

22 בספטמבר 2019
סימוכין: 1196358

לכבוד:
מהנדס שמעון עובדיה,
הנדסת רכב ותקינה, אגף הרכב,
משרד התחבורה והבטיחות בדרכים,
תל אביב

שמעון שלום רב,

הנדון: תגובת איגוד יבואני החלפים לרכב לשימוע למדיניות ולדרישות החובה של מוצרי תעבורה

הערות כלליות :

- א. תשובתנו נשענת על הצורך בסנכרון ותיאום בין מסמך "מדיניות משרד התחבורה ליצור ליבוא ולסחר..." לבין "חוק רישוי שירותים ומקצועות לרכב" ולמדיניות הממשלה באופן כללי להפחתת רגולציה, התאמה לתקינה ולהתנהלות בינ"ל, הגדלת היצע המוצרים לצרכן, קידום התחרות והוזלת המחיר לצרכן, לרבות באמצעות יבוא מוצרי תעבורה חלופיים או במסלול יבוא מקביל. על מסמך המדיניות למוצרי תעבורה לשקף זאת.
- ב. מסמך זה מתייחס לשימוע שהועבר במסודר לאיגוד לשכות המסחר. ככל שישנן גרסאות עדכניות יותר של מסמכי המדיניות נבקשכם להעביר לידיעתנו במישרין, וכן לתת אורכה נוספת לבחינתן.
- ג. נוכחנו לדעת כי ישנם פערים משמעותיים בין מדיניות משרד התחבורה לגבי מוצרי התעבורה מול הדרישות הקיימות במערכות רגולטוריות נוספות ובעיקר רשויות המכס וצו יבוא חופשי שבאחריות משרד הכלכלה. אנו מצפים כי המשרד יפעל להטמיע ולסנכרן את המדיניות מול גורמי הרגולציה הללו.
- ד. הגם שנתבקשנו להגיב רק על השינויים המסומנים בצבע – נוכחנו כי יש סוגיות נוספות המחייבות שיפור המדיניות ותיקוני הנוסח. לפיכך מצאנו לנכון להעביר את הערותינו במקרים המחייבים זאת גם לסעיפים שלא עברו שינוי מהגרסה הקודמת.

תזכורת – עמדתנו לגבי הפיקוח על מוצרי תעבורה שאינם נדרשים בתקינה :

נבקש להזכיר את עמדתנו שהובהרה במכתבנו מיום 10 בספטמבר 2019 :

אגוד יבואני החלפים תומך ומכיר בחשיבות הפיקוח על מוצרי תעבורה המוגדרים כבטיחותיים ומחוייבים בתקן בינלאומי או ישראלי.

אנו חולקים על עצם ההצדקה החוקית למשטר פיקוח טרום יבוא של משרד התחבורה על קבוצת מוצרים שאינם נדרשים בתקינה, אינם נכללים ברשימת המוצרים שקבע השר בסעיף 108 בחוק, אינם נכללים ברשימת המוצרים המופיעים בתוספת השנייה אשר ב"צו יבוא חופשי" ושאינן בה היבטים בטיחותיים או סביבתיים.

עמדתנו היא כי מוצרי תעבורה הם אותם המוצרים שמחוייבים בעמידה בתקן בלבד. נדגיש - יש מקום לפיקוח מטעם משרד התחבורה אך ורק על קבוצת מוצרי התעבורה המוגדרים בתוספת השלישית אשר ב"צו רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב (ייצור מוצרי תעבורה, ייבואם והסחר בהם) התשע"ח 2018".

קיימת רשימה אחת אותה קבע השר של מוצרי תעבורה שעליהם יחולו ההוראות לעניין יבוא, וזו הרשימה הקובעת לצרכי הפיקוח. אין כל מקום לקיים פיקוח של משרד התחבורה בנמלים על שאר המוצרים שאינם בהם היבטים בטיחותיים או סביבתיים. הפיקוח על מוצרים אלה ייעשה כפי שנעשה עד כה: ביקורות תקופתיות על ידי המעבדות המוסמכות ובאתר היבואן.

דרישות סימון טרום יבוא למוצרים שאינם מוגדרים "מוצרי תעבורה" אינן חוקיות ולפיכך אין לכפות עליהם דרישות סימון בלתי ישימות ואין להטיל סנקציות בגינן¹.

¹ לתשומת לב - חלק 1 - מדיניות רגולטורית של מוצרי תעבורה: סעיף 3.3 מדיניות רגולטורית ביבוא מוצרי תעבורה לפי צו יבוא חופשי, סעיף ב: בסעיף זה כתוב במפורש שמוצרי תעבורה שאינם תחת תקינה, הבקרה על קיום "דרישות כלליות...סימון, חבות מוצר..." , תעשה במסגרת הפיקוח התקופתי של המעבדות. כלומר, גם כאן מפרידים בין מוצרי תקינה וכאלה ללא תקינה והפיקוח במחסן היבואן ולא בנמל. כמו כן, כל סעיף 3 מתייחס למוצרים שאינם בתקינה ולא אמורים להיבדק בנמל במסגרת "טרום יבוא".

הערות לסעיפים :

חלק 3 - דרישות חובה למוצרי תעבורה השייכים לקבוצת השיוך התקנתי :

סעיף 4.2, ז' + ח' :

סימון מוצרי תקינה: יש למצוא מנגנון שיאפשר סימון גם לאחר היבוא (במחסני ערובה, בסטטוס "הסגר" באתר היבואן וכד') בתנאי שהמוצר עומד בכל הפרמטרים הנוגעים לאיכות המוצר, בטיחותו וכד'.

למען הסרת כל ספק – במידה והתגלה ליקוי בטיחות או סביבתי במוצר שבתקן, האיגוד תומך באיסור הכנסת המוצר לארץ אפילו אם האיסור כרוך בגריטת המוצר הפגום.

סעיף 4.2, ח', 2 :

במוצרים שאינם חייבים בתקן, הדרישה כעת ששם היצרן שיהיה רשום על האריזה הוא זה שמופיע בחשבונית היבוא; זוהי דרישה מופרכת מיסודה! הסבר:

פעמים רבות היבוא נעשה שלא ישירות מהיצרן אלא דרך ספק. הוא זה אשר מוציא את חשבונית היבוא. בניסוח הזה מסתתרת דרישה לחשוף את שם הספק על המוצר ובכך מופר כלל יסוד: שמירת הסודיות המסחרית; אף יבואן לא יסכים לחשוף את שם הספק שלו.²

עמדתנו היא כי הדרישה צריכה להיות שם היבואן כחובה. אם היבואן יחפוץ לרשום גם את שם היצרן או את שם הספק, זה יישאר לשיקולו הבלעדי.

חלק 4 דרישות חובה למוצרי תעבורה השייכים קבוצת השיוך הייעודי:

פרק ז' - יבוא מוצרי תעבורה מאותו דגם, יצרן ומקום ייצור (יבוא מקביל) :

סעיף 2.2, ג' :

רשימת הדגמים עשויה להגיע לאלפי דגמים של היצרן (לדוגמא: יבוא של מוצרים מקוריים). בלתי סביר שהיבואן יתבקש להכין רשימה של אותם אלפי דגמים.

מה שנכון לבקש: תיאור המוצר, שם יצרן ופרט מכס בלבד.

לדוגמא: דיסקית בילום; יצרן X; סעיף מכס 9999.9999.

² דוגמא: מזגן מתוצרת "טורנדו". היצרן הוא Midea (סיני). על המוצר (כך גם בפרסומות), מופיע שם המותג בלבד.

ממילא המעבדות אינן מסוגלות לבדוק (ולאחסן את כל הניירת הכרוכה בכך) של כל טווח המוצרים ולפיכך איננו רואים טעם לכך.

סעיף 2.2, ד', ז'.

א. בניסוח הקיים כעת, ישנה דרישה לבדוק את "כלל הדגמים במשלוח". ברוב המקרים המשלוח מכיל מאות דגמים שונים ואין זה מעשי לבדוק מאות דגמים. גם היבואן הראשי אינו נדרש לבדוק מאות דגמים אלא מדגם של מספר מוצרים שמאשרים את כלל התוצרת של אותו יצרן. אנו מבקשים שייכתב במפורש שהבדיקה תיעשה על מדגם ועל פי הנוסחה שנקבעה במסמך "מדיניות משרד התחבורה..." משנת 2018 (פרק ב' סעיף 5).
ב. בסעיף ז' כתוב כי אישור המעבדה יינתן "ובתנאי שכמות הדגמים שנבדקה על ידי המעבדה המוסמכת תואמת את כמות הדגמים עליהם הצהיר היבואן כי ברצונו לייבא". ניסוח זה אינו מובן. היבואן שולח למעבדה המפקחת רשימה של 1000 דגמים ובפועל ייבא רק 200 דגמים. על פי הכתוב בסעיף, ניתן להבין כי אם ביקש היבואן אישור ל- 1000 דגמים עליו לייבא 1000 דגמים. בקשתנו: יש לנסח מחדש סעיף זה; אין מקום להגדרה "תואמת". יש לכתוב כי מספר הדגמים שמייבא היבואן לא יעלה על המספר שעליו הצהיר היבואן כי בכוונתו לייבא.

סעיף 2.2, ח':

במקרה שהמעבדה דוחה את הבקשה, הדיווח והנימוקים לדחייה יישלחו גם ליבואן.

חלק 5 - דרישות חובה ישראליות למוצרים שאינם נדרשים לעמוד בדרישות תקן

הערה כללית – טעות במספור :

יש טעות סופר במספור בחלק זה; המספור של הסעיפים הראשיים מתחיל ב- 2 במקום ב- 1, הסעיף השני ממוספר בספרה 3. יש לתקן.

סעיף 2.4.1 עמ' 31 :

יש להסיר את ההוראה הבלתי חוקית "לפני הייבוא...". על הסימון של מוצרים אלה להיעשות על פי החוק להגנת הצרכן (כך נעשה בענפים אחרים כגון מזון, חשמל וכד') באתר היבואן, טרום ניפוק. סימון טרום יבוא רק למוצרים שקבע השר, כל שאר הסימון ייעשה לפני ניפוק.

סעיף 2.4.2, ב (1), (2) :

א. הדרישה כי לפחות 99% מרכיבי הייצור מקורם בארה"ב כתנאי לרישום שהמוצר יוצר בארה"ב הינה דרישה מופרכת שאינה מתאימה לחוקי המכס בארה"ב. בכל כלכלות המערב ובכל סוגי התעשיות יש תמהיל של חומרי גלם ורכיבים שחלקם מקומי וחלקם מיובא המשמשים לייצור. הגדרת המוצר כ-Made in USA, ממילא קיימת בחוקי המכס בארה"ב ותלויה באחוזי התשומות האמריקאיות בתהליכי הייצור. היצרנים והיצואנים בארה"ב מודעים לחוקים הללו ומקיימים אותם כהילכתם (הסנקציה על אי קיום הוראות המכס בארה"ב עשויה להיות קטלנית ליצרן) ומכל מקום אינה 99%. הסבר בהמשך.

כמו כן, סעיף זה הוא בלתי ישים. היבואנים לא מקבלים מידע על אחוזי המרכיבים בכל מוצר, לא מארה"ב ולא ממדינות אחרות. אף יצרן אינו מוכן לחשוף את מקורות חומרי הגלם והרכיבים שלו לגורם שאינו רגולטורי בארצו הוא. היבואן מקבל את המידע על ארץ הייצור מספק המוצר ויש להסתפק בכך.

ב. יש כללים בינ"ל להגדרת ארץ המקור של המוצר ואין שום מקום להמציא את הגלגל ולייצור למוצרי תחבורה הגדרה ייחודית ושונה מהמקובל. להלן ציטוט מתוך הסכם הסחר בין ישראל לארה"ב, בנושא "כללי מקור", עליו חתום משרד הכלכלה והתעשייה :

<http://economy.gov.il/InternationalAffairs/TradePolicyAndAgreements/BilateralAgreementsDivision/Pages/USA.aspx>

[http://economy.gov.il/InternationalAffairs/TradePolicyAndAgreements/BilateralAgreementsDivision/USA2/FreeTrade/usaENGRulesOrigindocx%20\(1\).pdf](http://economy.gov.il/InternationalAffairs/TradePolicyAndAgreements/BilateralAgreementsDivision/USA2/FreeTrade/usaENGRulesOrigindocx%20(1).pdf)

..."

קריטריונים לקביעת מקור המוצר :

1-1 - מוצר שהופק במלואו בשטח אחד הצדדים להסכם.

ההגדרה היא כללית "מוצר שכולו גודל או יוצר בצד להסכם" הינו מוצר מקור.

1-2 מוצר הכולל תשומות ורכיבים מיובאים :

- תשומות המיובאות צריכות לעבור "שינוי משמעותי". זה קורה כאשר תהליך העיבוד יוצר מוצר חדש השונה מן החומרים המיובאים ממנו נוצר.
- סכום ערך החומרים ועלויות הייצור בישראל צריכים להיות לפחות % 35 מערך המוצר המיוצא". להבהרה – מדובר בהסכם דו צדדי, ולפיכך מה שרשום לגבי ישראל תקף גם לגבי הגדרת מוצר אמריקאי.

לאור זאת עמדתנו כדלקמן – יש להסיר לחלוטין את כל סעיף 2.4.2, ב.

חלק 6 - בטיחות מוצר התעבורה :

פרק א' - הוראות והתנהלות בטיחותית :

סעיף 2.2 (3). עמ' 34 :

יש להוסיף לסעיף זה בסופו את המלים "על פי דין". במידה ויש מחלוקת, בית המשפט הוא זה שיכריע.

חלק 7 - נוהל בדיקה פיקוח ושחרור טובין מיובאים ע"י מעבדה מוסמכת לרכב

פרק ב' : אישור דגם/דגמים :

סעיף 3.2 עמ' 39 :

בדומה לסעיף קודם, הדרישה לפרט ולהביא את כל התיעוד הנדרש לכל הדגמים הינה דרישה מופרכת ולא ישימה; היבואן מייבא אלפי דגמים ודרישה להגיש מסמכים לכל אותם דגמים היא עומס בירוקרטי בלתי אפשרי ליצרן, ליבואן ולגוף הבודק.

סעיף 3.4 :

מדובר בסעיף חיובי; חשוב שההסבר "דגם יחיד או מספר דגמים מאותה משפחה" יינתן **בראש הסעיף** או הפרק ולא "יתחבא" בתת הסעיפים.

סעיף 3.8 :

במקרה שהמעבדה דוחה את הבקשה, הדיווח והנימוקים לדחייה יישלחו גם ליבואן.

סעיף 4.3 עמ' 40 - תוקף אישור דגם/דגמים במסגרות היבוא :

תת סעיף א' מתייחס ליבוא מקביל; תת סעיף ב' מתייחס ליבוא מוצר תעבורה מקורי. רוב היבוא המקביל בענף החלפים לרכב הוא של מוצרי תעבורה מקוריים כלומר, יש שילוב בין תת סעיפים א'+ב'. יש לנסח זאת בהתאם.

סעיף 5 - כמות הדגמים המינימלית הנדרשת לבדיקה מאותו יצרן :
כפי שכתבנו לעיל בסעיף 3.4, יש לחדד את ההנחיות לבדיקת הדגמים שייבדקו ולהציבן **בתחילת המסמך** ולא באמצעו, מאחר שבסעיפים קודמים יש מקום לפרשנויות שונות.

לחילופין, בכל סעיף בו יש התייחסות לבדיקות דגמים, יש להוסיף הערה "בכפוף סעיף 3.4" (אליו התייחסנו לעיל) על מנת למנוע מקום לפרשנויות שאינן ברוח המדיניות.

סעיף 5.1 עמ' 40 :

נזכיר כי ליבואן העוסק ביבוא מקביל אין אפשרות להשיג ולהגיש את מסמכי היצרן (תיעוד אב טיפוס וכד').

פרק ג': אישור לשחרור טובין מהמכס :

סעיף 3.2, ה' :

ההגדרה "כמות קטנה והגיונית" אינה מספקת; יש צורך בהגדרה מדוייקת.

פרק ה': "מסלול ירוק" :

סעיף 2.1 דרישות סף להצטרפות ל"מסלול הירוק" סעיף א', עמ' 50
במשלוח יכול שיהיו מוצרים בתקן ומוצרים שאינם בתקן. יש להגדיר כי משלוח אשר יש בו לפחות מוצר אחד (או יותר) שבתקן, יחשב כ"משלוח בתקן".

סעיף 2.1, ד' :

ניסוח הסעיף לקוי. הטקסט "יבואן המאפשר" אינו פרמטר נכון. יש לדעתנו לכתוב: "יבואן אשר יש לו הסכם פיקוח עם אחת מהמעבדות".

סעיף 2.4 - העילות להוצאת יבואן מ"מסלול הירוק" וביטול ההקלות, ב', עמ' 51 :
מדובר בסעיף דרקוני, שהרי במחזורים של מיליוני פריטים בשנה, סביר שתהיינה טעויות. גם סעיפים ג' או ד' עלולים להיות מפורשים לחומרה ולגרום להוצאת יבואן ממסלול ירוק בשל ליקויים אקראיים, טעויות אנוש, טעויות הקלדה וכדומה שלא נעשו במכוון.

יש צורך לבנות מדרג סביר של הצטברות תקלות (מספר תקלות לתקופה, הודעת התראה ליבואן וכד') שימנע פגיעה שלא לצורך ביבואנים המקפידים על שמירה על החוק ועל נהלי עבודה מסודרים.

פרק ו': הפרת אמון:

סעיף 2.1 - העילות להכנסת יבואן לסטאטוס "מפר אמון":

בדומה לנושא המסלול הירוק, גם בפרק זה ישנם סעיפים העלולים להביא להגדרתו של יבואן כמפר אמון בשל טעויות מקריות, אי הבנה, שגיאת הקלדה ותקלות בתום לב העלולות להתרחש בסוג פעילות זו, ובכל ענפי המסחר באשר הם – בעיקר סעיפים א-ד.

גם במקרה זה, יש צורך לבנות מדרג סביר של הצטברות אירועים היכולים להגדיר הפרת אמון, תוך הימנעות מתיוגו והגדרתו של יבואן שומר חוק כ"מפר אמון" בשל אירועים מקריים או ליקויים שאינם מהותיים.

נספח ט' (עמ' 67):

מפעם לפעם מתנהל יבוא לשם יצוא. כלומר, מקרים בהם היבואן מתבקש לתווך במוצרים שאינם מתאימים לשימוש בארץ. במשרד הכלכלה יש נוהל "יבוא לשם יצוא" בו מתחייב היבואן לייצא את המשלוח (כולו או בחלקים) כאשר הטובין מאוחסנים במחסני היבואן בצורת "הסגר" עד ליצוא סופי של הטובין. בהתאם כך - כפי שנספח ט' מאפשר יבוא לשם ייצור, נבקש ליצור נוהל של יבוא לשם יצוא.

בברכת שנה טובה,

יוסי סקורניק,

יו"ר איגוד יבואני החלפים לרכב