

לשכת סמנכ"ל בכיר תנועה
רח' בנק ישראל 5, ג'נרי A
ת.ד. 867, ירושלים 91008
טל': 02-6663280-1
פקס: 02-6663226
ד' שבט, תשע"ט
10 ינואר, 2019
סימוכין: 002196
תיק: תיקוני חקיקה ראשית

אל : תפוצת שימוע ציבורי חוק רישוי שירותים לרכב

הנדון: תיקון חוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, תשע"ו-2016

במהלך שלוש השנים האחרונות מאז כניסתו של החוק שבנדון לתוקף, מיישם מנהל תנועה את סעיפיו. במהלך יישום החוק במתכונתו הנוכחית התגלו מספר קשיים מהותיים בקיום סעיפיו כפי שנפרט בהמשך. לאור האמור, מבקש המשרד לבחון עדכון סעיפי החוק בנושאים הבאים:

1. סעיף 1 בחוק - הגדרות:

- 1.1 הגדרה חדשה - "חברה" - כהגדרתה בחוק החברות, תשנ"ט 1999.
- 1.2 הגדרה חדשה - "מוצר תעבורה מיוחד יצרן" - מוצר שחודש לשימוש על ידי יצרן רכב במדינת חוץ או מי שהוא הסמיך לכך או על ידי בעל רישיון לייצור מוצרי תעבורה שייצר את המוצר.
- 1.3 ההגדרות "רכב חדש" ו-"רכב שנרשם במדינת חוץ" - יימחקו.
- 1.4 הגדרה חדשה "מספר שלדה" - כהגדרתו בתקנות התעבורה
- 1.5 הגדרה חדשה "יצרן מרכבי רכב במדינת חוץ" - יצרן במדינת חוץ המבצע פעולות לייצור שלב 2 ומעלה של רכב שיוצר בשלבים כהגדרתו בתקנה 282(א)(3) לתקנות התעבורה, ומסמכי התקינה על שמו.
- 1.6 תיקון הגדרת "רכב" - "כהגדרתו בפקודת התעבורה למעט רכב מסוג מכונה ניידת ורכב הפטור מרישום ורישוי T3"
- 1.7 תיקון הגדרת "סוג רכב" - (5) המילים "ו"מכונה ניידת" יימחקו ואחרי המילים "רכב מסוג T" יבוא "למעט T3"
- 1.8 הגדרת "רישיון להתקנת מוצר תעבורה ברכב" - כמשמעותו בסימן לפרק ז"
- 1.9 תיקון הגדרת "שירות רכב" - (8) התקנת מוצר תעבורה ברכב"

הסבר:

1.1 במהלך יישום הוראות החוק בשנים האחרונות התברר כי קיימת בעיה לבדוק עמידה בדרישות החוק לרבות דרישת הון עצמי לעניין תאגיד שהינו שותפות. הבדיקה האמורה היא מאוד קשה עד בלתי אפשרית וזאת בין היתר מפני שבשותפויות ההון העצמי מבוסס על הון עצמי של כל אחד מהשותפים וכמעט בלתי אפשרי להגיע להון העצמי של השותפות עצמה, כאשר חברה מחויבת בהגשת דוחות כספיים שדרכם ניתן לבצע את הבחינה של ההון העצמי ולבדוק את הצהרות מבקש הרישיון. בנוסף, המונח "תאגיד" אינו מוגדר באופן ממצה בחוק החברות או בכל חיקוק אחר

בישראל. דבר הגורם קושי בהבהרת המונח, לכן מוצע להחליף את המונח "תאגיד" ל- "חברה".
בהתאמה, יתוקנו כל סעיפי החוק המתייחסים לדרישות מבעל רישיון, כך שייירשם "חברה" במקום
"תאגיד רשום כדין בישראל".

1.2 נוכח העובדה כי קיימים מקרים רבים בהם היצרן שולח ליבואן מוצרי תעבורה מסוימים מחודשים
ולא חדשים וכי מדובר על מוצרי תעבורה באיכות טובה שאישר היצרן וכי עד כניסת החוק לתוקף
הייתה למוצר זה התייחסות בדומה למוצר תעבורה חדש ללא מגבלות החלות על מוצר תעבורה
משומש.

1.3 בעקבות פניות מבקשי רישיון ליבואן עקיף שנתקבלו במשרד, מהן עלה כי הגבלת יבוא רכבים
חדשים ורכב שנרשם במדינת חוץ ל-12 חודשים ממועד ייצור הרכב (בהתאם להוראת תקנה
282(א)(3) לתקנות התעבורה), מגבילה מאוד את האפשרות לייבוא רכבים לישראל, במיוחד ביחס
ליבואנים עקיפים, אשר מבקשים לייבא לישראל בעיקר רכבים שנרשמו במדינת חוץ. לפיכך, בחן
המשרד את האפשרות לאפשר יבוא ורישום של רכבים שטרם חלפו 18 חודשים ממועד הייצור
שלהם (במקום 12 חודשים כיום). לפי בדיקת המשרד, לא קיימים פערים מהותיים בין יבוא רכב
שחלפו 12 חודשים ממועד ייצורו לבין רכב שחלפו 18 חודשים ממועד ייצורו. בכלל זה, לא אותרו
פערים מהותיים בדרישות החובה המשתנות מעת לעת, שחלו במעבר משנה לשנה. לפיכך, ובמטרה
להסיר חסם יבוא נוסף זה, מוצע למחוק את הגדרות "רכב חדש" ו- "רכב שנרשם במדינת חוץ",
ולתקן את סעיף 32 לחוק באופן שיתיר לכל סוגי היבואנים המסחריים לייבא לישראל רכב שטרם
חלפו 18 חודשים ממועד ייצורו, ללא תלות בסוגיית רישומו במדינת חוץ.
על מנת להבטיח את "טריות" הרכבים שייבאו לישראל לנוכח השינוי האמור, מוצע לקבוע את
ההגבלות הבאות:

(א) לקבוע דרישה, לפיה תנאי ליבוא רכב לישראל על ידי יבואן מסחרי יהיה הצהרת היבואן כי
הרכב עומד בדרישות החובה הישראליות שיהיו בתוקף במועד הגשת בקשת רישיון יבוא רכב
– זאת, כדי להבטיח שככל וכל שינוי בדרישות החובה מאז יוצר הרכב ועד יבואו ורישומו
בישראל, הרכבים שייבאו לישראל יעמדו בדרישות העדכניות למועד הייבוא;

(ב) להגביל את מספר הקילומטרים הכולל שעבר הרכב ל-150 ק"מ (בדומה למצב כיום);

(ג) מועד ייצור הרכב יירשם ברישיון הרכב- למען שקיפות המידע מול רוכשי הרכב לאורך חיי
הרכב;

[תיקונים מתאימים יידרשו בסעיף 32 ו-253 לחוק וכן תיקון תואם של הוראת תקנה 282(א)(3)
לתקנות התעבורה]]

1.4 בחוק קיים שימוש במונח "שלדה", לכן מוצע להבהיר כי הגדרתו היא לפי תקנות התעבורה.

1.5 מוצע להגדיר את יצרן שלב 2 במדינת חוץ ולקבוע לו את התנאים, הדרישות והחובות בהם יצטרך
לעמוד. ניתן לראות כיום יותר יבוא מיצרני שלב 2, שכרגע בחוק מוגדרים כיצרן רכב במדינת חוץ
ויבואן מסחרי שמייבא מיצרן כאמור מחויב לעמוד בדרישות של יבואן ישיר ולספק את
התחייבויות של יצרני הרכב, התחייבויות שמעצם היותם יצרני שלב 2 לא יכולים להיות רלוונטיים
ולא ניתן לספק אותם כפי שנדרש מיבואן הישיר. גם הגדרת היבואנים כיבואן עקיף לא נכונה, כוון
שיצרן שלב 2 לא יוכל לעמוד בדרישות בהם נדרש לעמוד הסוכן הראשי. לכן מוצע להדיר את
העניין של יבוא מיצרני שלב 2 במסגרת הסדרה נפרדת.

1.6 עם כניסת החוק ויישומו נמצא כי זה אינו נותן מענה הולם לתחום הצמ"ה כך למשל המציאות
בשטח הוכיחה שיבואן זעיר כהגדרתו בחוק המורשה לייבא עד 20 כלי רכב אינו מתאים ביחס
ליבואן זעיר של צמ"ה, הגדרת רכב חדש/משומש ביחס למכונה ניידת שונה מאחר שזו נמדדת על
פי שעות מנוע ולא ק"מ, מתן שרותי תחזוקה, הון עצמי ועוד. כך גם לגבי כלי רכב הפטורים
מרישום ורישוי אשר לגביהם לא נדרשים שרותי תחזוקה, גובהה ההון העצמי הנדרש לגביהם
בחוק אינו ריאלי, ומרבית הגדרות החוק אינן נוגעות לסוג זה של רכב.

לאור האמור לעיל אנו מוצאים כי יש לפטור את תחום הצמ"ה ואת כלי הרכב הפטורים מרישום
ורישוי מהגדרה של רכב ולהטיל עליהם הוראות סעיפים בודדים אשר יסדירו תחומים אלו.

1.7 בהתאמה להוצאת "מכונה ניידת" מהגדרת רכב בסעיף 2 לחוק, מוצע לתקן גם את הגדרת "סוג
רכב" שמתייחסת ל"טרקטור" ומכונה ניידת", כך שתוציא מגדרה את המכונה הניידת, אשר סיווגה
המשני לפי תקנה 271א לתקנות התעבורה הוא T3.

1.8 בעת חקיקה החוק לא הופרדה התקנת מוצרי תעבורה והוכנסה תחת פרק של התקנת רכב. תוך
כדי חקיקת התקנות מכוח החוק, ראינו כי יש צורך להקל בדרישות להתקנת מוצרי תעבורה

"פשוטים" שאין בהם כדי לשנות משמעותית את מבנה הרכב או תפעולו ולכן הוחלט להפריד את ההתקנות ולעגן אותם בפרק נפרד.
1.9 ראה הסבר לסעיף 1.8 לעיל.

2. סעיף 3 בחוק – מתן שירות רכב וחובת רישיון:

יש להוסיף סעיף (9) – "תנאים והגבלות שמטרתם להבטיח ולעודד תחרות"

הסבר:

כאשר יש כשל תחרותי, יש צורך להגביל את בעל הרישיון בצורה שתאפשר יותר תחרות. במהלך יישום הוראות החוק בין היתר בתחום מוצרי התעבורה, עלה חשש שקיים תיאום מחירים משתמע. חשש זה מתעצם לאור העובדה שבעלי רישיון סחר במוצרי תעבורה מנויים על שירותי מערכות מידע שמספקות ציטוטי מחירים למוצרי התעבורה הנמכרים בארץ. סעיף 3(ב) לחוק קבע שמנהל רשאי להטיל תנאים והגבלות שיחולו על בעל רישיון. סעיף זה לא פירט תנאים והגבלות מתחום דיני ההגבלים העסקיים ודיני התחרות. לאור האמור, ולאור הצורך שהתגלה בהטלת תנאים שיעודדו תחרות מוצע להוסיף תת סעיף 3(ב)(9).

3. סעיף 7 לחוק- תקופת רישיון או אישור:

1. בסעיף 7(א) לחוק יבוא –

(א) תקופת תוקפם של רישיונות לפי חוק זה תהיה שש שנים, ולעניין רישיון יבואן זעיר – שנתיים ותסתיים ביום 31 בדצמבר של השנה השישית או השניה בהתאמה, שלאחר השנה שבה ניתן או חודש, לפי העניין; ואולם תקופת תוקפם של רישיונות ואישורים כמפורט להלן תהיה עד ל-31 בדצמבר של השנה שבה ניתנו:

(1) אישור לייצור ~~דגם~~-רכב לפי סימן ב' לפרק ג' ואישור לייצור דגם מוצר תעבורה לפי סימן ב' לפרק ז';

(2) רישיון ייבוא רכב לפי סעיף 31 ורישיון ייבוא רכב מסוג מכונה ניידת לפי סעיף 37.

(ב) על אף האמור בסעיף קטן (א), תקופת תוקפו של רישיון או אישור כאמור באותו סעיף קטן לא תעלה על תקופת תוקפם של מסמכים שהם תנאי לנתינתו לפי חוק זה; הוארך תוקפם של אותם מסמכים לפני תום תקופת הרישיון או האישור, יגיש בעל הרישיון או בעל האישור למנהל את המסמכים המעודכנים; אישר המנהל, להנחת דעתו, את המסמכים המעודכנים, יאריך את תקופת הרישיון או האישור בהתאם, עד

לתום תוקפם של המסמכים או עד לתום תקופת הרישיון או האישור לפי סעיף זה, לפי התקופה הקצרה.

הסבר:

מוצע לקבוע שתקופת תוקפם של רישיונות לפי החוק תסתיים ביום 31 בדצמבר של מועד תוקפו של החוק לפי העניין, וזאת, משיקולים תפעוליים של מועדי הנפקת הרישיונות וחידושם.

2. בסעיף 7(א)(1) מוצע למחוק את המילה דגם – ראה את האמור בתיקון המוצע לסעיף 21 להלן.

3. בסעיף 7(א)(2) לחוק, יש למחוק את המילים "רכב מסוג" לפני המילים "מכונה ניידת"

הסבר:

מכונה ניידת הוחרגה מהגדרת רכב, במסגרת תיקון זה, לכן רישיון היבוא שלה איננו עוד רישיון יבוא ל"רכב מסוג מכונה ניידת" אלא למכונה ניידת בלבד.

4. הוספת סעיף 9א- פטור פרטני מתנאים לקבלת רישיון לפי החוק או מדרישות מבעל רישיון:

מוצע להוסיף סעיף שמסמיך את המנהל לפטור מבקש רישיון מתנאים לקבלת הרישיון ובעל רישיון מחובות הקבועות בחוק בנוסח הבא –

9א. "המנהל רשאי, בנסיבות מיוחדות ובהחלטה מנומקת בכתב, לפטור מבקש רישיון לפי החוק מהתנאים לקבלת הרישיון, כולם או חלקם, או לפטור בעל רישיון מדרישה הקבועה בחוק, אם לפי שיקול דעתו, נחוץ הדבר לשמירה על בטיחות הרכב, הגנה על שלום הציבור ובטיחותו, קידומה של התחרות והגנת הצרכן."

הסבר:

נכון להיום אנו נתקלים בהרבה מצבים בהם אנו רואים כי יש מקום לתת פטור פרטני למבקש רישיון או לבעל רישיון והפרמטר לפיו ניתן לתת פטור לא קיים בחוק או בתקנות כיוון שבעת כתיבתן הנושא לא היה לנגד עינינו. ההסדר הנוכחי הקבוע בסעיף 9 לחוק, עניינו קביעת הסדרי פטור גורפים, החלים על כלל השוק, ולכן מצדיק את עיגונו בתקנות, אולם מקשה מאוד על ההתנהלות השוטפת של המנהל כרגולטור בשוק, ועל מתן פתרונות מיידיים, במקרים שמצדיקים זאת, לפי שיקול דעתו המקצועי של המנהל. הצורך למתן פתרונות נקודתיים, מתעורר בדרך כלל ביחס לגורמים חדשים המבקשים להיכנס לשוק ולהגביר את התחרות בו, אשר מסיבות שונות, אינם מסוגלים לקיים את כלל הדרישות שנקבעו בחוק, ולכן התיקון המבוקש, יאפשר גם את הגברת התחרות בשוק, ככל שישתכנע המנהל כי יש הצדקה עניינית לפטור הנקודתי כאמור.

5. הוספת סעיף 10א- צו הפסקה מנהלי:

מוצע להוסיף סעיף חדש-

10א. (א) "ראה המנהל כי מתקיים אחד מאלה, רשאי הוא לצוות בכתב על בעל רישיון למתן שירות רכב, או על אדם שמספק שירות רכב ללא רישיון כחוק, או על המחזיק בעסק המספק שירות רכב, או על מי שהעסק בפיקוחו או בהשגחתו וכל מי שמועסק בשירותם, להפסיק את העיסוק בעסק, בין בסגירת החצרים ובין בכל דרך אחרת הנראית לו מתאימה בנסיבות העניין כדי להביא לידי הפסקה של ממש בעיסוק (בחוק זה – צו הפסקה מינהלי):"

(1) הוא מספק שירות רכב בלא רישיון;

(2) הוא פועל בניגוד לתנאי רישיונו, או בניגוד לחובות בעל רישיון לפי חוק זה, באופן המקים חשש משמעותי לפגיעה בבטיחות הציבור.

(ב) צו הפסקה מינהלי יכלול את כל אלה:

(1) פרטים בדבר מיקום המקרקעין שבהם חל הצו, ככל שהדבר נדרש בנסיבות העניין;

(2) תיאור העובדות שעל פיהן הוחלט לתת את הצו;

(3) אישור בדבר קיום חובת היוועצות לפי סעיף קטן (ג);

(4) פרטים בדבר הזכות לבקש את ביטול הצו;

(5) פרטים בדבר אופן ההתקשרות עם נותן הצו.

(ג) לא יינתן צו הפסקה מינהלי אלא לאחר שהמנהל התייעץ עם תובע או עם יועץ משפטי של המשרד ואולם מצא המנהל כי מתקיימות נסיבות דחופות, ויש לתת צו הפסקה מינהלי בלא דיחוי, רשאי הוא לתת, והצו יובא לעיון היועץ המשפטי כאמור, להבעת עמדתו סמוך לאחר שניתן, ולא יאוחר משלושה ימים לאחר מכן.

(ד) צו הפסקה מינהלי יומצא למי שהצו ניתן כלפיו בדרך שבה מומצא כתב בית דין בהליך אזרחי.

(ה) ניתן צו הפסקה מינהלי לפי סעיף קטן (א), יופסק העיסוק בעסק בתוך 15 ימים מיום מתן הצו, ואולם המנהל רשאי לצוות על הפסקת העיסוק בעסק באופן מידי אם ראה שיש בעיסוק בעסק כאמור סכנה לבטיחותו או ביטחונו של הציבור, מטרד ממשי לציבור או נזק ממשי לסביבה;

(ו) צו הפסקה מינהלי יעמוד בתקפו שלושים יום מיום נתינתו, אם לא בוטל לפני כן על ידי המנהל או על ידי בית המשפט; בתום התקופה של שלושים יום רשאי המנהל לבקש את הארכת תוקפו בבית משפט השלום שבתחום שיפוטו נמצא העסק או האדם שלגביו ניתן הצו;

הוגשה לבית המשפט בקשה להארכת תוקפו של צו הפסקה מינהלי, יעמוד הצו בתוקפו למשך שבעה ימים נוספים, כל עוד לא החליט בית המשפט החלטה אחרת;

(ז) (1) הרואה את עצמו נפגע על ידי צו הפסקה מינהלי, רשאי לבקש את ביטולו בבית משפט השלום שבתחום שיפוטו נמצא העסק או האדם שלגביו ניתן הצו; לא יבטל בית המשפט צו הפסקה מינהלי אלא אם כן הוכח לו שהעסק פעל כדין או שלא התקיימו הדרישות למתן הצו לפי חוק זה, או אם התקיימה אחת מעילות המשפט המינהלי שמצדיקה את ביטול הצו; הגשת הבקשה לא תעכב את ביצועו של הצו, כל עוד לא החליט בית המשפט החלטה אחרת.

(2) בקשה לפי סעיף קטן (א) תידון במעמד שני הצדדים בתוך שבעה ימים מיום הגשת הבקשה.

הסבר:

מוצע לאפשר למנהל להוציא צו סגירה מנהלי של מוסך הפועל ללא רישיון. הטלת העיצומים אינם מספיקים במקרה של מי שמספק שירות רכב ללא רישיון או תוך הפרת חובות בעל רישיון לפי החוק, שממשיך לפעול, תוך המשך סיכון הציבור בפעילותו. במצב הקיים, מוסך או כל עסק אחר שפועל ללא רישיון יכול להמשיך ולפעול גם תוך כדי ניהול הליכים להטלת עיצומים כספיים כנגדו, ועשויים לחלוף חודשים ארוכים בהם הוא יסכן את הציבור, על אף שהמנהל נוקט כנגדו באמצעי אכיפה מינהליים. לכן, העיצומים הכספיים בגין הפרה חוזרת ונמשכת אינם מספיקים, ויש צורך וגם הצדקה רבה לכך שהמשרד יוכל להוציא צו סגירה. כך כפי שגם רשויות ציבוריות אחרות מטילות - חוק רישוי עסקים (תיקון מס) 34 'התשע"ח - 2018 .

יצוין, כי גם במקרים שבהם עוסק החוק (מוסך ללא רישיון, עסק למכירת מוצרי תעבורה ללא רישיון וכו') – הינם עסקים הפועלים ללא רישיון ולכן יש להשוות את המצב המשפטי ביניהם לבין הסמכויות שניתנו לרשויות אכיפת החוק בתחום העסקים הבלתי מורשים.

6. הוספת סעיף 10ב- צו הפסקה שיפוטי:

מוצע להוסיף סעיף חדש-

"10ב. (א) היה יסוד סביר להניח כי בעל רישיון לפי חוק זה פעל בניגוד להוראות חוק זה או תקנות מכוחו, רשאי בית משפט השלום שבתחום שיפוטו פועל בעל רישיון למתן שירות רכב, או אדם שמספק שירות רכב ללא רישיון כחוק, או עסק המספק שירות רכב, לבקשת תובע, לצוות על בעל רישיון למתן שירות רכב, או אדם

שמספק שירות רכב ללא רישיון כחוק, או על בעל העסק המספק שירות רכב או על מי שהעסק בפקוחו או בהשגחתו וכל מי שמועסק בשירותם, להפסיק את העיסוק בעסק, בין בסגירת החצרים ובין בכל דרך אחרת הנראית לו מתאימה בנסיבות העניין כדי להביא לידי הפסקה של ממש בעיסוק (בחוק זה – צו הפסקה שיפוטי):

(ב) בית המשפט כאמור בסעיף קטן (א) לא יצווה כאמור באותו סעיף קטן, אלא אם כן נוכח שיש בידי מבקש הצו ראיות לכאורה כי התקיימו התנאים למתן הצו לפי אותו סעיף קטן.

(ג) מתן צו הפסקה שיפוטי אינו מותנה בנקיטת הליכים נוספים לפי חוק זה.

דברי הסבר

מוצע להעניק לבית משפט השלום, אשר בתחום סמכותו פועל אדם או עסק בלא רישיון לפי חוק זה, סמכות להטלת צו סגירה שיפוטי. הטלת העיצומים אינם מספיקים במקרה של מי שמספק שירות רכב ללא רישיון או תוך הפרת חובות בעל רישיון לפי החוק, שממשיך לפעול, תוך המשך סיכון הציבור בפעילותו. במצב הקיים, בעל רישיון או כל עסק המספק שירות לרכב שנמצא פועל ללא רישיון יכול להמשיך ולפעול גם תוך כדי ניהול הליכים להטלת עיצומים כספיים כנגדו, ועשויים לחלוף חודשים ארוכים בהם הוא יסכן את הציבור, על אף שהמנהל נוקט כנגדו באמצעי אכיפה מינהליים. לכן, העיצומים הכספיים בגין הפרה חוזרת ונמשכת אינם מספיקים, ויש צורך וגם הצדקה רבה לכך שהמשרד יוכל להוציא צו סגירה. כך כפי שגם רשויות ציבוריות אחרות מטילות – חוק רישוי עסקים (תיקון מס) 34 'התשע"ח - 2018 .

יצוין, כי גם במקרים שבהם עוסק החוק (מוסך ללא רישיון, עסק למכירת מוצרי תעבורה ללא רישיון וכו') – הינם עסקים הפועלים ללא רישיון ולכן יש להשוות את המצב המשפטי ביניהם לבין הסמכויות שניתנו לרשויות אכיפת החוק בתחום העסקים הבלתי מורשים.

7. סעיף 10(ב) בחוק – ביטול רישיון, התלייתו, הגבלתו או אי חידושו:

יש לבצע את התיקון הבא אחרי המילים "המצאת התראה"; לא – תיקן בעל הרישיון את ההפרה להנחת דעתו של המנהל, רשאי המנהל להפעיל להתחשב בתיקון ההפרה כאמור, כשיקול נוסף, במסגרת השיקולים להפעלת את סמכותו לפי סעיף זה 10(א) כלפי בעל הרישיון.

הסבר:

נוסחו הנוכחי של סעיף 10(ב), מטיל מגבלה מהותית ביותר על יכולתו של המנהל להפעיל סמכותו לפי סעיף 10(א) לחוק, שהינה אחת מהסמכויות המשמעותיות ביותר שעומדות לו, לצורך אכיפת הוראות החוק על בעלי הרישיונות מכוחו.

לפי הנוסח הנוכחי, אם בעל הרישיון מתקן את ההפרה, הרי שהמנהל אינו רשאי להפעיל סמכותו לפי סעיף 10(א), ובכך כאמור, נפגעת אפקטיביות האכיפה שעומדת לרשות המנהל כנגד מפרי החוק, וכך קיים להם תמריץ מהותי להפרתו: אם ייתפסו – יתקנו את ההפרה ויחמקו מעונש.

8. סעיף 11 לחוק – בקשה לרישיון לעיסוק במקצוע בענף הרכב לאחר ביטולו:

במקום סעיף 11 יבוא:

"מי שרישיונו לעיסוק במקצוע בענף הרכב בוטל לפי הוראות סעיף 10, לא יגיש בקשה לרישיון חדש לעיסוק באותו שירות רכב או מקצוע בענף הרכב, אלא בחלוף שלוש שנים ממועד הביטול."

יראו את האמור בסעיף 11 לחוק כסעיף קטן (א), ואחריו יבוא:

"(ב) על אף האמור בסעיף קטן (א), המנהל רשאי, בהחלטה מנומקת בכתב, לסרב לתת רישיון לפי סעיף זה, אף אם התקיימו במבקש הרישיון התנאים לקבלת הרישיון, אם שוכנע כי יהיה בכך כדי לעקוף את המגבלה כאמור בסעיף קטן (א), ובלבד שנתן למבקש הרישיון הזדמנות לטעון את טענותיו."

הסבר:

מוצע להקנות למנהל סמכות שלא לתת רישיון לפי החוק לבעל רישיון שרישיונו בוטל לפי הוראות סעיף 10 לחוק, גם אם בעל הרישיון שבוטל מנסה לקבל רישיון באמצעות יישות משפטית שונה מזו שהחזיקה ברישיון שבוטל, אולם יש בידי המנהל הוכחות מספקות להנחת דעתו, כי הישות המשפטית החדשה נשלטת על ידי בעל הרישיון שבוטל, ואיננה אלא ניסיון לעקוף את הוראת סעיף 10(א) לחוק. החלטה כאמור, תינתן רק לאחר מתן זכות טיעון למבקש הרישיון.

9. סעיף 16 בחוק – דיווח ומסירת פרטים למנהל:

יש לבצע את התיקון הבא בסעיף:

" בעל רישיון ימסור למנהל, לפי דרישתו ולשם ביצוע ההוראות לפי חוק זה והגשמת מטרות החוק הקבועות בסעיף 1 לחוק, דיווח על מתן שירות, לרבות פרטים על רכב או מוצר תעבורה, ובכלל זה פרטים לעניין מחיר, רווח, כמות, איכות, התאמה לדרישות תקינה, דרכי הייבוא, הסחר והשיווק של רכב או של מוצר התעבורה, וכל פרט אחר הדרוש לשם ביצוע ההוראות או שמירה על המטרות לפי חוק זה והגשמת מטרות החוק כאמור; המנהל, עובד המשרד או מי מטעמו, שהגיע לידיו מידע שנמסר לפי סעיף זה לא יגלה מידע כאמור ולא יעשה בו שימוש, אלא לשם ביצוע ההוראות לפי חוק זה או לפי צו בית משפט".

יש להוסיף סעיף חדש :

בעל רישיון ימסור למנהל כל מידע המצוי ברשותו אודות רכב בו ביצע פעולות רכב או רכב שנתן לו שירותי רכב, ביחס לפעולות או שירותים כאמור, וזאת לצורך הקמת מאגר היסטוריית רכב, השר רשאי לקבוע תקנות לעניין מידע שיימסר, לעניין מועדי הדיווח, צורת הדיווח וכל דבר אחר הנדרש לצורך יישום הוראה זאת.

הסבר:

הסעיף מחייב את בעל הרישיון למסור למנהל פרטים על רכב או מוצר תעבורה כגון כמות, איכות, דרישות תקינה וכו', אך אינו מאפשר למנהל לדרוש נתוני רווח ומחירים לצורך בחינת התחרות בשוק.

בהעדר יכולת זו, המנהל נתקל בקושי לבחון את נתוני השוק לצורך לימוד רמת התחרותיות בשוק, והשפעתם של הצעדים הרגולטוריים שננקטים בשוק, על רמת התחרות בו. מכאן, שיכולתו של המנהל להגשים את המטרה הקבועה בסעיף 1 לחוק של "קידומה של התחרות בענף הרכב" מוגבלת ביותר, ומכאן התיקון המבוקש.

בנוסף, נבקש לחייב את בעלי הרישיונות למסור מידע המצוי ברשותם, לצורך הקמת מאגר היסטוריית רכב. בתקנות יקבעו כלל התנאים, מועדי וצורת הדיווח ועוד. צעד זה נועד לשפר את השירות לאזרח ולהגביר את השקיפות בענף הרכב.

10. סעיף 20 לחוק - רישיון לייצור רכב ושווק:

יש לבצע את התיקונים הבאים:

(1) הוא יחיד תושב ישראל שהוא עוסק מורשה, הוא עוסק מורשה, תושב ישראל או חברה רשום רשומה כדין בישראל שהיא עוסק מורשה שאחד מבעלי העניין ב-ב-ב לפחות ומנהלו הכללי הם תושבי ישראל;

(8) הוא המציא למנהל אישור, כפי שקבע השר -

(א) אם הוא יחיד - על התנהלות פיננסית מניחה את הדעת;

(ב) אם הוא חברה - של רואה חשבון מבקר כי יש לחברה הון עצמי בהתבסס על

דוחות של שנה שקדמה לשנת בקשה לרישיון וכי היא עומדת בעקרון העסק החי;

הסבר:

החוק במתכוונתו הנוכחית דורש אישור רואה חשבון המעיד כי למבקש רישיון ייצור רכב ושיווקו קיים הון עצמי כפי שקבע השר, כאשר קיימת אופציה לבעל הרישיון להיות יחיד תושב ישראל שהוא עוסק מורשה. מאחר ויחידים שפועלים כעוסק מורשה, לרוב אינם מנהלים דוחות כספיים נדרש לתת סמכות בתקנות לקבוע תנאים חלופיים לקביעת הוכחת האיתנות הפיננסית של מבקשי רישיונות אלה. כמו כן, קיים קושי לרואה חשבון שאינו רואה חשבון מבקר של הדוחות הכספיים של מבקש הרישיון, לתת אישור על הון עצמי, שכן הוא אינו יודע בהכרח מה טיב עריכת הדוחות ועל בסיס אילו כללים חשבונאיים נערכו.

לאור האמור, מוצע כי רואה החשבון שימסור אישור על הון עצמי כפי שקבע השר, יהיה רואה חשבון מבקר.

11. סעיף 21(א) בחוק - אישור לייצור דגם רכב:

נדרש למחוק את המילה "דגם" המופיע לפני המילה "רכב" בכל מקום בסעיף וגם בכותרת הסעיף. בהתאם יש צורך להתאים את כותרת סימן ב' בפרק ג' ולמחוק את המילה "דגם", כמו כן להתאים את סעיפים 7(א), 20(4), 24(א) - למחוק את המילים "דגם הרכב", 25

סימן ב': אישור לייצור דגם-רכב

(א) לא ייצר אדם דגם-רכב ולא ישווק דגם-רכב שייצר, אלא אם כן קיבל אישור לייצור דגם הרכב לפי הוראות סימן זה, ובהתאם לתנאי האישור ולהוראות לפי חוק זה.

(ב) מי שמתקיימים בו כל אלה זכאי לקבל אישור לייצור דגם-רכב:

(1) הוא בעל רישיון לייצור רכב ושיווקו;

(2) המנהל אישר את התכנית לייצור דגם-הרכב במפעל ייצור וכן את האב-טיפוס שיוצר על פי תכנית הייצור כאמור;

(3) הוא הוכיח למנהל כי האב-טיפוס של דגם-הרכב שהוא מבקש לייצר או שינוי מבנה שבכוונתו לבצע ברכב עומדים בדרישות תקינה ובדרישות שקבע השר, ובכלל זה בדרישות לעניין איכות ובטיחות, והציג למנהל אישור ממעבדה מוסמכת לרכב לשם הוכחת עמידתו של הרכב בדרישות כאמור, אלא אם כן המנהל פטר אותו מהחובה להציג אישור ממעבדה כאמור לאחר ששוכנע כי בידיו מידע מספיק בדבר עמידת הרכב באותן דרישות;

(4) הוא הוכיח למנהל כי ביכולתו לתת שירותי תחזוקה לדגם-הרכב בהתאם לדרישות שקבע השר;

(5) לעניין ייצור של דגם-רכב המיוצר גם במדינת חוץ - הוא התקשר בחוזה לייצור הרכב עם יצרן הרכב במדינת חוץ.

(ג) המנהל יציין ברישיון הייצור את דגם-הרכב שבעל הרישיון רשאי לייצר במפעל הייצור.

(4) הוא הציג למנהל הסדרי פיקוח פנימיים וחיצוניים הולמים על עבודת הייצור המתבצעת במפעל הייצור, בין השאר כדי להבטיח את התאמת הייצור הסדרתי של רכב לאב-טיפוס של **דגם** הרכב, והכול כפי שקבע השר;

24. (א) בתום תהליך הייצור יסמן בעל רישיון לייצור רכב ושיווק את הרכב שהוא מייצר בפרטים אלה: מספר השלדה בהתאם להוראות לפי פקודת התעבורה, שם היצרן **ודגם הרכב**.

25. (א) בעל רישיון לייצור רכב ושיווק לא ייצר **דגם-רכב** ולא ישווק, אלא אם כן הרכב יוצר לפי תכנית ייצור שאישר המנהל והוא זהה לאב-טיפוס של הרכב שאישר המנהל.

(ב) המנהל רשאי להורות לבעל רישיון לייצור רכב ושיווק להפסיק את ייצורו של **דגם-רכב** שיוצר שלא בהתאם לתכנית הייצור או שאינו זהה לאב-טיפוס, עד למילוי תנאים שיוורה לו, ובלבד שנתן לבעל הרישיון הזדמנות לטעון את טענותיו.

(ג) המנהל רשאי להורות לבעל רישיון לייצור רכב ושיווק ששיווק רכב שיוצר שלא בהתאם לתכנית הייצור או **שדגם-ש** הרכב אינו זהה לאב-טיפוס שנקבע בתכנית הייצור, להזמין את כל בעלי הרכב הרשומים בישראל והנוגעים בדבר למוסכי השירות המורשים על ידי בעל הרישיון, לשם תיקון הרכב והתאמתו לתכנית הייצור; לא ניתן לתקן את הרכב כאמור – יחולו הוראות סעיף 32 לחוק הגנת הצרכן.

הסבר:

במסגרת העבודה על תקנות הייצור, נתקלנו בקושי בנוסח הסעיף שבנדון, שעניינו אישור לייצור דגם רכב, כאשר הגדרת "דגם רכב" בחוק היא:

"דגם רכב" – סדרת כלי רכב מתוצר מסוים שיש להם נתונים טכניים משותפים, שיצרן הרכב קבע לה שם המורכב מאותיות או מספרות ומתועד במסמכי התקינה של הרכב וברישיון הרכב;

הקושי, הוא ביחס למי שמייצר ארגז מטען לדגם רכב קיים, או כל התקנה אחרת לאחר ייצור הרכב. שכן התקנה כזו היא פרטנית לרכב, ולא לסדרת כלי רכב מתוצר מסוים.

12. סעיף 29 לחוק – חובות דיווח של בעל רישיון לייצור רכב ושוק:

יש לבצע את התיקונים הבאים:

~~אישור רואה חשבון מבקר, המבוסס על דוחות כספיים מבוקרים, לגבי השנה שקדמה למועד הגשת האישור, המעיד כי יש בידו הון עצמי כאמור בסעיף 20(8) (בסעיף זה – הון עצמי) וכי הוא עומד בעקרון עסק חי;~~

~~אישורים כאמור יימסרו למנהל מידי שנה ולא יאוחר מ-31 בדצמבר;~~

(1) (3) ידווח על כל אירוע שעלול להביא, לדעתו או לדעת רואה חשבון מבקר, לירידה בהון העצמי של בעל הרישיון או לאי-עמידתו של בעל הרישיון בעקרון עסק חי; דיווח כאמור יימסר למנהל בהקדם האפשרי ולא יאוחר משבעה ימים מהמועד שבו נודע לבעל הרישיון על אירוע כאמור.

(2) ימסור למנהל, לפי דרישתו כל פרט הנוגע להוכחת עמידתו בדרישות ההון העצמי ועקרון עסק חי לרבות דוחות כספיים.

הסבר:

ישנו צורך להתאים את חובות הדיווח לדרישות שתוקנו בסעיפים הרלוונטיים.
בנוסף ראה הסבר לתיקון סעיף 56 לחוק.

13. סעיף 31 לחוק – רישיון יבוא רכב:

יש לבצע את התיקונים הבאים:

סעיף משנה 31(א)(7) – יימחק;

(7) ~~הוא מייבא רכב מסוגים אלה: גרור או נתמך, טרקטור, למעט טרקטור משא, וכן מכונה ניידת, למעט עגורן נייד; בפסקה זו, "עגורן נייד" – מכונת הרמה בעלת זרוע המורכבת על שלדה משולבת שכושר ההרמה שלה עולה על 150 טונות או על משקל אחר שקבע השר;~~

הסבר:

ראה ההסבר לתיקון סעיף 33.

14. תיקון סעיף 33 – הסדרת ייבוא אישי לשימוש עצמי על ידי עוסק:

33. (א)

(1) בסעיף זה, "רכב" – רכב מסוגים אלה:

(א+) רכב נוסעים מסוג M1;

(ב+) רכב נוסעים מסוג M2 המיועד לאדם עם מוגבלות פיסית הזקוק לרכב מסוג זה בשל מוגבלותו, או רכב מהסוג האמור שהוא אוטובוס זעיר או מונית שירות כמשמעותו לפי פקודת התעבורה;

(ג+) אופנוע;

(4) – מכונה ניידת;

(ד5) רכב מסחרי מסוג N1.

(ד) גרור או נתמך מסוג O1 ו-O2;

(2) ואם המייבא הוא עוסק, גם רכב מסוגים אלה:

(א) גרור או נתמך;

(ב) מכונה ניידת;

(ג) טרקטור למעט טרקטור משא;

(ד) עגורן נייד - מכונת הרמה בעלת זרוע המורכבת על שלדה משולבת שכושר ההרמה שלה עולה על 150 טונות או על משקל אחר שקבע השר;

(ב) המבקש לייבא רכב מהסוגים המנויים בסעיף משנה (א)(1) לשימוש אישי זכאי לקבל רישיון ייבוא רכב, לרכב אחד בשנה, בהתקיים כל אלה:

(1) הרכב מיועד לשימושו האישי או המשפחתי, ואם הוא עוסק – הרכב מיועד לשימושו העסקי-עצמי;

(2) חלפה שנה לפחות מהמועד שבו ייבא המבקש רכב לשימוש אישי או עסקי-עצמי לפי סעיף זה; על אף האמור, השר רשאי לקבוע נסיבות מיוחדות שבהן יהיה ניתן לייבא יותר מרכב אחד בשנה;

(3) לא חלפו שנתיים ממועד ייצור הרכב עד מועד רישומו בישראל;

- (4) הרכב כשיר לרישום במדינות האיחוד האירופי, בארצות הברית או בקנדה, ועומד בהוראות לפי פקודת התעבורה ובהוראות לעניין בטיחות הרכב והגנה על הסביבה לפי כל דין;
- (5) הרכב הוא מתוצר המיובא על ידי יבואן ישיר; השר, באישור הוועדה, רשאי לקבוע תנאים שבהתקיימם ניתן לייבא רכב לפי סעיף זה, שאינו מתוצר כאמור;
- (6) הרכב עומד בדרישות כאמור בסעיף 32(3) ו-4;
- (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 –

(א) בדבר קבלת או אי-קבלה של שירות ממתווך בייבוא אישי, ואם קיבל שירות כאמור – מסר את הסכם התיווך לפי סעיף 70 ומידע לגבי הרכב לפי סעיף 72;

(ב) 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.

(16) עוסק המבקש לייבא רכב מהמנויים בסעיף משנה (א)2, והרכב מיועד לשימוש העסקי – עצמי, זכאי לקבל רישיון ייבוא רכב או רישיון ייבוא מכונה ניידת, לפי העניין, בהתקיים התנאים המנויים בסעיפי משנה (ב)3, (4), (6), (7) ו-8, ולמעט –

(1) על רישיון ייבוא מכונה ניידת לא יחולו הוראות סעיף משנה (ב)3 אלא תנאים שקבע השר לעניין מועד ייצורו לפי חוק זה;

(2) על רישיון ייבוא לפי סעיף זה לא יחולו הוראות סעיף משנה (ב)3 אלא תנאים שקבע השר לעניין המועד האחרון לרישומם לתנועה לפי פקודת התעבורה;

(ג) על אף האמור בסעיף קטן (ב), לא ייבא אדם רכב לפי סעיף זה למטרת מכירתו או השכרתו כדרך עיסוק, למעט רכב שהוא מְעוֹנֵץ; בסעיף קטן זה, "מְעוֹנֵץ" – קרון מגורים נייד שהוא נגרר או ממונע.

(ד) השר, באישור הוועדה, רשאי לקבוע כי הוראות סעיף זה יחולו גם על ייבוא לשימוש אישי או עסקי-עצמי של רכב אספנות כמשמעותו לפי פקודת התעבורה, בשינויים או בלא שינויים כפי שיקבע, ובכלל זה רשאי הוא לקבוע תנאים אחרים למתן רישיון ייבוא לרכב לפי סעיף קטן זה.

(ה) הרשות המוסמכת לייבוא תפרסם באתר האינטרנט של המשרד הודעה מפורטת שתכלול את כל הדרישות לייבוא רכב לפי סעיף זה.

הסבר:

בנוסח החוק הנוכחי, נקבעה בסעיף 31(א)7 לחוק האפשרות לייבוא רכב שלא על ידי יבואן מסחרי ושלא בהליך ייבוא אישי לרכב מסוג גרור או נתמך; טרקטור למעט טרקטור משא; ומכונה ניידת למעט עגורן נייד.

על אף קביעת האפשרות לייבוא כאמור, הליך הייבוא לא הוסדר באופן ממצה. כך למשל, לא נקבעה תקופה שבה תוגבל העברת הבעלות ברכבים שייבואו לפי סעיף זה. גם האפשרות להסתיעות במתווך בייבוא אישי לא הוסדרה בסעיף. לפיכך, מוצע למחוק את סעיף 31(א)7 לחוק, ולהסדיר את הליך הייבוא של הרכבים המנויים בו, במסגרת סעיף 33 לחוק, אשר נושא עמו הסדרה מלאה של הליך הייבוא.

מוצע, להגביל את ייבוא הרכבים שנמנו על סעיף 31(א)7(7) בנוסח החוק הנוכחי, לעוסקים בלבד, שכן מדובר ברכבים המיועדים לעבודה, אשר יוכלו לייבא את סוגי הרכב המנויים בסעיף 33(א)2(2) (בנוסח המוצע), לשימוש עסקי-עצמי בלבד.

כן מוצע לאפשר ייבוא עסקי-עצמי של עגורנים ניידים, וזאת במטרה להקל על המצוקה של ייבוא כלים אלה לישראל בשוק, שכן מדובר בכלים בעלי חשיבות מיוחדת למשק בשעת חירום. כיום כלים אלה מיובאים על ידי מספר מצומצם של יבואנים ישירים, והתיקון אמור לפתוח את הענף לתחרות ולהוריד את מחירי הכלים ובכך להשפיע גם על מחירי העבודות שנעשות על ידי כלים אלה (בנייה, תשתיות ועוד).

עוד מוצע לאפשר ייבוא של עגורן נייד עד 60 חודשים ממועד הייצור, לצורך התאמת הוראות החוק לעניין זה
להוראות תקנה 282(א) (3) לתקנות התעבורה לעניין רישום רכב.

15. סעיף 32 לחוק – תיקון הדרישות לייבוא רכב לישראל (18 חודשים ממועד הייצור ומחיקת הגדרות "רכב חדש" ו"רכב שנרשם במדינת חוץ")

32. יבואן מסחרי זכאי לקבל רישיון ייבוא רכב, אם מתקיימים ברכב כל 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 במדינה ממדינות האיחוד האירופי, בארצות הברית או בקנדה, למעט סוגי כלי רכב שאינם חייבים ברישום לפי הדין החל באותן מדינות, וכן הרכב לא ניזוק באופן שהיה מונע את האפשרות לרישום אותו באחת מהמדינות האמורות;
 - (3) דגם הרכב מונע במקור אנרגיה שאושר לשימוש בישראל לפי כל דין;
 - (4) דגם הרכב מתאים לשימוש בתנאי האקלים בישראל;
- (א4) טרם חלפו 18 חודשים ממועד ייצור הרכב ומתקיימים לגביו התנאים הבאים:
- (א) לעניין רכב שהוא רכב נוסעים מסוג M1, רכב מסחרי מסוג NI או אופנוע – מספר הקילומטרים של כלל נסיעות הרכב אינו עולה על 150;
- (ב) היבואן המסחרי הצהיר בתצהיר כי הרכב מקיים את דרישות החובה הישראליות שנקבעו לפי תקנה 282(ד) לתקנות התעבורה, עבור השנה הקלנדרית שבה מוגשת בקשת רישיון היבוא;
- (א4)ג) השר יהיה רשאי לפטור יבואן מסחרי מקיום תנאי מהתנאים הנקובים בסעיפי משנה (א) ו-(ב), או לקבוע תנאים חלופיים;
- (5) לעניין יבואן ישיר – אם מתקיימים כל אלה:
 - (א) הרכב תוכנן או יוצר בידי היצרן שעמו הוא התקשר בהסכם לפי סעיף 41(א)(2) ואולם לגבי יצרן מרכבי רכב בחו"ל האמור בסעיף זה יחול ביחס לתכנון או ייצור שלב 2 ומעלה בלבד;
 - (ב) הרכב הוא רכב חדש, ולעניין רכב כאמור שהוא רכב נוסעים מסוג M1, רכב מסחרי מסוג NI או אופנוע – מספר הקילומטרים של כלל נסיעות הרכב אינו עולה על 150;
 - (6) לעניין יבואן עקיף – אם מתקיימים כל אלה:
 - (א) הרכב תוכנן או יוצר בידי היצרן הקשור בהסכם עם הסוכן המורשה שעמו הוא התקשר בהסכם לפי סעיף 42(א)(2);
 - (ב) הרכב נרכש מסוכן מורשה שעמו התקשר בהסכם, או נרכש מגורם אחר והסוכן המורשה התחייב לקיים לגבי את כל חובות הסוכן המורשה לפי חוק זה, ~~והוא אחד מאלה:~~
- (1) רכב חדש, ולעניין רכב כאמור שהוא רכב נוסעים מסוג M1, רכב מסחרי מסוג NI או אופנוע – מספר הקילומטרים של כלל נסיעות הרכב אינו עולה על 150;
- (2) רכב שנרשם במדינת חוץ, ולעניין רכב כאמור שהוא רכב נוסעים מסוג M1, רכב מסחרי מסוג NI או אופנוע – מספר הקילומטרים של כלל נסיעות הרכב אינו עולה על 150;
- (ג) אם לרכב אין אחריות בתוקף, יש בידי היבואן האמצעים הדרושים לתיקונו;
 - (ד) יש בידי היבואן מסמכים לגבי הרכב כאמור בסעיף 57;
- (7) לעניין יבואן זעיר – אם מתקיימים כל אלה:
 - (א) הרכב הוא מסוג רכב נוסעים, רכב מסחרי, גרור או נתמך, אופנוע או מכונה ניידת;
 - (ב) הרכב הוא רכב חדש או רכב שנרשם במדינת חוץ, ולעניין רכב כאמור שהוא רכב נוסעים מסוג M1, רכב מסחרי מסוג NI או אופנוע – מספר הקילומטרים של כלל נסיעות הרכב אינו עולה על 150;- (ג) הרכב הוא אחד מאלה:

- (1) הוא מתוצר שמיובא על ידי יבואן ישיר, ואולם לעניין רכב מסוג רכב נוסעים או רכב מסחרי, שמשקלו הכולל עולה על 3.5 טון – ובלבד שהיבואן הישיר מייבא רכב מסוג כאמור, מאותו תוצר, שמשקלו הכולל עולה על 3.5 טון;
- (2) הוא מתוצר שאינו מיובא על ידי יבואן ישיר, לפי תנאים שקבע השר, באישור הוועדה.

הסבר:

ראה הסבר לתיקון הגדרת "רכב חדש" ו"רכב שנרשם במדינת חוץ".

16. סעיף 36 לחוק – ייבוא רכב במקרים מסוימים – תנאים למתן רישיון ייבוא רכב:

יש לבצע את התיקונים הבאים:

- (א) המבקש לייבא רכב והוא אחד מהמנויים בסעיף 31(א)(3) עד (76), (9) ו-10), יהיה זכאי לקבל רישיון ייבוא רכב אם התקיימו לגבי הרכב התנאים המפורטים בסעיף 33(ב)(3), (4) ו-6).

הסבר:

התאמה למחיקת סעיף 31(א)(7) לחוק במסגרת תיקון זה.

17. סעיף 37 לחוק- רישיון יבוא רכב מסוג מכונה ניידת:

סעיף 37 – יימחק.

הסבר:

מאחר ומכונה ניידת הוחרגה בתיקון זה מהגדרת רכב, וההוראות שיחולו על ייבוא מכונה ניידת יוסדרו במסגרת תיקון זה באופן נפרד, מוצע למחוק את סעיף 37 לחוק.

18. סעיף 41 לחוק – רישיון יבואן ישיר:

במקום המילים "תאגיד רשום כדין בישראל" יבוא "חברה" בסעיפים 68(ב), 73, 92(1), 98(1), 195, 215, 221, 220, במקום המילים "תאגיד רשום כדין בישראל" ו/או "תאגיד" לפי העניין יבוא "חברה".

הסבר:

התאמה לתיקון הגדרה של חברה והסבר בתיקון כאמור.

19. סעיף 42 לחוק – רישיון יבואן עקיף:

יש לבצע את התיקונים הבאים:

1. (א) מי שמתקיימים בו כל אלה זכאי לקבל רישיון יבואן עקיף מאת המנהל:

(1) הוא תאגיד רשום כדירת-כרה בישראל שאחד מבעלי העניין בו לפחות ומנהלו הכללי הם תושבי ישראל;

(2) הוא התקשר עם סוכן מורשה בהסכם למכירת רכב, באחת מהדרכים המפורטות להלן, לתקופה שלא תפחת משנה, ובלבד שהסוכן המורשה התקשר עם יצרן הרכב במדינת חוץ לפחות לתקופה האמורה:

(א) הסכם בכתב, ואם הוא סוכן משני – ההסכם הוא לייבוא רכב מתוצר שמיובא על ידי יבואן ישיר;

(ב) הסכם בדרך ובתנאים שקבע השר, לאחר התייעצות עם שר האוצר ובאישור הוועדה, ובלבד שההסכם הוא למכירת רכב מדגם שמיובא על ידי יבואן ישיר;

(3) הוא המציא כתב התחייבות מאת סוכן מורשה –

(א) לעניין רכב מתוצר שאינו מיובא על ידי יבואן ישיר – לתת לרכב את האחריות שנתן יצרן הרכב;

(ב) להודיע ליבואן באופן מיידי על כל תקלת בטיחות סדרתית שתתגלה ברכב שהוא מכר לו, ולעניין רכב מתוצר שאינו מיובא על ידי יבואן ישיר – גם למסור ליבואן הוראות טכניות לתיקון התקלה, לספק לו את מוצרי התעבורה הנדרשים לשם תיקון התקלה ולשאת בכל עלויות הטיפול בה כאמור בפסקת משנה זו;

(ג) לעניין רכב מתוצר שאינו מיובא על ידי יבואן ישיר – לקיים את חובות היבואן לפי סעיף זה, אם לא יהיה ביכולתו של היבואן לקיימן בשל אחת מנסיבות אלה:

(1) ניתן לגביו צו פירוק, צו פירוק זמני, צו כינוס, צו כינוס נכסים או צו הקפאת הליכים לפי כל דין;

(2) הסוכן המורשה מבקש שחובות היבואן ימולאו על ידי גורם אחר;

(ד) לעניין רכב מתוצר שאינו מיובא על ידי יבואן ישיר – לספק ליבואן מידע טכני, ספרות מקצועית וציוד לתיקון ולמתן שירותי תחזוקה לרכב מתוצר שהוא מייבא;

(4) הוא המציא כתב התחייבות מטעמו –

(א) לספק מיוצרי תעבורה לרכב שהוא מייבא, לתקופה שלא תפחת משבע שנים מיום מכירת הרכב ללקוח, או לתקופה אחרת שקבע השר, באישור הוועדה;

(ב) לתת אחריות לרכב שייבא כאמור בפסקה (3)(א), בהיקף ולתקופה שלא יפחתו מהאחריות לפי אותה פסקה;

(ג) לעניין רכב מתוצר שאינו מיובא על ידי יבואן ישיר – לטפל בכל תקלת בטיחות סדרתית שתתגלה ברכב שהסוכן המורשה מכר לו, בהתאם לכתב ההתחייבות שבפסקה (3)(ב), ולפי סעיף 50;

(5) הוא הוכיח כי קיימת תשתית למתן שירותי תחזוקה לרכב כפי שקבע השר לעניין מוסכים הנותנים שירותים אלה;

(6) הוא המציא אישור מרואה חשבון המעיד כי יש לו הון עצמי כפי שקבע השר, בין השאר בהתאם לסוג הרכב שהוא מייבא ולמספר כלי הרכב שהוא מייבא ולכך שיש יבואן ישיר המייבא את תוצר הרכב שמבקשה רישיון מעוניין לייבא.

(1א) אדם שמבקש לייבא רכב מיצרן מרכבי רכב במדינת חוץ, מתוצר המיובא לישראל על ידי יבואן ישיר, יהיה זכאי לקבלת רישיון יבואן עקיף, אם יתקיימו בו כל אלה:

(1) סעיפי משנה (1), (4)(א), (5) ו- (6) לסעיף זה;

(2) הוא התקשר עם יצרן מרכבי רכב במדינת חוץ בהסכם בכתב למכירת רכב מתוצרתו לתקופה שלא תפחת משלוש שנים, וההסכם אינו מעניק לו זכויות שיווק בלעדיות, במישרין או בעקיפין;

(3) הוא המציא כתב התחייבות מאת יצרן מרכבי הרכב במדינת חוץ –

(א) לספק מוצרי תעבורה לכל רכב שמיובא לישראל מכוחו של ההסכם האמור, לתקופה שלא תפחת משבע שנים מיום המכירה ללקוח או לתקופה אחרת שקבע השר, באישור הוועדה;

(ב) לאפשר את מימוש האחריות שנתן יצרן מרכבי הרכב במדינת חוץ לכל רכב המיובא

לישראל מכוחו של ההסכם האמור, לרבות מתן המידע הטכני הדרוש לתיקון הרכב בתקופת האחריות;

(4) הוא המציא כתב התחייבות מטעמו –

(א) לספק מוצרי תעבורה לכל רכב שייבא מכוחו של ההסכם האמור לתקופה כאמור בפסקה (3)(א);

(ב) לטפל בכל רכב שיובא מכוחו של ההסכם האמור, לפי אחריות בהיקף ולתקופה שלא יפחתו מהאחריות לפי פסקה (3)(ב);

(2א) אדם שמבקש לייבא רכב מיצרן מרכבי רכב במדינת חוץ מתוצר שאינו מיובא לישראל על ידי יבואן ישיר, יחולו עליו הוראות סעיף 41 לחוק בהתאמות המתחייבות.

(ב) המנהל ירשום ברישיון לפי סעיף זה את התוצר שבעל הרישיון רשאי לייבא.

(ג) השר רשאי לקבוע –

(1) תנאים לעניין היקף פעילותו בשיווק רכב של סוכן ראשי, וכן תקופות קצרות יותר מהתקופות הקבועות בהגדרה "סוכן ראשי";

(2) דרך אחרת לעריכת הסכם בין סוכן משני לסוכן ראשי ותנאים לעניין זה; תקנות לפי פסקה זו טעונות אישור של הוועדה.

הסבר:

ראה הסבר להגדרת "יצרן מרכבי רכב במדינת חוץ".

2.

(א) מי שמתקיימים בו כל אלה זכאי לקבל רישיון יבואן עקיף מאת המנהל:

(1) הוא תאגיד-חברה רשום-כדין בישראל-שהיא עוסק מורשה שאחד מבעלי העניין בו לפחות ומנהלו הכללי הם תושבי ישראל;

(6) הוא המציא אישור מרואה חשבון מבקר המעיד כי יש לו הון עצמי כפי שקבע השר, בין השאר בהתאם לסוג הרכב שהוא מייבא ולמספר כלי הרכב שהוא מייבא ולכך שיש יבואן ישיר המייבא את תוצר הרכב שמבקש הרישיון מעוניין לייבא.

הסבר:

החוק קובע כי מבקש הרישיון יצטרך להוכיח עמידה בדרישות בכדי לקבל את הרישיון, כאשר אחת הדרישות הינה עמידה בהון עצמי. במהלך יישום הוראות החוק בשלושת השנים האחרונות התברר כי קיימת בעיה לבדוק עמדה בדרישות הון עצמי לעניין תאגיד שהינו שותפות. הבדיקה האמורה היא מאוד קשה עד בלתי אפשרית וזאת בין היתר מפני שבשותפויות ההון העצמי מבוסס על הון עצמי של כל אחד מהשותפים וכמעט בלתי אפשרי להגיע להון העצמי של השותפות עצמה, כאשר חברה מחויבת בהגשת דוחות כספיים שדרכם ניתן לבצע את הבחינה של ההון העצמי ולבדוק את הצהרות מבקש הרישיון.

20.סעיף 44 לחוק – רישיון יבואן זעיר:

יש לבצע את התיקונים הבאים:

(1) הוא יחיד תושב ישראל שהוא עוסק מורשה, או תאגיד-חברה רשום-כדין בישראל-שהיא עוסק

מורשה שאחד מבעלי העניין בו לפחות ומנהלו הכללי הם תושבי ישראל ;

(4) הוא המציא למנהל אישור של רואה חשבון מבקר כי יש לחברה הון עצמי בהתבסס על דוחות של שנה שקדמה לשנת בקשה לרישיון וכי היא עומדת בעקרון העסק החי וליחיד כי יש לו התנהלות פיננסית מספקת, הכל כפי שקבע השר. הוא המציא אישור מרואה חשבון המעיד כי יש לו הון עצמי כפי שקבע השר, בהסכמת שר האוצר, בהתאם לסוג הרכב שהוא מייבא

הסבר:

בהתאמה לסעיף ולהסבר בסעיף 20.

21.סעיף 53 בחוק – הגבלה על בעלות של יבואן מסחרי במוסך שירות:

יש למחוק את הסעיף.

הסבר:

כפי שהסעיף כתוב היום, קיימת בעייתיות ליישם אותו, שכן קביעת הנסיבות בהן יחויב יבואן מסחרי להקים יותר ממוסך שירות אחד המטפל בתוצר רכב שהוא מייבא, מאוד מורכבת, עד בלתי ישימה. בנוסף, עמדת המשרד היא כי יישום הסעיף עלול לפגוע במוסכים שאינם מוסכים ברשת היבואן ולא להטיב איתם, לפי מטרת הסעיף בעת כתיבתו. לאחר ביצוע עבודה לצורך בחינת יישום הסעיף וכתביבת התקנות מכוחו, עלה כי לא תהיה ביכולתו של אגף הרכב לקבוע את הדרישות לפתיחת מוסכי שירות של היבואן וכן לעדכן בצורה שוטפת את הנסיבות שייקבעו בתדירות בה זה נדרש לצורך יישום אפקטיבי ואכיפה אופטימלית. בנוסף, מטרת הסעיף בין היתר הייתה להגביר את התחרות בשוק המוסכים ולהגביל את כוחו של היבואן בשוק המוסכים, אך לאחר בחינה מחודשת עלה כי בחלוקה לנפות, כמות מוסכי השירות בבעלות היבואן הינה קטנה יחסית כבר היום, ולכן חיוב פתיחת המוסכים יכולה להביא לכך שהיבואנים הישירים יפתחו עוד מוסכים בבעלותם, כל אחד בנפה אחרת ובכך נחטיא את מטרת הסעיף ואת מטרת החוק כולו. אנו סבורים כי התיקון של סעיף 58 והוספת החובה של היבואן המסחרי להתקשר עם כל מוסך שעומד בדרישות שקבע יכולה לפתור את בעיית התחרות בצורה טובה יותר.

22.סעיף 55 בחוק – מסירת מידע ללקוח :

יש לבצע את התיקונים הבאים:

(א) יבואן מסחרי ימסור ללקוח שקנה ממנו רכב, לפני חתימת העסקה לרכישת הרכב מסירת הרכב ללקוח, מידע בכתב לגבי הרכב בעניינים אלה:

(1) מצבו המכני של הרכב לרבות נזק בטיחותי, כהגדרתו לפי פקודת התעבורה, שנגרם לרכב;

(2) מספר הקילומטרים של כלל נסיעות הרכב ממועד ייצורו;

יש צורך להוסיף סעיפים חדשים:

(ב) על אף האמור בסעיף (א), לעניין רכב שעברו 18 חודשים מיום ייצורו או שעבר 150 ק"מ, ימסור היבואן המסחרי את הפרטים לפני חתימת העסקה;

(ג) יבואן מסחרי ימסור ללקוח שקנה ממנו רכב, לפני חתימת העסקה לרכישת הרכב, מידע בכתב לגבי הרכב בעניינים אלה:

- (1) שנת הייצור של הרכב ומועד רישומו לראשונה במדינת חוץ;
- (2) תקלות בטיחות סדרתיות, אם ישנן;
- (3) תקופת האחזיות לרכב והיקפה, אם ניתנה אחזיות על ידי יצרן הרכב.

הסבר:

בד"כ ברכב חדש אין אפשרות לדעת מהו מצבו המכני של הרכב, לרבות נזק בטיחותי, כוון שבעת חתימת העסקה עם הלקוח, טרם ידוע איזה רכב בדיוק יקבל, לכן ישנם פרטים שניתן לדעת אותם רק כאשר הרכב "יועד" ללקוח, לעניין רכב שהוא משומש, כן ניתן לדעת את הפרטים טרם חתימת ההסכם ולכן חלה החרגה לגבי כלי אלה.

23. סעיף 56 בחוק – חובות דיווח של יבואן מסחרי :

- (1) הוראות לתיקון תקלת בטיחות סדרתית ~~הרכב~~ שיצרן הרכב במדינת חוץ הביא לידיעתם – בלא דיחוי לאחר שהוראות כאמור הובאו לידיעת היבואן;

סעיף (ב)-

(1) ~~ימסור למנהל, לא יאוחר מ- 31 ביולי בכל שנה, או – אם המנהל אישר לו זאת – לא יאוחר מ- 31 בדצמבר, אישור רואה חשבון המבוסס על דוחות כספיים מבוקרים לגבי השנה שקדמה למועד הגשת האישור, המעיד כי יש בידו הון עצמי כאמור בתנאים למתן רישונו לפי חוק זה וכי הוא עומד בעקרון עסק חי;~~

(2) ידווח למנהל על כל אירוע שעלול, לדעתו ולדעת רואה חשבון מבקר, להביא לירידה בהון העצמי הנדרש ממנו לפי חוק זה או לפגיעה בעקרון עסק חי; חלה ירידה בהון העצמי כאמור, רשאי המנהל לאפשר לו להשלים את ההון העצמי המזערי הנדרש בתוך 30 ימי עבודה ממועד הדיווח, או להעמיד ערבות בנקאית או ערבות ממבטח כהגדרתו בחוק הפיקוח על שירותים פיננסיים (ביטוח), התשמ"א-1981, בגובה ההון העצמי הנדרש עד להשלמת ההון העצמי; דיווח לפי פסקה זו יימסר בהקדם האפשרי ולא יאוחר משבעה ימים לאחר המועד שבו נודע ליבואן על אירוע כאמור.

(3) יבואן מסחרי ימסור למנהל, לפי דרישתו כל פרט הנוגע להוכחת עמידתו בדרישות ההון העצמי ועקרון עסק חי לרבות דוחות כספיים.

הסבר:

הבהרה לנושא תיקון הרכב בעת תקלת בטיחות סדרתית. בנוסף, מוצע למחוק את סעיף הדיווח של הון העצמי למנהל מדי שנה ולהטיל את אחזיות בחינת עמידתו של היבואן על היבואן עצמו ובעת ירידת ההון העצמי מהגובה הנדרש באחזיותו לדווח למנהל על כך. הדבר יוריד את הנטל הביורוקרטי בדיווח שנתי, כאשר תוקף הרישיון הוא ל 6 שנים והדיווח ייעשה רק במידת הצורך. הוכחת ההון העצמי תהיה במעמד בקשת הרישיון ובמעמד חידושו מדי 6 שנים. יחד עם ההקלה בדרישות, המנהל יהיה רשאי לבקש בצורה מדגמית ולצורך אכיפה ופיקוח של הסעיף, את הדוחות הכספיים של היבואנים לצורך בחינת עמידתם בגובה ההון העצמי ובעקרון העסק החי.

24. סעיף 58 בחוק – תנאים להתקשרות עם מוסך שירות של יבואן ופרסום רשימת מוסכי השירות :

הוספת סעיף (א1) – "יבואן מסחרי לא יסרב לבקשת מוסך, אשר מקיים את תנאי ההתקשרות, להתקשר בחוזה לצורך היותו מוסך שירות מטעמו";

(א2) אל אף האמור בסעיף (א1) השר יקבע בתקנות נסיבות בהן יוכל יבואן מסחרי לסרב לבקשת מוסך אשר מתקיים תנאי התקשרות להתקשר בחוזה לצורך היותו מוסך שירות מטעמו";

הסבר:

מטרת ההסדר המוצע היא להגביר את התחרות ולהרחיב את היצע מוסכי השירות של היבואנים המסחריים.

25. סעיף 59 בחוק- התקשרות בין יבואן מסחרי למוסך שירות של יבואן:

הוספת סעיף (ג) – " למרות האמור בסעיפים (א) ו- (ב) , היבואן יהיה רשאי לבקש מהמוסך נתונים כאמור אם נועדו לצורך טיפול בתלונות של לקוחות אודות הטיפול שבוצע במוסך האמור".

הסבר:

מטרתו של סעיף זה היא למנוע מיבואן להתערב בעסקיו של מוסך שירות עמו הוא קשור, באופן שימנע ממוסך השירות לרכוש מוצרי תעבורה שאינם מיובאים ע"י היבואן או להגביל את התחרות בצורות אחרות. אבל הסעיף נוסח בהרחבה בצורה שמונעת מהיבואן לברר תלונות אודות שירות או טיפול לרכב שיובא על ידו. כתוצאה עלול להיפגע הלקוח ואין ליבואן יכולת לברר תלונות לקוחות על מוסכי השירות שלו.

26. סעיף 60(א) בחוק – מועצה מייעצת ליבוא רכב ושיוקו :

הוספת סעיף (4) – "נציג איגוד יבואני הרכב שאינו יבואן רכב"

הסבר:

הנושא הוסכם בין כולם, אך התפספס בוועדת הכלכלה. מוסכם להוסיף חבר אחד.

27. סעיף 68(א1) בחוק – רישיון לתווך ביבוא אישי :

יש לבצע את התיקונים הבאים:

(1) הוא יחיד תושב ישראל שהוא עוסק מורשה ולא הוכרז פושט רגל, או שהוא מועסק על ידי ~~תאגיד רשום~~ פדינתברה שאחד מבעלי העניין ב-בה לפחות ומנהלה הכללי הם תושבי ישראל ולא הוכרזו כפושטי רגל ;

הוספת סעיף חדש- (א1) "בעל רישיון לתיווך ביבוא אישי שהוא עוסק מורשה לא יהיה רשאי לעסוק בתיווך כאמור במסגרת תאגיד אחר זולת תאגיד שבשליטתו ."

בסעיף משנה (ב) -- במקום "תאגיד" יבוא "חברה" ברישא ובסיפא;

הסבר:

צריך לתקן בהתאם לדרישות מיחיד.

כיום אנו עדים למצבים בהם יש לכאורה סחר ברישיון לתווך ביבוא אישי של רכב, הכוונה היא כי עסקים מתווכים בעצמם במכירות כלי רכב וכאשר מבקשים מהם את המתווך שסייע להם מצביעים על אדם פרטי. האיסור בא למנוע מצב בו עסק שעוסק ביבוא רכבים עושה זאת ללא רישיון יבואן מסחרי או ללא רישיון לתווך ביבוא רכב.

28. סעיף 77 בחוק- מכירה ושווק של רכב מיובא:

נדרש לתקן את כותרת הסעיף ולמחוק את המילה "מיובא"

אחרי המילים "יבואן מסחרי" יבוא " או שיוצר על ידי בעל רישיון לייצור רכב ושווק"

הסבר:

כיום הגדרה של משווק רכב נכנס גם יצרן רכב בישראל (בעל רישיון לייצור רכב ושווק) ולכן מכירת רכב שיוצר על ידו גם צריכה להיות רק על ידי משווק רכב, את כותרת הסעיף נדרש להתאים כוון שלא מדובר יותר רק ברכב מיובא אלא גם בזה שיוצר בישראל.

29. סעיף 80(א) בחוק – מסירת מידע וציוד בנוגע לטיפול ברכב :

נדרש לתקן את הגדרת "מוסד לימוד" כך:

"מוסד לימוד" – מוסד לימוד שהוכר על ידי משרד ~~הכלכלה והתעשייה העבודה והרווחה או שאושר על ידי המנהל~~ לעניין הכשרה מקצועית בתחומי טיפול ותחזוקה בכלי רכב.

הסבר:

כיום קיימים מוסדות לימוד שמאשרים על ידי משרד התחבורה לביצוע הכשרות מקצועיות.

30. הוספת סעיף חדש 86א- מתן שירותים נוספים על ידי משווק :

"משווק רכב המציע חבילת שירותים נוספת מעבר למה שנתן יצרן הרכב או סוכן מורשה, יפרט את תנאיה, ואם היא כרוכה בתשלום – יציג את מחירה בנפרד ממחיר הרכב, ולא יתנה את רכישת הרכב ברכישת החבילה הנוספת כאמור. לעניין סעיף זה, חבילת שירותים תכלול כל שירות או הטבה שניתנת לרכב או לבעל הרכב לרבות ביטוח, דלק, אבזור ועוד."

הסבר:

בכדי למנוע פגיעה בתחרות עם מוסכים ולמנוע מצב של "לקוח שבוי" בידי היבואנים יש צורך לתת ללקוח לבחור באם ירצה מתנה או שיהיה לו יותר זול לקבל את השירותים האמורים במקום אחר ולא על ידי המשווק. הלקוח הוא זה שיבחר.

31. סעיף 89 בחוק – רישיון סוחר ברכב מיבואן :

יש לבצע את התיקונים הבאים:

- (1) הוא יחיד תושב ישראל שהוא עוסק מורשה, או שהוא תאגיד-חברה שהיא עוסק מורשה רשום כד"כ שאחד מבעלי העניין בו לפחות ומנהלו הכללי הם תושבי ישראל;
- (2) לרשותו מקום מתאים לניהול עסקו, ובכלל זה לחניית כלי הרכב שהוא מוכר, כפי שקבע השר;
- (3) הוא המציא אישור מרואה חשבון מבקר המעיד כי יש לחברה הון עצמי בהתבסס על דוחות של שנה שקדמה לשנת בקשה לרישיון וכי היא עומדת בעקרון העסק החי וליחיד כי יש לו התנהלות פיננסית מספקת, הכל כפי שקבע השר. כ"י יש לו הון עצמי, כפי שקבע השר, לאחר התייעצות עם שר האוצר, בהתאם לסוג הרכב, ולגבי מי שהחזיק ברישיון לפי סעיף זה בשנה קודמת – גם בהתאם למספר כלי הרכב שמכר באותה שנה.

הסבר:

בהתאמה לסעיף ולהסבר בסעיף 20. לעניין סעיף קטן (2), הבקשה הינה למחוק את המסכת השר לקבוע תקנות. כיום התקנות היחידות הקיימות בנושא הינן המצאות של משרד עם שטח של 10 מ"ר לפחות, דרישה שכיום לא רלוונטית כוון שלא תמיד קיים משרד מכירות ובעידן האינטרנט, ישנן עסקאות שנעשות דרך המרשתת.

32. סעיף 91 לחוק – חובת דיווח בנושא הון עצמי:

יש לבצע את התיקונים הבאים:

(א) סוחר ברכב מיבואן יגיש למנהל, עד ל-31 ביולי בכל שנה, אישור רואה חשבון המבוסס על דוחות כספיים מבוקרים לגבי השנה הקודמת, כפי שקבע השר, ולפיו יש לו הון עצמי כאמור בסעיף 89(3).

(ב)

(א) סוחר ברכב מיבואן ידווח למנהל על כל אירוע שעלול, לדעתו ולדעת רואה חשבון מבקר, להביא לירידה בהון העצמי הנדרש ממנו לפי חוק זה או לפגיעה בעקרון עסק חי; חלה ירידה בהון העצמי כאמור, רשאי המנהל לאפשר לו להשלים את ההון העצמי המזערי הנדרש בתוך 30 ימי עבודה ממועד הדיווח, או להעמיד ערבות בנקאית או ערבות ממבטח כהגדרתו בחוק הפיקוח על שירותים פיננסיים (ביטוח), התשמ"א-1981, בגובה ההון העצמי הנדרש עד להשלמת ההון העצמי; דיווח לפי פסקה זו יימסר בהקדם האפשרי ולא יאוחר משבעה ימים לאחר המועד שבו נודע ליבואן על אירוע כאמור.

פחת ההון העצמי של סוחר ברכב מיבואן מההון העצמי כאמור בסעיף 89(3), ידווח על כך למנהל בכתב בתוך שבועה ימים.

(ב) סוחר ברכב מיבואן ימסור למנהל, לפי דרישתו כל פרט הנוגע להוכחת עמידתו בדרישות ההון העצמי ועקרון עסק חי לרבות דוחות כספיים.

הסבר:

בהתאמה לתיקון סעיף 56 לעניין דווח של יבואן מסחרי.

33. סעיף 100 בחוק – אישור לייצור דגם מוצר תעבורה במפעל ייצור:

1. בסעיף 100(א)(2)(ה):

(ה) לעניין מוצר תעבורה שאין לגביו דרישות תקינה כאמור בפסקאות משנה (א) עד (ד) – אישור ממעבדה מוסמכת לרכב על עמידתו בדרישות איכות ובטיחות שקבע השרהמנהל, לאחר התייעצות עם שר הכלכלה והתעשייה, בהתבסס על מפרט שאישור מכון התקנים לפי חוק התקנים, אשר יעמדו לעיון הציבור באגף הרכב במשרד התחבורה בשעות העבודה הרגילות של המשרד, וכן באתר האינטרנט של המשרד;

2. בסעיף 100(א)(2)(ג)- יבוא -

” (ג) לעניין מוצר תעבורה שיש לגביו דרישות תקינה אמריקאית או קנדית, לפי העניין – אישור ממעבדה מוכרת אמריקאית או קנדית על עמידה בדרישות התקינה האמריקאית או הקנדית בהתאמה;”

הסבר:

(1) נושא התקנים והדרישות הינו דינאמי ומשתנה יחד עם השינויים בדירקטיבות האירופיות ודרישות התקינה הפדרלית (על פיהם פועלים בישראל). בכדי להיות עדכנים, ישנו צורך בעדכונים שוטפים מסוג זה, דבר שצריך להיעשות בצורה מהירה. החובה הקבועה בנוסח הסעיף הקיים, של תיקון תקנות המותנה בהליך היועצות עם משרד הכלכלה והתעשייה, על אף שמדובר בסוגיה מקצועית טהורה של אגף הרכב, מעכבת את התהליך במספר רב של חודשים. נכון להיום, מדובר על צו מכוחו של החוק המסדיר את כל הדרישות והתקנים על פיהם נדרשים היבואנים לפעול. הבקשה היא לאפשר להסדיר את הנושא בדומה להסדרה דומה הקבועה ביחס לתקנים ודרישות החובה מרכבים בתקנה 282(ב) לתקנות התעבורה וזאת בנהלים של אגף הרכב אשר יפורסמו באתר המשרד ויהיו שקופים ונגישים לכולם.

(2) בטעות הושמטה האפשרות לתקינה קנדית, אשר מפאת היותה קרובה ביותר לתקינה הפדראלית האמריקאית, מוצע להסדירה במסגרת סעיף 100(א)(2)(ג) המתייחס לתקינה האמריקאית.

34.סעיף 102- ליקוי בטיחותי בייצור מוצרי תעבורה:

הוספת סעיף חדש:

(3) ”יודיע על כך למנהל”

הסבר:

בכל תקלת בטיחות קיימת הודעה למנהל, כאן הנושא חסר ולכן ההשלמה. המנהל נדרש לדעת אם קיימת תקלה סדרתית ובאם ישנו צורך בהתערבות מצידו.

35.סעיף 108- קביעת תחולת על מוצרי תעבורה – סימן ג':

יש לבצע את התיקונים הבאים:

"השר יקבע בצו, בהתחשב בטעמים בטיחותיים או סביבתיים, מוצרי תעבורה או סוגי מוצרי תעבורה שהוראות סימן זה יחולו עליהם, לרבות לפי ייעוד מוצר התעבורה או מטרת השימוש בו, למעט מוצרי תעבורה לרכב מסוג טרקטור שאינו מסוג טרקטור משא, טרקטורון, מלגזה או רכב שטח, ולרכב הפטור מחובות רישום ורישוי לפי אותה פקודה, למעט מכונה ניידת; צו כאמור ייקבע בהסכמת שר האוצר ושר הכלכלה והתעשייה"

הסבר:

בתקנות התעבורה טרקטור מסוג T3 מוגדר כמכונה ניידת. מפירוש הסעיף כפי שמופיע כיום ניתן לקבוע דרישות חובה למוצרי תעבורה לכל טרקטור משא, טרקטורון או רכב שטח, אך לא ניתן לקבוע דרישות למכונה ניידת כיוון שכתוב בסעיף למעט טרקטור. יש צורך לתקן כוון שקיימות בפועל דרישות למלגזות.

36.סעיף 109- יבוא דגם מוצר תעבורה:

בסעיף 109:

109. (א) אדם זכאי לייבא דגם מוצר תעבורה אם הוא בעל רישיון לסחר במוצרי תעבורה ודגם מוצר התעבורה שהוא מבקש לייבא עומד בדרישות תקן רשמי, לפי אישור ממעבדה מאושרת, ואם אין לגבי הדגם תקן רשמי – בהתקיים אחד מאלה, לפי העניין:

(1) לעניין דגם שיש לגביו דרישות תקינה אירופית – דרישות תקינה כאמור, או דרישות תקן של אחת ממדינות האיחוד האירופי ובלבד שדרישותיו של אותו תקן תואמות לרמת הבטיחות לפי דרישות התקינה האירופית ושבתאונה מדינה פועלים לפי התקן כאמור;

(2) (א) לעניין דגם מוצר תעבורה שיש לגביו דרישות תקינה אמריקאית או קנדית – דרישות תקינה כאמור, וכן ימסור המבקש הצהרה בכתב כי הדגם משווק בארצות-הברית או בקנדה בהתאמה, שמונה חודשים לפחות במועד הגשת הבקשה, וכי לא פורסמה לגביו באתר האינטרנט של מינהל הבטיחות הפדרלי של ארצות הברית (NHSTA) הודעת החזרה מהשוק (Recall) בשלוש השנים שקדמו להגשת הבקשה, או הודעה בדבר חקירה בשנתיים שקדמו להגשת הבקשה; השר רשאי לקבוע הוראות לעניין פרסום הודעות כאמור ובדיקתן, ובכלל זה דרכים נוספות או חלופיות לפרסום או לבדיקה כאמור;

(ב) נוסף על האמור בפסקת משנה (א), לעניין דגם מוצר תעבורה כאמור באותה פסקת משנה המיוצר מחוץ לארצות הברית או קנדה ואינו מיובא מפנמה, על המייבא להוכיח כי המוצר יוצר במפעל שבו הייצור הסדרתי של אותו מוצר תואם לאב-טיפוס של המוצר;

(3) לעניין דגם מוצר תעבורה שסומן עליו או על גבי אריזתו כי יש לגביו דרישות תקינה אירופית וכן דרישות תקינה אמריקאית או קנדית – דרישות התקינה האירופית;

(4) לעניין דגם מוצר תעבורה שיש לגביו תקן ישראלי שאינו תקן רשמי, שקבע השר, בהסכמת שר האוצר ושר הכלכלה והתעשייה – דרישות תקן כאמור;

(5) לעניין דגם מוצר תעבורה שאין לגביו דרישות תקינה או תקנים כאמור בפסקאות (1) עד (4) – דרישות איכות ובטיחות שקבע המנהל, אשר יעמדו לעיון הציבור באגף הרכב במשרד התחבורה בשעות העבודה הרגילות של המשרד, וכן באתר האינטרנט של המשרד; השר, בהסכמת שר האוצר ושר הכלכלה והתעשייה;

(6) לעניין דגם מוצר תעבורה שיש לגביו דרישות תקינה קנדית – דרישות התקינה האמורות, ובלבד שהשר, באישור הוועדה, קבע דגמים של מוצרי תעבורה שיש לגביהם דרישות תקינה קנדית, שיהיה ניתן לייבאם אם הם עומדים באותן דרישות תקינה ואת דרכי הוכחתן; בתקנות לפי פסקה זו רשאי השר לקבוע כי הוראות סימן זה יחולו על דגמי מוצר

ייבוא דגם מוצר תעבורה

התעבורה האמורים, בהתאמות ובשינויים כפי שיקבע:

(ב) הוכחת עמידתו של דגם מוצר תעבורה בדרישות כאמור בסעיף קטן (א) תהיה כמפורט להלן:

(1) לעניין דגם מוצרי תעבורה מקורי – באמצעות סימון על גבי המוצר או על גבי אריזתו, שקבע כדין יצרן הרכב, המזהה את היצרן, או באמצעות הצגת אישור מיצרן הרכב, או תעודה ממעבדה מוכרת אירופית, ממעבדה מוכרת אמריקאית או ממעבדה מוסמכת לרכב, בדבר עמידתו של הדגם בדרישות המפרט של יצרן הרכב;

(2) לעניין דגם מוצר תעבורה חליפי שיש לגביו דרישות תקינה אירופית כאמור בסעיף קטן (א) – באמצעות הצגת תעודה ממעבדה מוכרת אירופית או ממעבדה מוסמכת לרכב שהוסמכה לעניין זה;

(3) לעניין דגם מוצר תעבורה חליפי שיש לגביו תקן של אחת ממדינות האיחוד האירופי כאמור בסעיף קטן (א) – באמצעות הצגת תעודה ממעבדה מוכרת אירופית או ממעבדה מוסמכת לרכב;

(4) לעניין דגם מוצר תעבורה חליפי שיש לגביו דרישות תקינה אמריקאית או קנדית כאמור בסעיף קטן (א) והוא מיובא מארצות הברית או מקנדה – באמצעות אחת מאלה: הצהרת יצרן מוצר התעבורה, תעודה ממעבדה מוכרת אמריקאית או קנדית או תעודה ממעבדה מוסמכת לרכב;

(5) לעניין דגם מוצר תעבורה חליפי שיש לגביו דרישות תקינה אמריקאית או קנדית כאמור בסעיף קטן (א) והוא לא מיובא מארצות הברית או מקנדה – באמצעות תעודה מאחת מאלה: מעבדה מוכרת אירופית, מעבדה מוכרת אמריקאית או קנדית או מעבדה מוסמכת לרכב;

(6) לעניין דגם מוצר תעבורה חליפי שסומן עליו לפי דרישות תקינה שיש לגביו דרישות תקינה אירופית וכן דרישות תקינה אמריקאית או קנדית כאמור בסעיף קטן (א) – באמצעות הצגת תעודה ממעבדה מוכרת אירופית או ממעבדה מוסמכת לרכב;

(7) לעניין דגם מוצר תעבורה חליפי שיש לגביו דרישות תקן ישראלי שאינו תקן רשמי כאמור בסעיף קטן (א) – באמצעות הצגת תעודה ממעבדה מוסמכת לרכב;

(8) לעניין דגם מוצר תעבורה חליפי שנקבעו לגביו דרישות איכות ובטיחות לפי סעיף קטן (א) – באמצעות הצגת תעודה ממעבדה מוסמכת לרכב או בדרך אחרת שקבע השר, בהסכמת שר האוצר ושר הכלכלה והתעשייה;

~~(9) לעניין דגם מוצר תעבורה שיש לגביו דרישות תקינה קנדית – בהתאם להוראות שקבע השר כאמור בסעיף קטן (א).~~

הסבר:

1. בדומה לבקשה בסעיף 100, נבקש גם כאן לאפשר לקבוע דרישות איכות ובטיחות ביחס למוצרי תעבורה שאין להם דרישות תקינה זרות בנהלים שיקבע המנהל, שיבטיחו גמישות וזריזות בהתאמת הדרישות למקובל בעולם הרכב, בהשוואה לחובת התקנת התקנות הקבועה כיום.
2. בדומה לתיקון המוצע בסעיף 100 לחוק, מוצע להתייחס למוצרי תעבורה לגביהם קיימת תקינה קנדית בדומה להתייחסות למוצרי תעבורה להם קיימת תקינה פדראלית אמריקאית, וזאת בשל הקרבה בין סוגי התקינות.

37.סעיף 125- מסירת מידע לעניין בעל רישיון לסחר במוצרי תעבורה:

אחרי סעיף 125(א) לחוק יבוא:

“(1א) בעל רישיון לסחר במוצרי תעבורה יהיה חייב למסור את המידע כאמור בסעיף משנה (א) לפי דרישת צד ג' בפורמט דיגיטלי שניתן לעריכה, והכל כפי שיקבע השר, ולרבות לעניין קביעת מחיר מרבי למסירת המידע כאמור.

~~הוספת סעיף (א)(3) – השר יהיה רשאי לקבוע הוראות לביצוע הוראות סעיף (א)(2) לרבות קביעת מחיר מקסימום להעברת המידע".~~

הסבר:

סעיף 125 מסדיר את נושא פרסום המחירוני לצורך הגברת השקיפות בתחום מוצרי התעבורה, אולם אינו קובע את החובה למסירת המחירוני לידי צד ג' לפי דרישתו, בתמורה או שלא בתמורה. מסירת המחירוני לצדדים שלישיים, מתחיבת, לצורך הקמתם של מאגרי נתונים פתוחים לציבור שיאפשרו השוואה בין בעלי רישיונות סחר שונים. לשם כך מוצע לקבוע את חובת המסירה של המידע כאמור בסעיף משנה (א) ולהסמיך את השר לקבוע הוראות ליישום חובת מסירת המידע, ובכלל זה, לעניין קביעת מחיר מרבי למסירת המידע.

38. סעיף (4)127- רישיון להפעלת מוסך:

יש לבצע את התיקונים הבאים:

(4) לעניין מוסך מומחה, ומוסך המטפל ברכב מעל 8 טון, לרשותו ממלא מקום אחד לפחות למנהל המקצועי של המוסך, מבין עובדיו, שאישר המנהל לפי סעיף 143(ג), ואולם המנהל יהיה רשאי לפטור בעל רישיון להפעלת מוסך אשר מעסיק עד 5 עובדים מהאמור בסעיף זה.
(4)(5) השר רשאי לקבוע דרישות נוספות, ביחס לעובדי המוסך בעיניינים של הכשרה, ותק, מספר העובדים, בהתאם לסוג המוסך.

הסבר:

סעיף 127 לחוק מפרט את התנאים לקבלת רישיון להפעלת מוסך. בין יתר התנאים קובע החוק כי לרשות בעל הרישיון להפעלת מוסך ממלא מקום אחד לפחות למנהל המקצועי של המוסך, מבין עובדיו, שאישר המנהל לפי סעיף 143(ג). תנאי זה מכביד על המוסכים הקטנים שמתקשים לאתר ולהעסיק מ"מ למנהל מקצועי. לאור האמור, על מנת להקל על המוסכים הקטנים להפחית חסמי כניסה ולעודד תחרות, יש לתקן את הסעיף, כך שחובת העסקת ממלא מקום תחול על מוסכים המטפלים ברכב מעל 8 טון ומוסך מומחה כהגדרתו בחוק.

בנוסף, ישנם מוסכים קטנים אשר אין ביכולתם להחזיק או למנות מבין עובדיו ממלא מקום וזאת בין היתר מטעמי עלות (עלות להחזיק עובד נוסף כאשר אין בו צורך), במקרים רבים מדובר על מוסכים שבהם בעל הרישיון הוא המנהל המקצועי והוא גם העובד היחיד במוסך. בנוסף, נדרש לאפשר לשר לקבוע דרישות נוספות לעובדי המוסך לפי צורך ובהתאם לסוג המוסך, כדוגמת בוחני רכב למכון רישוי.

39. סעיף 128- ביצוע פעולות ברכב:

יש לבצע את התיקונים הבאים:

(א) לא ייתן אדם שירותי תיקון רכב, התקנה של מוצר תעבורה ברכב, אחזקה או בדיקה של רכב (בפרק זה – פעולות ברכב) לעצמו או לאחר, אלא במוסך שניתן לו רישיון להפעלת מוסך או במוסך נייד שניתן לו רישיון להפעלת מוסך נייד.

הסבר:

מדובר על תיקון הבהרה כי פעולות הדרושות מוסך ייעשו שם בין אם מדובר בתיקון "עצמי" שהינו אסור לפי החוק ובין אם במוסך שפועל ללא רישיון. בנוסף נדרש להסדיר עיצום כספי בגובה של 100% לעניין זה.

40. סעיף 131(ג) - הצעת סוגי מוצרי תעבורה ללקוח במוסך:

יש לבצע את התיקונים הבאים:

בסעיף זה –

"סוג", של מוצר תעבורה – מוצר תעבורה מקורי, מוצר תעבורה חליפי, [מוצר תעבורה משומש](#), [מוצר תעבורה מחודש יצרן](#) או מוצר תעבורה משופץ;

הסבר:

מוצע להוסיף להגדרת סוגי מוצרי תעבורה שיוכל בעל מוסך להציע ללקוח, גם מוצר תעבורה משומש ומוצר תעבורה מחודש יצרן. מדובר על סוגי מוצרי תעבורה שלא נלקחו מראש במהלך חקיקת החוק ולאחר פניות של איגוד יבואני הרכב ומוצרי התעבורה, נשקלו והתקבלו.

41. סעיף 135(א)(2) – רישיון להפעלת מוסך נייד:

במקום המילים "מנהל מקצועי" יבוא "בעל רישיון לניהול מקצועי"

הסבר:

תיקון ניסוח, מנהל מקצועי בחוק נקרא בעל רישיון לניהול מקצועי של מוסך.

42. סעיף 136 - רישיון לניהול מקצועי של מוסך:

(1) הוספת סעיף חדש (5) –

" הוא עבר קורס "תורת מקצוע" של משרד הכלכלה"

(2) יש לבצע את התיקונים הבאים:

(ג) טכנאי מוסמך הרשום במדור שקבע השר, לאחר התייעצות עם שר [הכלכלה](#) [התעשייה, העבודה](#), שסיים בהצלחה קורס [ניהול מנהל](#) עסקי במסגרת לימודי ההסמכה כטכנאי או במסגרת קורס לניהול מקצועי של מוסך, ובלבד שהמנהל אישר את תכניות הלימודים של אותם קורסים, לאחר התייעצות עם מנהל האגף להכשרה מקצועית והמועצה המייעצת לעניין מנהלים מקצועיים של מוסכים שמונתה לפי סימן ג' (בפרק זה – קורסים מקצועיים);

הסבר:

(1) כיום אין מגבלה על מהנדסים, הנדסאים, טכנאים ועוד לקבל רישיון לניהול מקצועי של מוסך, מלבד רישום שלהם במדור שקבע השר, יחד עם זאת לא תמיד הרקע המקצועי שלהם מספיק ולכן נדרשת השלמה של קורס תורת המקצוע.

(2) תיקון נוסח לצורך התאמת הגדרת הקורס להגדרתו במשרד העבודה.

43. סעיף (א) 137- בחינות לקבלת רישיון לניהול מקצועי של מוסך:

יש לבצע את התיקונים הבאים:

(א) השר, על פי הצעת המועצה המייעצת לעניין מנהלים מקצועיים של מוסכים שמונתה לפי סימן ג', יקבע תכנית בחינות עיוניות ומעשיות לשם קבלת רישיון לעיסוק בניהול מקצועי של מוסך, ורשאי הוא לקבוע כי מהנדס-אז, הנדסאי או טכנאי יהיה פטור מהבחינות, כולן או חלקן, בתנאים כפי שיקבע.

הסבר:

טכנאים זכאים לפטורים בדומה למהנדסים והנדסאים בגלל תכנית הלימודים אותה עוברים, הנושא נשמט בטעות מהחוק.

44. סעיף 143- חובת נוכחות של מנהל מקצועי של מוסך ואישור ממלא מקום למנהל המקצועי:

יש לבצע את התיקונים הבאים:

- (ג) המנהל לא יאשר לאדם לשמש כממלא מקום של מנהל מקצועי של מוסך, אלא אם כן אותו אדם הוא בעל רישיון לניהול מקצועי של מוסך בהתאם לסוג המוסך או שמתקיימים בו כל אלה:
- (1) הוא בעל תעודת מקצוע, במקצוע ובסוג כפי שקבע השר, לאחר התייעצות עם שר הכלכלה והתעשייה¹ (בסעיף זה – תעודת המקצוע) או שהשר קבע לגביו דרישות מקצועיות;
 - (2) תעודת המקצוע מתאימה לסוגי הרישיונות לפי סעיפים 127, 129 ו-136;
 - (3) הוא בעל ניסיון של חמש שנים לפחות בעבודה במוסך בהתאם לתעודת המקצוע; השר רשאי לקבוע תקופת ניסיון שונה בהתאם לנסיבות;
 - (4) המנהל המקצועי של המוסך הצהיר בפּת-בכתב כי לאותו אדם יש יכולת מקצועית, ניסיון והכשרה מספיקים כדי למלא את מקומו.

הסבר:

ישנם מקצועות שהדרישות שקבועות היום בחוק אינן מתאימות להם ולכן יש צורך בקביעת דרישות מקצועיות אחרות, למשל מכון רישוי והצורך בבוחנים שאינם עונים להגדרה של תעודת מקצוע. בנוסף, בעלי רישיון לניהול מקצועי של מוסך חייב להיות בהתאם לסוג המוסך, לא הגיוני כי מוסך של אוטוטק רכב קל יקבל מנהל מקצועי באוטוטק צביעת רכב כאשר לא מבין כלום בנושאי חשמל מכונאות ומיזוג.

45. סעיף 145- המועצה המייעצת לעניין מנהלים מקצועיים של מוסכים:

הוספת סעיף (4) -

" שני נציגים של הארגון הארצי של העובדים המייצג את המספר הגדול ביותר של העובדים באותו מקצוע שבו ניתנת ההסמכה"

¹ סמכויותיו הועברו לשר העבודה הרווחה והשירותים החברתיים: "פ תשע"ח מס' 7602 מיום 18.10.2017 עמ' 506.

הסבר:

צו הפיקוח על מצרכים ושירותים (מוסכים ומפעלים לכלי רכב), תש"ל-1970 מנה 9 חברים בוועדת ההסמכה, ביניהם שני נציגים של הארגון הארצי של העובדים המייצג את המספר הגדול ביותר של העובדים באותו מקצוע שבו ניתנת ההסמכה. הכוונה בחוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב היה לקבוע מועצה מייעצת לעניין מנהלים מקצועיים של מוסכים בת 9 חברים, אשר תכלול שני חברי ארגון ארצי של עובדים, בדומה לצו המוסכים.

המצב היום הוא שהחוק קבע מועצה מייעצת בת 7 חברים, ללא נציגי ארגון עובדים ארצי. לאור האמור מוצע להוסיף תת סעיף בדומה לצו.

46.סעיף 146- תפקידי המועצה המייעצת לעניין מנהלים מקצועיים של מוסכים:

יש לבצע את התיקונים הבאים:

(ב) קביעה של תכנית בחינות לשם קבלת רישיון לניהול מקצועי של מוסך לפי סעיף 137, תכנית לימודים לקורס ניהול מקצועי ולקורס ניהול-מנהל עסקי כאמור בסעיף 136, ותכניות להשתלמויות מקצועיות למנהלים מקצועיים של מוסכים;

הסבר:

תיקון נוסח לצורך התאמת הגדרת הקורס להגדרתו במשרד הכלכלה.

47.סעיף 195 לחוק- פרק י"א הגדרות:

המילים "מכונה ניידת" בסעיפים: (1)(א), (2)(א), (3)(א) ו-(6)(א) יימחקו.

הסבר:

מכונה ניידת הוחרגה מהגדרת רכב ולכן נדרשות התאמות בחוק.

48.סעיף 197 בחוק- איסור אצילת סמכויות המנהל לפי פרק י"א:

יש לבצע את התיקונים הבאים:

סמכויות המנהל לפי פרק זה אינן ניתנות לאצילה למי שהוא בתפקיד מנהל אגף א' או מנהל אגף בכיר.

הסבר:

נכון להיום כמות העיצומים הכספיים שמוטלים על בעלי הרישיון היא רבה ומנהל בחוק שהינו סמנכ"ל בכיר תנועה לא יכול להיות מעורב בכל אחד מעיצומים אלה. מוצע לתקן את הסעיף ולהתיר אצילת סמכויות המנהל

מנהל אגף הרכב הכפוף ישירות למנהל, ולמנהלי אגף א' באגף הרכב, הכפופים ישירות למנהל אגף הרכב, אשר אחראים מקצועית ומנהלית על התחומים בהם מוטלים העיצומים הכספיים.

49. סעיף 198 - עיצום כספי בגובה הסכום הבסיסי:

יש לבצע את התיקונים הבאים:

(10) (א) ייצר או שיווק רכב בלי שקיבל אישור לייצור ~~דגם~~-הרכב, בניגוד להוראות סעיף 21;
(ג) ייצר או שיווק ~~דגם~~-רכב שיוצר שלא בהתאם לתכנית הייצור או שאינו זהה לאב-טיפוס, בניגוד להוראות סעיף 25(א);

(18) יבואן מסחרי ~~שלא מסר אישור למנהל או~~ שלא דיווח למנהל או שלא מסר כל פרט לפי דרישתו, בניגוד להוראות סעיף 56(1) או (2);

(25) סוחר ברכב מיבואן שלא דיווח למנהל או שלא מסר כל פרט לפי דרישתו הגיש למנהל אישור רואה חשבון בדבר הון עצמי, בניגוד להוראות לפי סעיף 91(א);

(26) סוחר ברכב מיבואן שלא דיווח למנהל על ירידה בהון העצמי, בניגוד להוראות לפי סעיף 91(ב);

הוספת הסעיפים הבאים:

(א8) "בעל רישיון שהפר תנאי מתנאי רישיונו, בניגוד להוראות החוק";
(ט10) לא מסר למנהל, לפי דרישתו, כל פרט הנוגע להוכחת עמידתו בדרישות ההון העצמי ועקרון עסק חי לרבות דוחות כספיים בניגוד להוראות סעיף 29 (2)

יתווספו סעיפי עיצום כספי לסעיף 58 ולפרק המתקינים.

(א11) אדם שהעביר בעלות ברכב שיובא לפי סעיף 33, בניגוד להוראות הסעיף";
(א28) "אדם שסחר במוצר תעבורה ללא רישיון סחר, בניגוד להוראות סעיף 117א";
(א30) "אדם שנתן שירותי תיקון רכב, התקנה של מוצר תעבורה ברכב, אחזקה או בדיקה של רכב לעצמו או לאחר בניגוד להוראות סעיף 128(א)";

הסבר:

הוספת עיצומים כספיים להוראות חדשות בחוק.
כלל העיצומים הינם בגובה של 100% כוון שמדובר על עבודה ללא רישיון או תוך הפרה של תנאי הרישיון.

50. סעיף 201(2) - עיצום כספי בשיעור 25 אחוזים מהסכום הבסיסי:

יש לבצע את התיקונים הבאים:

"יבואן מסחרי שלא פרסם את תנאי ההתקשרות שלו עם מוסך כדי שישמש מוסך שירות של היבואן כאמור בסעיף 58(א) או קבע תנאי התקשרות שאינם מקיימים את הוראות סעיף 58, בניגוד להוראות הסעיף האמור";

הסבר:

כיום הסעיף קובע עיצום כספי למי שלא פרסם את תנאי ההתקשרות אך אינו קובע עיצום כלשהו למי שהפר את ההוראות סעיף 58.

51. הוספת סעיף 203א- עיצום כספי על הפרעת ביצוע תפקידו של מפקח:

יש להוסיף סעיף חדש:

" המנהל רשאי להטיל עיצום כספי בסכום של 7,000 ₪ , על כל אחד מאלה:

- (1) הפריע לאדם מוסמך לבצע סמכויותיו לפי חוק זה או מנע זאת ממנו;
- (2) סירב להראות לאדם מוסמך פנקס או תעודה אחרת הנוגעים לחקירה הנערכת לפי חוק זה;
- (3) משנדרש למסור ידיעות או להמציא פנקסים או תעודות לפי סעיף 192 לחוק או משנחקר לפי סעיף 193 לחוק – לא השיב תשובות נכונות ומלאות או לא המציא תעודות נכונות;
- (4) מי שהפר הוראות צן סגירה בניגוד להוראות סעיף 10

52. סעיף 218(ב)- עונשין:

הוספת סעיפים –

(9) " מי שהפר הוראות צן סגירה בניגוד להוראות סעיף 10

הסבר:

על אף שהחוק מקנה לנו סמכויות פיקוח, הוא לא קבע סנקציות עונשיות על הפרעה למפקחים, אי שיתוף פעולה וכיוצ"ב. מדובר בסנקציות עונשיות מחויבות המציאות, כפי שקיימות גם בחוק הפיקוח על מצרכים ושירותים למשל, כדי לתת "שיניים" למפקחים שלנו מול סרבני שיתוף פעולה.

53. סעיף 253(א)- הוראות שעה לעניין יבוא רכב:

1. יש לבצע את התיקונים הבאים:

במקום סעיף 253(א) לחוק יבוא:

"בתקופה של ארבע שנים מיום התחילה של תיקון זה, הוראת סעיף 32(א4)(א) לא תחול על יבואן זעיר".

הסבר:

בהתאם לדברי ההסבר למחיקת ההגדרות של "רכב חדש" ו"רכב שנרשם במדינת חוץ", מוצע לתקן את הוראות החוק כך שניתן יהיה לייבא רכב שטרם חלפו 18 חודשים ממועד ייצורו, בכפוף לקיום התנאים שנקבעו בסעיף 32(א4) לחוק במסגרת תיקון זה. יחד עם זאת, ומאחר ונקבעה הוראת שעה שתאפשר ליבואן זעיר לייבא רכב משומש, שטרם חלפו 12 חודשים מיום ייצורו במסגרת תיקון החוק שתחילתו היתה ביום 21.7.18, עדיין לא חלף זמן מספיק, לצורך בחינת התנהלות השוק למול התיקון האמור. לפיכך, מוצע שלא להחיל את הגבלת הקילומטראז' הקבועה בסעיף 32(א4)(א) לחוק, על רכב המיובא ע"י יבואן זעיר, לתקופה של 4 שנים נוספות מיום תחילתו של תיקון זה.

2. בסעיף 253(ב) לחוק:

“(ב) לעניין רכב מסוג שאינו רכב נוסעים או רכב מסחרי, בתקופה של ארבע-שמונה שנים מיום התחילה יחולו הוראות אלה כך:”

מוצע להאריך את הוראת השעה הקבועה בסעיף 253(ב), שכן הדירקטיבה האירופית עליה מבוססות הוראות החוק ביחס ליבוא רכב, חלה במועד זה, אך ורק על רכבים מסוג רכב נוסעים ורכב מסחרי. ככל שבעתיד, תתקן הדירקטיבה האירופית, כך שתחול על סוגי רכבים נוספים, יהיה מקום לתקן את הוראת השעה בהתאם, אולם עד אז, אין בסיס מקצועי להחלתה בישראל על רכבים שעליהם היא איננה חלה באירופה.

54. הוספת סעיף 254 - הוראות לעניין מכונה ניידת ורכב הפטור מרישום ורישוי:

(א) המבקש לייבא מכונה ניידת יהיה זכאי לקבל רישיון ייבוא, בהתקיים כל אלה:
(1) המכונה עומדת בהוראות סעיפים 32(1), (3) ו- (4)
(2) השר יקבע תנאים לעניין מועד ייצור המכונה.

(ב) המבקש לייבא רכב הפטור מרישום ורישוי יהיה זכאי לקבל רישיון ייבוא, בהתקיים כל אלה:

(1) רכב הפטור מרישום ורישוי עומד בהוראות סעיפים 32(1) ו- (4)
(2) הוא בעל רישיון סחר

(ג) מי שמייבא רכב לפי סעיף זה רשאי לשווקו

(ד) מי שמייבא רכב לפי סעיף קטן (א) יחולו עליו החובות המנויות בסעיפים: 47-50, 84-86 בהתאמות הנדרשות

הסבר:

מכוון שמכונה ניידת הוחרגה מהגדרת "רכב", מוצע לקבוע דרישות ליבוא מכונה ניידת ורכב הפטור מרישום ורישוי וכן תנאים ודרישות בהם יצטרכו לעמוד הן הכלים והן מי שמייבא אותם.

55. הוספת פרק מתקנים:

סעיף חדש – קביעת תחולה

"השר יקבע בצו, בהתחשב בטעמים בטיחותיים, מוצרי תעבורה המיועדים להתקנה בכלי רכב שהוראות סימן זה יחולו עליהם;"

סעיף חדש - רישיון להתקנת מוצרי תעבורה:

"מי שמתקיימים בו כל אלה, זכאי לקבל רישיון להתקנת מוצרי תעבורה;

(1) הוא עוסק מורשה, תושב ישראל או חברה שאחד מבעלי העניין בה לפחות ומנהלו הכללי הם תושבי ישראל;

(2) לרשותו מקום וציוד המתאימים להתקנת מוצרי התעבורה שהוא מבקש להתקין ולאחסונם;

(3) לרשותו אדם הממונה על תהליכי הייצור וההתקנה במפעל שהוא בעל השכלה, ידע וניסיון בתחום מוצרי התעבורה, כפי שקבע השר;

(4) הוא הציג הסכם עם מעבדה מוסמכת לרכב, לשם פיקוח על הייצור ועל התקנת מוצרי התעבורה במפעל הייצור לפי הסדרי פיקוח שקבע השר, בין השאר כדי להבטיח את התאמת ההתקנה הסדרתית של מוצר התעבורה לאב-טיפוס שלו;

(5) הוא הציג למנהל הסדרי פיקוח פנימיים וחיצוניים הולמים, להבטחת איכות ולבקרת האיכות על עבודת הייצור וההתקנה המתבצעת במפעל הייצור, בין השאר כדי להבטיח את התאמת ההתקנה הסדרתית של מוצר התעבורה לאב-טיפוס שלו”
סעיף חדש - אישור להתקנת דגם מוצרי תעבורה:

(א) לא יתקין אדם מוצר תעבורה בכלי רכב, אלא אם כן קיבל אישור להתקנת דגם מוצר התעבורה בכלי רכב לפי הוראות סימן זה, ובהתאם לתנאי האישור ולהוראות לפי חוק זה;
(ב) מי שמתקיימים בו כל אלה זכאי לקבל אישור להתקנת דגם מוצר תעבורה:

- (1) הוא בעל רישיון להתקנת מוצרי תעבורה בכלי רכב;
- (2) הוא הציג למנהל אישור ממעבדה מאושרת כי האב-טיפוס של מוצר התעבורה שהוא מבקש להתקין במפעל הייצור עומד בדרישות תקן רשמי, ואם אין לגבי המוצר תקן רשמי - הציג למנהל אחד מאלה:
(א) אישור ממעבדה מוסמכת לרכב כי האב טיפוס עומד בדרישות תקינה שקבע השר, בהתבסס על דרישות תקינה אירופאית או דרישות תקינה אמריקאית; דרישות התקינה שיקבע השר יהיו ברמת בטיחות שוות ערך לדרישות התקינה הזרות כאמור ולא ייקבעו בהן דרישות מחמירות מדרישות התקינה הזרות;
- (ב) לעניין מוצר תעבורה שיש לגביו דרישות תקינה אירופאית – אישור ממעבדה מוכרת אירופית או מעבדה מוסמכת לרכב על עמידתו בדרישות התקינה האירופית, או בתקן של אחת ממדינות האיחוד האירופי ובלבד שדרישותיו של אותו תקן תואמות לרמת הבטיחות שנקבעה בדרישות התקינה האירופית ושבאותה מדינה פועלים לפי התקן כאמור;
- (ג) לעניין מוצר תעבורה שיש לגביו דרישות תקינה אמריקאית – אישור ממעבדה מוכרת אמריקאית על עמידה בדרישות התקינה האמריקאית;
- (ד) לעניין מוצר תעבורה שיש לגביו תקן ישראל שקבע השר בצו, ואינו תקן רשמי – אישור ממעבדה מוסמכת לרכב על עמידתו באותו תקן;
- (ה) לעניין מוצר תעבורה שאין לגביו דרישות תקינה כאמור בפסקאות משנה (א) עד (ד) – אישור ממעבדה מוסמכת לרכב על עמידתו בדרישות איכות ובטיחות שקבע השר, בהתבסס על מפרט שאישר מכון התקנים לפי חוק התקנים.”

(3) הוא הציג תכנית שאישרה מעבדה מוסמכת לרכב, להתקנת מוצרי התעבורה בכלי רכב שהוא מבקש להתקין במפעל הייצור.

(ג) המנהל יציין ברישיון לפי סעיף זה את סוג ההתקנה שבעל הרישיון רשאי להתקין במפעל הייצור”

סעיף חדש – ציוד, מתקנים והסדרי פיקוח:
”בעל רישיון להתקנת מוצרי תעבורה בכלי רכב יחזיק במפעל הייצור ציוד ומיתקנים מתאימים הנדרשים לתהליך ההתקנה ויפעל בהתאם להסדרי פיקוח לפי סעיף _____”

סעיף חדש - חובת סימון ע”י בעל רישיון להתקנת מוצרי תעבורה
”בתום תהליך ההתקנה יסמן בעל רישיון להתקנת מוצרי תעבורה על גבי מוצרי תעבורה שהותקן או על גבי הרכב המותקן סימן היכר של המפעל כפי שקבע השר”

סעיף חדש התקנת מוצר תעבורה במפעל ייצור
”בעל רישיון לייצור מוצרי תעבורה לא יתקין מוצר תעבורה אלא במפעל הייצור שאישר המנהל לפי סעיף _____”

סעיף חדש – אחריות
(א) בעל רישיון להתקנת מוצר תעבורה ייתן למוצר תעבורה שהוא מתקין ולהתקנה שביצע אחריות שלא תפחת משנה אחת, מיום התקנת המוצר ברכב; השר רשאי לשנות תקופה כאמור;
(ב) על אף האמור בסעיף קטן (א), נקבעה לפי דין, ובכלל זה לפי חוק הגנת הצרכן, תקופת אחריות ארוכה יותר מהתקופה כאמור – תחול התקופה הארוכה יותר”

סעיף חדש – שירותי תחזוקה
”בעל רישיון להתקנת מוצרי תעבורה בכלי רכב ייתן שירותי תחזוקה לכל התקנת מוצר תעבורה שביצע בכלי הרכב כאמור”

סעיף חדש- תיאור מוצר התעבורה"
" בעל רישיון להתקנת מוצרי תעבורה יתאר תיאור מלא ונכון של מוצר התעבורה שהוא מתקין, יראו מתקין
כאילו מילא הוראות סעיף זה אם הוכיח כי הפרטים שמסר בתיאור זהים לפרטים שמסר יצרן מוצר התעבורה"

סעיף חדש- תחולה
על בעל רישיון לפי סימן זה יחולו הוראות הסעיפים 102, 105 בהתאמות הנדרשות"

הסבר:
ראה הסבר בסעיף ההגדרות.

בברכה

לנה גרשקוביץ
מנהלת תחום כלכלה

העתקים:
סמנכ"ל בכיר תנועה
מנהל אגף בכיר רישוי
מנהלת אגף בכיר לרכב
מנהלת אגף כלכלה