

לאור המצב הזה החליטה הממשלה להטיל איסור על הפעלת מנועי בנזין בנפט ולצורך זה התקינו שרי האוצר והתחבורה תקנות-שעת-חירום-הפעלת רכב מנועי בנזין.

מאחר שלא חל שינוי במסינות האוניסקטיביות אשר גרמו להתקנת התקנות האלה, מובאת בזה הצעת הממשלה להאריך את תקפן של התקנות האלה.

היו"ר ב. אבניאל:
קיבלנו פניה מעו"ד מור, בשם מר י. לוי, הטוען שהחוק הזה פוגע ללא צורך. אני מציע שנשמע את השגותיהם בטרם נמשיך בדיון בהצעת החוק.

עו"ד מור:
הפצנו תזכיר ואני מקווה שהוא גביע אליכם. הוא נותן תמונה ברורה. אנחנו יוצאים מתוך ההנחה שהאיסור שהוטל על השימוש בנפט הוא מטעמים פיסקאליים גרידא ואין לו שום סמכות בנימוקים טכניים.

מרשי עוסק בענין זה זה 20 שנה. לפני חמש שנים ניסו ב"שלב" את הסידור הזה ויש הוכחות ברורות מצד האנשים שהשתמשו בנפט הזה, שלא יצדק כל זק למכונות. למשרד התחבורה אין שום מושג על-כך מבחינה טכנית.

נוסף לכך פנו בזמנו לפרופ' פרנק מהטכניון, אשר בדק את המכשיר. זהו ציוד (גם במכתב שנשלח למשרד התחבורה). הוא קובע שעם סידורים מתאימים השימוש בנפט אינו מזיק כלל למנוע. משרד התחבורה ידע על-כך.

כפי שאמרת מרשי עוסק בזה שנים רבות. בינתיים הוקמה תעשייה לייצור הקרבורטור החדש ועוסקים בענין זה כ-40 איש (אם להביא בחשבון את היוצקים, המרכיבים והיצרנים המייצרים כל מיני אביזרים לצורך הדרכת הקרבורטור).

איננו מבקשים לבטל את האיסור. אנחנו מסכימים שהשימוש בנפט במכונות ללא סידורים מתאימים - ואיננו רוצה להגיד שהסידור שלנו הוא הכי טוב - מקלקל את המנוע. אנחנו מבקשים להבהיר לציבור ולכנסת, שקיימת אפשרות להפעיל מכונה בנפט בלי לגרום כל תקלות למנוע.

עמדנו בפני ניסוי ~~הממשלה~~ הזה בחברת "קייזר פרייזר" במכונות שלהן. היתה פניה מצייב של חברה פניית גדולה, ועמדו להכנס למו"ט בקשר ליצוא מכונות של "קייזר פרייזר" הכוללות התקנת הסידור החדש. אולם כל הענין הזה נפגע כתוצאה מהתקנות שהוצאו.

היו"ר ב. אבניאל:
אני מבין שאתם מבקשים להוציא מכלל איסור זה אותן מכונות אשר ישתמשו במכשיר שמר לוי מייצר, מתוך נימוק שבמקרה זה השימוש בנפט אינו גורם זק למנוע.

ה"ר שטראוס:
נמצא תחת ידי חוות-דעת של מכון התקנים הישראלי, ועדת תקינה מס' 68. בסעיף 12 נאמר: "נידונה השאלה של שימוש בנפט במנועי הצתה הבנויים לשימוש בבנזין. הוסכם כי השימוש בקרוסין במנועים הנ"ל משפיע לרעה על המנוע ומוריד את יעילותו, גם אם ייעשו שינויים במנוע כדי להכשירו, במיוחד, לשימוש זה".

היו"ר ב. אבניאל:
הם לא מתכוונים למכשיר הקונקרטי הזה.

ד"ר שטראוס:
על המכשיר שמר לוי מייצר איננו יכול לומר שום דבר, מפני שאיננו יודעים אם מכשיר זה הובא למשרד התחבורה.

היו"ר ב. אבניאל:
מה אתה מציע בנוגע למכשיר זה?

בתקנות לצד אשר פורסם בדתנה אפשרות של
פסוץ על-ידי המפקח על התעבורה

ד"ר שטראוס:

בנוח שוועדת הכלכלה תאשר את החוק הזה
ושחר עם זה תוסיף המלצה בעל פה למשרד
התחבורה, לבדוק בעין יפה אם יש אפשרות להשתמש במעייף זה של הפסוץ
לגבי מקרה קונקרטי זה. האם נראית לכם המלצה כזאת?

היו"ר ב. אבניאל:

איננו מוסמך לענות לשאלה זן. אבל אינני
חושב שמשרד התחבורה יתנגד להסתכל בעין
יפה על כל דבר, אם יתברר שלא ייגרם נזק לכלכלת המדינה, אם יש מקום
יינתן הפסוץ.

ד"ר שטראוס:

ועדת התקנים אשר חוותה את דעתה, האם
לנגד עינייה היה מכשיר זה?

א. תלמי:

אינני יודע.

ד"ר שטראוס:

אנחנו ביחסים טובים עם משרד התחבורה,
מהנדס המשרד ידעו על המכשיר שלנו.
חברת "שלב" התקנה אותה בטכניותיה בשנת 1954 בידיעת משרד התחבורה,
אבל המשרד לא יתן את הפסוץ מטעם אחד - זה יגרם נזק פיסקאלי למדינה
ולא מטעמים של קילקול המנוע.

עו"ד מור:

המכשיר הזה נבדק על-ידי פרופ' פרנק
והוא חווה את דעתו במכתב למשרד התחבורה, הוא מומחה גדול בשטח זה ואני
חושב שלדעתו יש משקל.

ש. פרלשטיין:

למה אינכם מביאים את המכשיר לבדיקה
במכון התקנים, אשר יוכל לחוות עליה?
דעה מקצועית ולא פיסקאלית? אם חוות דעתו של מכון התקנים תהיה לנגד
עינינו ביתר קלות נוכל לדון בעצוץ.

עו"ד מור:

מכון התקנים אינו מסוגל לבחון מכשיר
זה, המבחן ניתן רק אם המכשיר יורכב
לפחות ב-100 מכוניות ואחרי תקופה מסוימת יבדקו את הראשונים, את המנוע,
ועל סמך זה יגיעו למסקנה.

ש. שורש:

מדוע לא מספיקות חמש או עשר מכוניות?

עו"ד מור:

המכשיר צריך להבדק על מנועים משומשים
וכל מנוע נמצא במצב אחר, הנפט יכול
ב"קייזר-פרייזר" עשינו הערכה והגענו
למסקנה שלפחות 100 מכוניות צריכות לנסוע כדי להוציא מסקנות מלאות ויטאיות.

מ. אולמרט:

מה הם היתרונות של הקרבורטור שלכם?

עו"ד מור:

היתרון הוא ראשית כל יתרון של מחיר
הנפט, אם המדינה תחליט להפוך 500
מכוניות בעלות מנועי בנזין למכוניות בעלות מנועי זול, הדבר יעלה
בערך 2 מיליון ל"י ונוסף לזה 500 מנועים ילכו לאיבוד, אנחנו נוכל
להעביר אותם מנועים לדלק שהוא זול, כמו הסולר, ב-200 אלף ל"י ובל
כל הוצאה במטבע חוץ, זה היתרון שבדבר, בזמנו, כאשר חברת "שלב"
לא קיבלה הקצבה לדלזלים הרכיבה את המכשיר הזה.

היו"ר ב. אבניאל:

אתם עושים גם יצוא?

עו"ד מור:

בהחלט, עמדנו לסיים עיסקה משולשת,
בין "קייזר-פרייזר" וחברה פינית
על מכוניות שהיא עמדה לקבל, עיסקה

אשר ביקשה להרכיב את המכשיר הזה
זו יכלה להסתכם במיליון דולר.

היו"ר ב. אבניאל:

אתם יכולים לעשות זאת גם עכשיו.

בא הסוכן הפיני וכשראה מה שעושים
כאן אמר: אם הממשלה שלכם אוסרת כנראה

עו"ד מור:

שזה מקלקל את המנוע.

י. אלמוגי:

הוצעו כאן שתי הצעות ואני משתומם על
שדחתם את שתיהן. אתם טוענים שמכון
החקנים אינו יכול לבחון את המכשיר שלכם מפני שעליו לבנות 100 מכונות.
האם הוציע הצעה אחרת, להמליץ בפני משרד התחבורה להשתמש בטעיף המאפשר
מתן פטור. על סמך הצעה זו אפשר לתת פטור ל-100 מכונות לשם נסיון
ואחרי הבדיקה יתברר מי צודק.

עו"ד מור:

אני מוכן לקבל הצעה זו. השאלה היא מהו
כוחה המחייב של המלצת ועדת הכלכלה.

י. אלמוגי:

אני מוכן לקבל חוות-דעתו של פרופ' פרנק,
אבל במס' עדיף פרופ' פרנק על פרופ' אחר
שיש לו דעה אחרת? משרד התחבורה חזקה עליו שאם הוא יצטרך לעמוד
בוויכוח עם פרופ' פרנק ישיג פרופסורים אחרים. לכן נראה לי שאתם
צריכים להאחז בהצעת היו"ר.

ד"ר שטראוס:

הזכור שמו של פרופ' פרנק. צמצא תחת
ידי זכרון דברים חתום בידי פרופסורים
של הסכניון, מיום 22.11.57, ובמקום הראשון מופיע פרופ' פרנק. בין
היתר נאמר ש"כל שימוש בנפט במנוע של בנזין שלא הותאם במיוחד לשימוש
בנפט גורם נזק ניכר למנוע; אך השימוש בנפט, גם אחרי התאמת מנוע
הבנזין באופן מושלם, יגרום להקטנת הספק הניצולת של המנוע במסדים
שיגרמו נזק לכלכלה הלאומית."

י. אלון:

האם האספקט של הבריאות נבדק?

היו"ר ב. אבניאל:

זה לא תפקידנו.
מר לוי, מתי הקימות את המפעל שלך?

מר י. לוי:

אני עובד על המצאה זו יותר מעשרים שנה.
בראשונה עבדתי באמצעים פרימיטיביים,
אך החל בשנת 1948 התחלתי לשכלל את המצאתי בכונה לייצר את המכשיר הזה
בארץ. ב-1952 רשמתי פטנט. אז הציעו לי לפנות לבתי-חרושת בחו"ל היות
והביצוע בארץ קשה. פניתי לכמה בתי-חרושת בחו"ל אשר התענינו בהמצאתי
וביקשו שאתקשר אתם. אך ינידים יעצו לי שלא "לשלוח את כל
התכניות לחו"ל שמא יגנבו את המצאתי, כי אז לא היו לי אמצעים לרשום
פטנט בחו"ל. החלטתי לייצר את המכשיר בארץ ולאחר שאניע למוצר מושלם
אוכל להתקשר עם פירמות בחו"ל. כל הכספים שחסכתי במשך שנים, יחד עם
ירושה שקיבלתי מאבי, השקעתי בענין הזה שעלה לי עד היום עשרות אלפי
ל"י. הדבר הזה אינו צעצוע, הוא יכול להביא מהפכה בתחבורה בעולם
כולו. אמנם כל אחד חושב שהנפט עלול להזיק למנוע, אך עובדה היא
שמנוע יכול "לחיות" ב-50% יותר כאשר משתמשים בנפט במקום בבנזין,
ראיתי זאת במו עיני. בשנת 1954 הוצאתי כמה מכונות אבל כשראיתי
שהמצאה אינה מושלמת המסכתי בשכלולי עד היום, כאשר הגעתי למצב
שמנוע יכול לפעול בנפט יותר טוב מאשר בבנזין והוכחתי זאת על עשרות
מכונות. אף מכונת לא התקלקלה. המהנדסים של משרד התחבורה היו אצלי,
הסברתי להם איך פועל המכשיר והם נשארו עם פה פעור וגם אישרו שהמכשיר
פועל במאה אחוז. לא הספקתי להרים את הראש והנה קיבלתי מכה על-ידי
הצו שהוציאו. החזירו אותי 20 שנה אחורנית.

היו"ר ב. אבניאל:

אני מודה לכם על הביאורים שמסרתם.

כעת תופיע לפנינו משלחת של ארגון בעלי

המוניות.

מר שפיר:

אני מייצג ארגון המוניות בתל-אביב,
ברחבי תל-אביב, לפני שהחוק יצא, היו
כ-300 מוניות שנסעו על נפט. היה מניע כלכלי רציני שהביא את ההנהגים
להשתמש בנפט, ואינני יודע אם פה המקום להעלות זאת.

למה לא?

ש. פרלשטיין:

מר שפיר:

נטל המסים הכבד המוטל על המוניות הביא את הנהגים לחפש דרכים להקלת המעמסה הכבדה. אם אשתמש במלים כלליות ואגיד, נטל המסים הכבד, לתכן שזה לא ישכנע, אבל אם נראה ממה מורכב נטל זה נווכח בצדקת הדברים. מחיר הבנזין עולה 335 פרוטות הליטר ולכל 3-4 קילומטר בדרך לישר בנזין, היטל הבטחון המסולם על-גבי הבנזין על אף ההסבר הרשמי האומר שבול הבטחון משתלם כאילו על-ידי הנוסע, בשעה שבחברות האוטובוסים היטל הבטחון באמת נגבה מהנוסע. זה הפך למס נוסף תחת כותרת שונה, מפני שאין אנחנו יכולים להעלות את מחירי הנסיעות כעת, כשמספר הנוסעים הפוטנציאלי ירד למחצית בהשוואה למספר שלפני שנתים, ואם נעיז להעלות את המחירים ייווצר מצב שנאבד גם את המספר המצומצם של נוסעים שיש לנו היום. ז.א. כל נהג מונית משלם היטל בטחון בשיעור 30 ל"י שאפשר לראותו כמס נוסף. נהגים המוניות נאלצים גם לשלם דמי ביטוח המסתכמים בכ-1000 ל"י לשנה, וזאת על אף העובדה שקיים חוק המחייב ביטוח כללי-רכב, מפני שאין חוק המונית את מחירי הביטוח. חברות הביטוח מקיימות מין מונופול פנימי מסויים, הן החליטו מה שהחליטו ואין הן מבטחות מוניות אלא בהתאם לתעריף שנקבע על ידן.

נוסף לכך אין אנחנו מקבלים רשיון לחלקי חיולוף ואנחנו נאלצים לשלם בין 5 ל-7 ל"י הדולר לכל חלק חיולוף שאנחנו נזקקים לו. דברזם בגון מס הכנסה וארנונה הם דברים מובנים מאליהם.

אם בצדק כל זה, הרי כל נהג מונית חייב לפדות לפחות 50 ל"י ליום כדי שיוכל לשאת בנטל הזה. במידה שחברת הכנסת נוסעים ברחובות תל-אביב, הם בוודאי רואים מה שנעשה בתחנות המוניות. התורים הארוכים לעצור על כך, שממש מבחינה פיסית אין אפשרות - גם ביום עבודה של 10 ו-12 שעות - לפדות סכום פנטסטי כזה.

לאור המצב הג'ל התחילו הנהגים לחפש מוצא כיצד לצאת מהסבך. צץ עניין הנפט, בראשונה מספר בודד של נהגים התחילו להשתמש בשיטה זו והיא התחילה להוכיח את עצמה. אבל הנהג היה מוגבל בכמות הנפט שיכול הלה למהול בבנזין. עובדה ידועה היא שמנוע הנבנה לשימוש בבנזין אי-אפשר לרמות, ואם כן, הרי באחוז מסויים אשר מתקבל על הדעת, והאחוז הזה נע - בהתאם לטיב המנוע - בין 20 ל-40 אחוז מכסימום, אחרת המנוע לא יידלק, ואם יידלק לא יסע, ואם יסע לא יגיע רחוק. במשך הזמן עלה מספר המוהלים נפט ורק בתל-אביב הגיע ל-300.

במשך תקופה של 6 חדשים המנועים לא נפגעו כתוצאה ממהילת נפט בבנזין.

גם עניין הריח המזיק כביכול הפך לנושא של ויכוח ציבורי. אלא שבתל-אביב נוסעים מאות שמונים, אשר כוחות הסוס של כל מנוע שלהם הם פני חמשה ופני ששה סרובים מכוחות הסוס של מנוע המותקן במונית, ואין ספק שבמידה וקיימת אפשרות של נזקמן הסתם אוטובוסים אלה עלולים להזיק יותר לבריאות. אמנם הם נוסעים על סולר, אבל הריח והגאזים הם היינו הך. ומפליאה העובדה שבעיה זו לא התעוררה כל עוד נסעו האוטובוסים ורק כאשר המוניות התחילו לנסוע על נפט. בזכרו שבעיה זו קיימת.

ש. פרלשטיין: מהי מידת הנזק למנוע?

מר שפיר:

לפי ניסיוננו במנוע לא ניזוק בכלל. החלקים היחידים העלולים להנזק - במידה שיש חשש קל ביותר - הם הרינג והפיסטון, שני חלקים שהם מיוצרים בארץ, לכן אין כל יסוד לטענה שאם ירשו להשתמש בנפט הממשלה תיאלץ לייבא חלקי חיולוף, דבר שיגרום להוצאה במטבע חוץ.

מ. אולמרט:

האם השתמשתם בקרבנרטור המיוחד?

מר שפיר:

ניסינו אותו והנסיון הוכיח שהמצאה זו טובה. את אחוז הנפט שאפשר למהול בבנזין והוא מגיע ל-60%, לפיכך כדאית השקעה של כ-300 ל"י, מפני שאחוז המהילת גודל ל-60% בעוד שבגורם אחר נזק - במידה שבכלל בגורם נזק - שהיה בגורם כאשר מהלו 20% נפט.

מהן החסכון לקילומטר?

ש. שורש:

ליטר נפט עולה 99 פרוטה בעוד שהבנזין עולה 335 פרוטה, בשעה שמספר הקילומטרים לכל ליטר הוא שווה, אפילו על נפט אפשר לעשות מספר יותר גדול של קילומטרים מפני שזהו דלק כבד יותר שנשרף קשה יותר. אם מוהלים 20% או 30% אפשר לעשות חשבון מהו הרווח של הפרש המחירים. לעומת זה, אם מקובל הוא לעשות רינגים ולגרים על כל 80 או 100 אלף קילומטר, הרי כתוצאה מהמהילה יוחלפו הרינגים אחר 70 או 90 אלף קילומטר, ז.א. בעוד שקודם באלף נהג לעשות זאת כל שנה יעשה זאת כעת חודש-חודשיים לפני כן, במספר של 15 אלף קילומטר פחות.

מר שפיר:

אילו המדינה היתה מעלה את הבלו על הנפט ולשטר נפט היה עולה 200 פרוטה, האם

י. אלמוגי:

גם אז היתם משתמשים בנפט?

לא, אם יורידו את הבלו על הבנזין יחכן שלא יהיה צורך בחוק.

מר בהזק:

האם החלפת הקרבורטור זהו השינוי הטכני היחיד?

י. אלמוגי:

מלבד כיסוי המנוע בחומר מבודד, נדמה לי אזבסט, שזו הוצאה כספית אפסית.

מר שפיר:

בארץ ישנו תהליך של החלפת מנועי הבנזין במנועי דיזל, וכידוע המכוניות בעלות גבוהים. האם נהגי המוניטין היו מעדופים

י. אלון:

מנועים אלה טעונות תשלום דמי-רשיון את ההסדר המקובל על מנועי דיזל?

אילו השימוש בנפט היה נשאר בחקפו לא היה צריך להשגב על דיזלים, האירגונים

מר שפיר:

המאחדים כ-350 חבר, באים בדרישות לממשלה להקצבת מטבע חוץ לייצוא מנועי דיזל. יש לומר שאנחנו נתקלים באזן קטנת, הוקצב וממשיכים להקצב מטבע חוץ לצורך זה. אילו המצב היה נשאר כפי שהיה לפני האיסור לא היה צורך להקציב מטבע קשה לצורך יבוא מנועי דיזל, היינו מסתפקים במנועים שיש ועל-ידי כך האוצר היה מרוויח. ההשקעה להחלפת המנוע במנוע דיזל היא השקעה גדולה מאד בשביל הנהג. מנוע כזה עולה כ-4000 ל"י.

הרי קיצם של המנועים הקיימים יבוא - במקודם או במאוחר. אז במשך הזמן

י. אלון:

החחבורה עומדת הבעיה אם לייבא מנועי בנזין ולהתקין בהם קרבורטור מיוחד לנפט או לייבא מנועי דיזל.

מנוע בנזין עולה 300 דולר בעוד שמנוע דיזל, הזול ביותר, עולה 1000 דולר.

מר שפיר:

אמרת שכ-300 נבגצם מהלן נפט בבנזין, אני מבין שמאות אחרים לא עשו זאת.

ש. שורש:

מה היתה הסיבה שאחרים לא עשו זאת?

היכו לנסיון. יש אנשים שזהו כספם האחרון ורצו לראות איך יעלה הנסיון.

מר שפיר:

בחודש האחרון לפני האיסור היו שמועות שעומדים לאסור את השימוש בנפט, על אף העובדה הזאת אחוז המשתמשים בנפט גדל ב-150-200 תוך חודש זה, ואני בטוח שכל 100% היו עוברים לנפט, לפחות בתל-אביב (כי יש גם בעיה של תנאים סופוגראפיים - עליות וירידות).

כמה מוניות עברו למנועי דיזל?

ש. שורש:

ככל שהמשלה מטכימה להקציב מטבע חוץ לקניית דיזלים אנחנו מקבלים כרגע מורכבים כ-60 מנועים ויש עוד 55 בדרך עם רשיון של האוצר.

מר שפיר:

היו שמועות כאילו תקנה זו גורמת למצב קשה של המוניות בהתחרות באוטובוסים.

היו"ר ב. אבניאל:

האם יש אמת בזה?

לפני ההעלאה הגדולה במחיר הדלק אחוז הנוסעים של הנהגים הרבה יותר גבוה מאשר כיום, היות והעלאה זו הכריחה אותנו להעלות את המחירים. אילו זכולנו להוריד את מחיר הדלק היינו יכולים להוריד את המחירים ועל-ידי כך להגדיל את מספר הנוסעים.

מר ברזק:

אני מודה לאורחים על הביאורים שמסרו.

היו"ר ב. אבניאל:

ברצוני להקריא בפניכם עוד משפט מהדו"ח של מומחי הטכניון: "כל הנוכחים בדעה שאין להרשות שימוש בנפט, אפילו אחרי התאמת שנעשו במנוע, מפני ששימוש זה פוגע בכלכלה הלאומית ובמשק התעבורה בארץ".

ד"ר שטראוס:

אשר לקרבורטור שהוצג כאן, יש בתיקי מכתב של המפקח על התעבורה מר בר לאוחו עורך דין מור שייצג כאן את בעל הפטנט. מר בר כותב במכתבו: "קיומם וטיבם של המתקנים היו ידועים היטב בעת פרסום התקנות והצגתן על איסור השימוש בנפט. השיקולים שהביאו לפרסום חוקים אלה חייבו להפעיל את האיסור גם לגבי המתקנים הנ"ל והכוונה היתה שהוראות הצו יחולו על מתקנים אלה".

י. אלון:

לפי דעתי עלינו לדון על בעיה זו משלוש נקודות מוצא: א) בעיית זיהום האוויר. על כך צריך לקבל חוות-דעת מוסמכת של משרד הבריאות.

ב) בעיית השפעת הדלק הזה על המנוע. יש לבקש חוות דעת מוסמכת ממשרד התחבורה ואם צריך אפילו צה"ל להרכיב ועדה לצורך בדיקה זו - באיזו מידה משפיע השימוש בדלק זול על אורך חייו של המנוע, גם לאור מדיניות ה"דיזליזציה" של התחבורה בכל כלי הרכב.

ג) שאלת האוצר. גם כאן יש חשבוך לאומי לנהגים בוודאי יותר קל להתפרנס כשמשחמשים בנפט, בלי לשלם מס מיוחד, אבל האוצר, ברכשו נפט מזוקק, משלם פי כמה מאשר משלם על סולר, צריך לבקש חוות דעת מהאוצר על בעיית הפרש מחירי-היבוא ובעיית המסים.

לאחר שיהיו לנו חוות הדעת בשלושה אספקטים אלה נוכל לחוות את דעתנו. - גם מבחינה כלכלית וגם מבחינת הנהגים.

היו"ר ב. אבניאל:

לפי דעתי מתקבלת על הדעת גישתו של חה"כ אלון, ואז יש לפנינו שתי תוקף אפשרויות: או להאריך את התקנות לחודש-חדשיים, ובינתיים לבדוק באופן יסודי את הבעיה, או לא להאריך את תקפן בכלל, עד שלא נבדוק את הבעיה מיסודה. משרד התחבורה מציע הארכה ל-9 חדשים.

ש. שורש:

אני מביין כי הוסכם לפנות לשלושה משרדים - בריאות, תחבורה ואוצר בקשר לבירור השאלה משלושת האספקטים שהעלה חה"כ אלון. אני מציע שהפניה שלנו למשרדים לא תהיה בנפרד, אלא שנציע כי שלושה משרדים אלה יקימו ועדה בינמשרדית לענין זה. אני מציע להאריך את התקנות לחצי שנה.

י. אלמוגי:

אני מציע לאשר את החוק ולבקש את משרד התחבורה להשתמש בסעיף המאפשר לו מתן פטור, כדי לבחון את הקרבורטור החדש.

יחד עם זה אני מסכים להאריך את תוקף הצו לכמה חדשים.

הצו לכמה חדשים.

מ. אולמרט:

אני מציע להאריך את חוקף התקנות ל-3 חדשים, זה ידרבן את משרד התחבורה לבחון

את הדברים בלי סחבת.

מ. אונא:

אם נרצה לבחון את הדברים לאחר שיביאו לפנינו חוות הדעת שנבקש, דומני ששלושה חדשים זה

פחות מדי.

ש. בז'רנו:

אינני מבין איך אנחנו בכלל יכולים לחשוב על אפשרות של שימוש בנפט על-ידי מכוניות שנבנו לשימוש בבנזין, גם אם יתקינו קרבורטור מיוחד לצורך זה. בתי-החרושת המייצרים מכוניות יודעים מה זאת מכונית הנוסעת על נפט ומה מכונית הנוסעת על בנזין. בשום מקום בעולם לא יחשבו להתיר שימוש בנפט למכונית שיש לה מנוע להפעלה בבנזין.

הבעיה התעוררה בארץ מפני שנהגי המוניות מצאו דרך להשתמש מתשלום מסים. יתכן שמבחינתם הם הדבר הכרחי, יתכן שאין הם יכולים לשאת בעומס המסים, אבל זוהי בעיה אחרת. אם אנחנו רוצים לעזור להם - בבקשה, נבקש מהאוצר בנזין יותר זול בשביל בעלי המוניות, נחפש דרך להוריד את המס על הבנזין, אבל על נפגע בבריאות האוכלוסייה.

היו"ר ב. אבניאל:

יתכן שגישתך צודקת, אבל אנחנו שמענו כאן דברים שמצד אחד פוגעים בציבור גדול של אנשים ומצד אחר זה עלול ליצור מצב של אפליה לרעה לגבי שירות המוניות בהשוואה לשירות באוטובוסים. אינני חושב שזה יהיה לא מוצדק אם ועדת הכלכלה תרצה לנקוט עמדה אחרי שתברר את העניין בירור יסודי. בזה כולנו תמימי דעים. השאלה היא לכמה זמן להאריך את חוקף הצו. האם יש ערך להחלטתנו הוא בכך שניתן אישור לתקופה יותר מוגבלת. מאחר שלפנינו פגרת פסח, אני מציע להאריך את הצו ל-4 חדשים.

ש. שורש:

אני עומד על הארכה ל-6 חדשים.

היו"ר ב. אבניאל:

אז אני אציע בכלל לא להאריך.

ש. שורש:

זה אומר שהכנסת תהיה חייבת לדון בדבר עד סוף אוגוסט. מקובל להאריך תקנות כאלה לחצי שנה או לשנה. משרד התחבורה יכין את החומר, יביא אותו בפני הוועדה ועד סיום מושב הקיץ של הכנסת תהיה החלטה סופית. אינני רוצה שתהיה אווירה של חפזון ושל תקוות-שוא.

פ. אלמוגי:

חשוב לבוא לכנסת בהצעה אחת ולא בשתיים. אני מציע להאריך את תקף התקנות ל-5 חדשים.

היו"ר ב. אבניאל:

אישור החוק מלרוה בהמלצה של הוועדה בפני משרד התחבורה:

שיעייך בעיך יפה בהמצאה החדשה, כדי לברר את האפשרות של מתן פטור, לפי החוק, לגבי השימוש בקרבורטור המאפשר הפעלת מנוע בבנזין בנפט.

חוק להארכת תקפן של תקנות-שעת-חירום (הפעלת רכב מנועי בבנזין), חשי"ח-1958 - אושר בחיקון הכא: בסעיף 1 במקום "31 בדצמבר 1958" יבוא "10 באוגוסט 1958".

חוק לתיקון פקודת סימני סחורותסעיף 4מר לבנטל:

ההבדל בין החוק הקיים ובין התיקון הוא בזה, שהחוק מעניש את המשתמש בתיאור מסחרי כוזב, אבל יש מקרים שלא נופלים בחשיבותם משימוש בתיאור מסחרי כוזב, מפני שהעובדה שלא מציינים דבר עלולה להביא את הצרכן לידי טעות חמורה. יש מקרים שמשתמשים בתיאור לא כוזב, אבל מציינים, למשל, בתיאור הסחורה, בלועזית, או שלא מציינים, דבר שהצרכן צריך לדעת. יש מקרים שהצרכן אינו יכול לדעת לאיזו מטרה מיועדת סחורה זו, להבדיל מסחורה אחרת. לכן יש לחייב צרכן לעשות מה שאינו מחוייב לעשות על פי החוק הקיים.

ש. בז'רנו:

אם כי מטרת החוק טובה ואני מאמין שגם כוונות המשרד טובות, נחקלתי בזמן האחרון בתופעות המוכיחות גישה בלתי מציאותית מטעם המשרד לחוק זה. ידוע לי מקרה שהמשרד הוציא צו הקפאה על סחורה, מפני שעל החווית היתה מלה אחת באנגלית, אם כי רובו של הטקסט היה כתוב עברית. זו היתה סיבה להקפיא את הסחורה.

א. תלמי:

יתכן שזו היתה מלה מהותית.

ש. בז'רנו:

אני מכיר את המקרה. איש לא יכול היה לטעון שמישהו התכוון להטעות את הציבור. פשוט, מרצון להזיק הקפיא הפקיד את הסחורה על סמך הפקודה הזאת. אחר-כך ביטלו את ההקפאה בלי שום תיקון.

אם האדמיניסטרציה משתמשת בחוק זה למטרות טובות הרי שהחוק הוא טוב, אבל אם האדמיניסטרציה רוצה להראות את כוחה, כמו שלעתים קרובות היא עושה, אז החוק עלול להיות חוק רע. תפקידנו למנוע מהאדמיניסטרציה שהיא תוכל להשתמש לרעה בחוק זה. יתכן שאין להעניק לה סמכות קביעה, פרט למקרים חמורים, ומוטב להעביר את הענין להכרעה בבית-המשפט.

אשר לשפה. הפקודה הקיימת מחייבת שכל מה שכתוב בשפה לועזית צריך להיות כתוב גם בעברית. יש בזה אפליה רצינית ביחס לתוצרת חוץ. אינני חושב שהחוק צריך לחייב כי הכל צריך להיות כתוב בעברית. לדעתי אפשר להסתפק בזה שדברים מסוימים יהיו כתובים עברית, אבל לא הכל.

מר לבנטל:

החוק אשר חה"כ בז'רנו מתכוון עליו אינו חוק סימני סחורות. הוצא צו, לפי תקנות הפיקוח, אשר אמנם עדיין בחוקף אבל הוא ייעלם לגמרי עם קבלת החוק הזה. זה היה צו סימני סחורות שהוצא לסחורות מזון. להבא תהיה הגנה, מפני שכל תעשיין וכל משווק יוכל לדרוש פטור ואם הוא לא יינתן יוכל להגיש ערר.

היו"ר ב. אבניאל:

צדק חה"כ בז'רנו באומרו שהחוק הזה עלול להיות מכשיר לשימוש לרעה בידי פקידות מסוימת, אבל מכאן אינני מוכן להסיק את המסקנה שהחוק הזה אינו דרוש להגנת הציבור. צריך לחפש את הפתרון בכיוון אחר - מתן אפשרות של הגשת ערר תוך זמן קצר ביותר. את הערר יש להגיש בפני ועדה בלתי תלויה. סעיף 15 קובע שתהיה ועדת עררים. אולם פרט לשופט שני חבריה עם עובדי ממשלה. בחוק הפיקוח על מצרכים ושירותים דאגנו לתקן את הדבר - שלפחות אחד מהם יהיה נציג הציבור והשני לא יהיה עובד במשרדו של השר הנוגע בדבר.

מר לבנטל:

אנחנו מסכימים שגם בחוק זה יוכנס תיקון זה.

ש. בז'רנו:

צריך גם לכתוב "להגנת הציבור".

ש. פרלשטיין:

לפי סעיף קטן (א) יוצא שהצו יכול לחול על יצרן מסויים או על מפעל מסויים ולא לחול

על מפעל שני המייצר אותה סחורה.

אני חושב שגם פה צריך לקבל את הניסוח שבחוק הפיקוח על מצרכים ושירותים.

היו"ר ג. אבניאל:

איננו מעוניינים בצו אישי, אפשר להגיד זאת בצורה כללית.

מר לבנטל:

על היועצים המשפטיים לנסח סעיף זה בהתאם לחיקונים שהוצעו על-ידי חברי הוועדה כנ"ל.

לסעיף 4 (א) הוחלט:

סעיף 4 (ב)

האם הממשלה יכולה לחייב אותי איך לארוז סחורה?

ש. פרלשטיין:

הממשלה יכולה לחייב איך לארוז חלב מפוסטר, למשל

ש. שורש:

הצורך בכך מוכר בכל חקיקה בארצות המתקדמות. דווקא המומחה של פ.א.י. או.ו. שעזר לנו בהכנת חוקים אחרים על מזון, הביא כמה דוגמאות שמהן הוא הסיק את המסקנה על הצורך להטיל פיקוח גם על אריזה. לפעמים יש צורך לצמצם את האריזה לכמויות סטנדרטיות ולא להטיל תובה על הצרכן לקנות כמות יותר גדולה. לפעמים יש למנוע הטעיה. אפשר להביא את הדוגמה של אריזת פירות מיובשים, כאשר באריזה מופיע הפרי בצבעים שאינם מחאימים לטיב הסחורה ולתוכן שבחוק האריזה.

מר לבנטל:

בינתיים קיבלנו תלונה מאיגוד הצרכנים בישראל על כך שנוהגים למכור כימיקלים, בייחוד ספירט, בבקבוקים של מיצים. אמנם מסמנים בפחק את חכן הבקבוק, אבל הפחק עלול ליפול ויש סכנה שהצרכן ישתמש בזה לשתייה. לכן אני מציע להוסיף "לרבות מילוי בקבוקים".

ש. בז'רנו:

זהו חוק לתיקון פקודת סימני סחורות. אינני רואה שום קשר בין סימני סחורות לבין אריזה. בעיית האריזה קיימת, בעיקר בתעשיית המזון, אבל יש כלים אחרים המטפלים בבעיה זו. איך מטפלים במזון? - על-ידי חקן. למה לא על-ידי צוים מסוג זה? - מפני שמוצאים שזוהי הדרך הנכונה. יש ועדות משותפות ליצרנים ולצרכנים יש מומחים, ואחרי דיונים ענייניים קובעים את החקן הרשמי. אם החקן לא מספיק, הרי ישנה כל-החקיקה של הפיקוח על המזון הנותנת לשר סמכויות בלתי מוגבלות להסדר האריזה במזון. מה פתאום נכניס את עניני האריזה לחוק הבא להבטיח סימון נכון והוגן של הסחורה?

ש. פרלשטיין:

אם יש חוקים אחרים המבטיחים זאת, ברור שאין להכניס סעיף זה בחוק זה. אבל גם אם נצא מההנחה שיש צורך, הרי צריך להדגיש שסעיף זה בא לשם שמירה על בריאות הציבור. לא יתכן שהממשלה תתיר ליצרן כותנות איך לארוז אותן.

מר שלגי:

הוסכם כבר שכל צו יהיה לטובת הציבור.

ש. פרלשטיין:

אני אומר: לשם שמירה על בריאות הציבור:

ש. שורש:

לי נראה שענין הסימון לעתים מותנה באריזה. אם אין אריזה מחאימה לא יכול להיות סימון. אני מסכים עם חה"כ פרלשטיין שאין לנו ענין לקבוע איך לארוז נעליים או כותנות. אני מוכן שנגדיר בחוק במה אנחנו מעוניינים: חומרי מזון וחומרים כימיקליים ורעילים.

ש. פרלשטיין:

צריך להגיד באופן כללי: כשיש חשש לפגיעה בבריאות הציבור.

היו"ר ב. אבניאל:

מבחינת עצם המהות יתכן שכולנו נתאחד על נוסחה אחת, אבל צדק הה"כ בז'רנון באומרן

סעיף זה אינו שייך לחוק זה.

מר שלגי:

לגבי שמירת ברואות הציבור יש חוקים אחרים ומישור אחר צריך לטפל בהם. הכוונה כאן היא אחרת. פקודת סימני סחורות, הבאה למנוע תיאורים כוזבים הבאים לרמות את הציבור, סעיף 15 קשור באופן אורגני לפקודה כולה. הפקודה נוסחה לפני 30 שנה, אבל הקשר הענייני הוא קשר אורגני. הפקודה באה כדי למנוע שימוש לרעה בסימנים ובחוויות, אני יכול לתת דוגמה אחת: לפי סעיף קטן (א) על היצרן או המשווק לתת כל מיני פרטים בתו; אבל יכול להיות מקרה שהוא אמנם נותן את כל הפרטים האלה אבל מניחם בתוך האריזה, ויוצא שהצרכן קונה חתול בשק.

ש. בז'רנון:

אם זאת אתה רוצה למנוע כתוב איפה צריכים להיות כתובים הפרטים - בחוץ ולא בפנים, אפשר

לכתוב "בולט לעין"

מר שלגי:

אפשר לכתוב בחוק שזה צריך להיות מחוץ לאריזה, אני אומר שמבחינה עקרונית לא צריך למנוע זאת לאחר שקיבלתם את הסייג שכל צו הוא להגנת הציבור, חוץ מזה יש גם זכות ערך.

היו"ר ב. אבניאל:

אני חושב שלא כאן מקומו של הסעיף הזה.

מר שלגי:

מקומו לא כאן אם אנחנו חושבים שהוא בא לשמור על ברואות הציבור.

ש. שורש:

אני מציע להשאיר סעיף קטן (ב) פתוח.

מר לבנטל:

אמנם יש זיקה לסעיף זה לצרכי ההגיינה והבריאות - אמרנו זאת בדברי ההסבר - אבל הסיבה העיקרית היא למנוע הטעייתו של הצרכן.

סעיף 4(ב) נשאר פתוח

השגיבה ננעלה בשעה 13.00