גדולה. הרי מה העניין? אנחנו רוצים לגרום לאנשים לייבא רכב במחיר זול. זה כמו שתגיד לי, מה, למה יש לו שני רכבים בבית? אם הוא יכול והוא יכול להביא את זה, תפדל. אם הוא נוכל, יש מסלולי נוכלות. אם הוא נוכל בשלב כזה או אחר, נתפוס אותו במקום שאתה תופס אותו. אתה לא יכול לדבר על פתיחת שוק, וכל הזמן לשים מכשולים וחסמים. אם יש עשרה בבית, והעשרה יכולים לייבא, כל אחד לשימושו שלו, בהתאם לתקנות והכללים שקבענו ונקבע פה, מבחינתי אין בעיה.

מי בעד 34 כניסוחו, כפי שהוקרא, בלי התוספת שנתבקשה?

הצבעה

בעד – פה אחד.

סעיף 34 אושר.

היו"ר איתן כבל:

תודה רבה, הסעיף אושר.

הישיבה נעולה. תודה רבה לכם.

הישיבה ננעלה בשעה 12:00.