

פרוטוקול מס' 229  
מישיבת ועדת הכלכלה  
יום רביעי, כ"ט בשבט התשנ"ח (25 בפברואר 1998), שעה 09:30

נכחו:

חברי הוועדה: אברהם יחזקאל - היו"ר  
אלי גולדשמידט  
עבד אלמאלכ דהאמשה  
צבי הנדל  
גדעון עזרא

מוזמנים:

חנה בן-ארי - מנהלת אגף הרכב - משרד התחבורה  
עו"ד אלי אביר - לשכה משפטית " "  
שלמה אלישר - סגן מנהל אגף תכנון והנדסה - משרד התחבורה  
דפנה עין-דור - אגף תכ"ל " "  
יוסי לביא - תעבורה " "  
אבנר פלור - מהנדס אגף רכב " "  
בועז סופר - משרד האוצר " "  
אופיר קרני - " " "  
עו"ד גלית קרת - לשכה משפטית - משרד האוצר  
אמנון עינב - מדען ראשי - המשרד לתשתיות לאומיות  
יואב ערמוני - מנהל מינהל הדלק - המשרד לתשתיות לאומיות  
יוסי ישראלי - מינהל הדלק " " "  
דני איציקזון - המשרד לאיכות הסביבה " " "  
ירון ארנון - " " " "  
חגית שחף - " " " "  
גרישה דויטש - הממונה על התקינה - משרד התעשייה והמסחר  
ישי רבינוביץ - מנכ"ל איגוד יבואני הרכב  
משה נגל - מ.ס.כ.ו. קאר בע"מ - איגוד יבואני הרכב  
יצחק מנור - דוד לובינסקי בע"מ - " " "  
אילן דפנאי - " " " " " "  
צבי פולק - צ'מפיון מוטורס (ישראל) " " "  
אברהם פריד - יו"ר ארצי - ארגון בעלי המוניות  
צביקה אברמוביץ - יו"ר ארגון בעלי המוניות ירושלים  
שמואל בן-ארי - מהנדס רכב ראשי - אגד  
יצחק בן-צור, גבריאל גטניו, שמואל הרציג, רוני יעקובוביץ - "דן"  
דוד כוכבא, שי גלעד, שלמה ארד, זאב לבנת - מועצת המובילים  
עודד גינגיס, אביב סופר-שטיין - ארגוני הצרכנים  
ליאת בראונשטיין, יוסי סקורניק, יוסי טופז - איגוד לשכות המסחר

מנהלת הוועדה: לאה ורון

קצרנית: מזל כהן

סדר-היום: מנוע דיזל או מנוע בנזין בכלי רכב - בחינת הכדאיות למשק ולנהג.

מנוע דיזל או מנוע בנזין בכלי רכב - בחינת הכדאיות למשק ולנהג

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני פותח את הישיבה.

ביקשתי לקיים את הישיבה היום כדי לדון בנושא: מנוע דיזל או מנוע בנזין בכלי רכב. כ-3% מסך כל הרכבים במדינה מול כרבע או שליש, לפעמים 40%, במדינות אירופאיות מונעים במנוע דיזל.

אני מקיים את הישיבה הזאת על מנת למנוע נסיון או אפשרות עתידית להתחכמויות יהודיות טיפוסיות שבמידה והשימוש במנוע דיזל יעלה, יוטלו עלינו כל מיני מסים על מנת למנוע את אותם הפסדים צפויים בהכנסות המדינה.

אני מציע שניתן קודם כל לאיגוד יבואני הרכב לפתוח בדברים. לאחר מכן נציגי החברות השונות. כפי שאתם מבינים וקוראים, קרוב לוודאי שהנושא הזה גם הוא ייצא החוצה, ותחשבו טוב מה המסר שאתם רוצים להעביר. המסר שאני רוצה להעביר הוא: 1. שאנחנו צריכים להיות מדינה נורמלית בתחום הזה, קרי מתקרבים יותר ויותר לממוצעים האירופאיים. 2. לנסות למנוע אפשרות, חלילה, שיטילו על צרכני הדיזל מיסוי שלכאורה יצטרך למלא את קופת המדינה כתוצאה מזה שההכנסות ממיסוי על הבנזין ירדו.

אני הנחתי הצעת חוק שמדברת על נושא רכבים משוקמים. אתם הרי יודעים שיש התחכמות של חברות הביטוח בתחום הרכב המשוקם של מ-55% ומעלה. לתדהמתי משרד התחבורה הודיע שהוא מתנגד. אי-אפשר מצד אחד להילחם בנגע התאונות ולהגיד שאנחנו רוצים רכבים מתוחזקים טוב - - -

חנה בן-ארי:

למה הוא מתנגד?

צבי הנדל:

מה אמרה הצעת החוק?

היו"ר אברהם יחזקאל:

ישי, תסביר מה היתה הצעת החוק?

ישי רבינוביץ:

הצעת החוק מדברת על כך שבין 55% ל-75%, שהיום זה השיעור המוכר לרכב משוקם, בכל מקרה שבו יתקנו רכב ששמאי קבע את זה, יהיו חייבים לציין את זה ברשיון. זה למעשה עיקר הצעת החוק. ומי שעובר על החוק, כמובן צפוי לעונש. הכוונה כאן שיותר ויותר חברות ביטוח משקמות רכב בתחום שבין 55% ל-75% ואף אחד לא יודע שהרכב הזה שוקם, והשיקום נעשה בחלפים לא לגיטימיים. זה בעיקרון הצעת החוק.

חנה בן-ארי:

ישי יודע שהנושא של ביטול ההגדרה של רכב משוקם ולעשות בעצם אופציה של אובדן גמור נמצא היום בהתנעה במועצה הציבורית.

היו"ר אברהם יחזקאל:

למה התנגדתם להצעת החוק שלי?

חנה בן-ארי:

אני מוכנה לבדוק את זה. אנחנו מכירים את הבעיה ואנחנו נמצאים היום בתהליך של שינוי חקיקה. ישי יודע, זה קצת זוחל.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מחכה לבדיקה. בכל מקרה, בעוד כשבועיים אעלה את הצעת החוק הזו. אשמח את תשיעו בידי לשכנע חברי כנסת להריץ את הצעת החוק הזו. זו הצעת חוק נכונה גם מבחינה ציבורית, זה לא דבר יוצא דופן.

ישי, בבקשה.

ישי רבינוביץ:

שני משפטים על ההיסטוריה של רכב נוסעים עם מנוע דיזל במדינת ישראל. תקופה מסוימת היה איסור להכניס רכב כזה לארץ. מאוחר יותר, שר התחבורה קיסר בזמנו היה הראשון שהתיר ופתח את הדרך לכך. ואז משרד האוצר הטיל קנס - אני קורא לזה קנס במרכאות - על כל מי שרצה לרכוש רכב פרטי עם מנוע דיזל בשיעור של 5,000 שקל סכום קצוב, לאחר מכן זה ירד ל-3,000.

אנחנו נמצאים היום בסיטואציה שמשרד האוצר חישב איזשהו חישוב שאומר: מי שנוסע מעל כמות קילומטר מסוים בשנה, דהיינו הפסד מסים שיש על בנזין מול הסולר, כי מחיר הבנזין הוא פי שלוש ממחיר הסולר, עליו מוטלת אגרה נוספת. היום על רכב פרטי יש אגרה בשיעור של 2,367 שקלים נוספים על האגרה הרגילה שמשלם כל רכב. רכב מסחרי מסוג כזה משלם 1,070 שקל נוספים על האגרה הרגילה. עם זה אנחנו חיים היום.

בשנת 1997, שהיתה למעשה שנת הפריצה, אם אפשר לקרוא לזה פריצה בשוק הישראלי, עלו כ-2,800 מכוניות פרטיות עם מנוע דיזל, שזה כ-2.5% מכלל הרכב הפרטי שעלה על כבישי הארץ באותה שנה. כדי לסבר את האוזן, למעלה מ-90% מהרכב המסחרי הקל - אנחנו מדברים על רכב מסחרי עד 3.5 טון בלבד - היה רכב עם מנוע דיזל. זה לא הגיע ל-100% רק משום שבתחילת השנה עוד נותר מלאי של רכבי בנזין בדגמים הללו. לדעתי, בשנת 1998 רכב בנזין אחד מסוג מסחרי לא יימכר בישראל. זאת אומרת, כולם עברו לדיזל באופן מוחלט.

אנחנו מדברים על רכבי דיזל שאורך החיים של המנוע ארוך יותר. הבטיחות ברכב עם מנוע דיזל גבוהה יותר משום שהדיזל מתלקח הרבה פחות מאשר בנזין במקרה של תאונות. חיסכון בצריכה של סולר, מחקרים מראים על בין 25% ל-30% צריכה גבוהה יותר לקילומטר נסיעה של בנזין מול סולר. כמובן, במדינת ישראל גם המחירים של הבנזין מול הסולר, כפי שאמרתי הוא פי שלושה או פי שניים וחצי יקר יותר מאשר הסולר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

איך זה במדינות אחרות העניין היחסי הזה?

ישי רבינוביץ:

בצרפת למעלה מ-55% רכבי דיזל נעים. בגרמניה סדר גודל של 30%. בבריטניה כ-40%.

אלי גולדשמידט:

זה כולל רכב מסחרי?

ישי רבינוביץ:

לא, רכב פרטי בלבד. מחירי הדיזל מול מחירי הבנזין בארצות אירופה, יש ביניהם פער של 15% עד 20% לטובת הסולר כמובן.

המחקרים מראים שהפליטה מרכבי דיזל, למרות שהיא נראית כעשן, היא הרבה יותר קטנה מבחינת הנזק הבריאותי שהיא יוצרת לאלה שנושמים. החלקיקים הרבה פחות מסוכנים. אני לא מומחה בתחום הזה, אני פשוט מצטט מחקרים. עצם העובדה שבארצות אירופה יש שימוש כל כך רחב ברכב דיזל ושם "הירוקים" הם מאוד מפותחים, יכול להעיד גם על הקטע הזה.

אני חושב שבדברים הללו אסיים וכדאי לתת ליבואנים שלנו, שהם המומחים בתחום הזה, לומר כמה מלים. נתחיל מהראשון שמוביל בשוק הישראלי וזה צבי פולק שהוא מנכ"ל צ'מפיון מוטורס שמייבאים את הפולקסוואגן ואאודי.

צבי פולק:

יש שלושה היבטים לנושא הדיזל. אחד זה נושא הצרכן, הנהג, השני זה הנושא הכלכלי גם של הפירמה וגם של המדינה, והנושא השלישי זה איכות הסביבה. נתחיל דווקא מהנהג.

בנושא הדיזל חלה בשנים האחרונות התפתחות אדירה. בדרך כלל כשאומרים למישהו דיזל הוא נזכר במונית שמוציאה עשן מאחור, בקושי זזה ומאוד מטרטרת. יש מרחק אדיר בין רכבי הדיזל של היום לבין מה שהיה פעם. היום מנוע דיזל, מבחינת איכות נהיגה, בטיחות נהיגה, ביצועי הרכב, כל הדברים שקשורים לנהג, עשה קפיצת דרך אדירה ולכן גם בעולם יותר ויותר אנשים נוהגים בדיזל ולא רואים את ההבדל, חלקם גם מעדיפים את מנועי הדיזל.

אלי גולדשמידט:

שלא מחמת חיסכון, מטעמי נהיגה?

צבי פולק:

לא מטעמי חיסכון. למנוע הזה יש מומנט גבוה וס"לד (סיבובי מנוע לדקה) נמוך. בעקיפות למשל, בס"לד נמוך אתה מקבל תאוצה חזקה מאוד. בעקיפה ל-T.D.I יש יתרון מאוד גדול.

אלי גולדשמידט:

בכל מנועי הדיזל?

צבי פולק:

אני מדבר על הדור החדש.

אלי גולדשמידט:

הרוב זה עם טורבו?

צבי פולק:

לא. הולכים לכיוון הזה. למשל כשאתה נמצא ב-40 קילומטר לשעה ואתה רוצה לעשות את העקיפה, להתחיל אותה מהר ולסיים אותה מהר מבחינת בטיחות, פה נכנס המומנט בס"לד הנמוך, אתה טס קדימה. הרעש הכללי והרעש בתוך תא הנוסעים בנסיעה בשיוט אתה לא שומע אותו.

אלי גולדשמידט:

מה קורה בעמידה? אומרים שבעמידה יש קצת ווליום.

צבי פולק:

בעמידה יש ווליום גבוה מזה של מנוע הבנזין. אבל בהתפתחות של מה שקורה עם מנועי הדיזל כרגע, יש קפיצה קדימה. וזה מעביר אותי עכשיו לנושא איכות הסביבה.

מעבר לזה שהדיזל נשרף הרבה יותר טוב, השריפה הפנימית של המנועים החדשים היא הרבה יותר יעילה. זה נותן גם את הכוח, אבל שורף את הדלק בצורה כזאת שאחוז הפליטה של החלקיקים, הגזים הרעילים וכו' הוא הרבה יותר נמוך. בפולקסוואגן אומרים שהוא עד 30% נמוך יותר ממנועי בנזין. היום באירופה, בעיקר בגרמניה, שם איכות הסביבה היא דגל מאוד רציני, עוברים לדיזלים. יש השפעות מאוד גדולות על נושא המאקרו כלכלי, על העלויות של המדינה. לא ניתן תמיד למדוד אותן מחר בבוקר אבל יש לזה השפעות מאוד גדולות.

בנושא הפירמות - הדיזל מאפשר תחרותיות. אנחנו וכל הקולגות שלי מוכרים להרבה מאוד חברות. כשחברה קונה רכב שהוא הרבה יותר זול בתפעול, היא חברה יותר תחרותית. השוק יותר תחרותי גם בארץ. יש לזה אפקט כללי גם לאיש הפרטי וגם לפירמה. החיסכון בעלויות הוא מאוד גבוה. יש לזה היבטים שאנחנו מתעלמים מהם. תמיד אנחנו אומרים: כמה חוסך האדם, אבל גם המדינה חוסכת ובקטע הזה היא הרבה יותר תחרותית.

אלי גולדשמידט:

מה האלמנטים היקרים בדיזל למרות שהדלק יותר זול?

צבי פולק:

בראש ובראשונה אגרה נוספת.

היו"ר אברהם יחזקאל:

חוץ מאלמנטים של תחזוקה שוליים.

אלי גולדשמידט:

במה מתבטאת התחזוקה שהיא יותר יקרה?

צבי פולק:

התחזוקה יותר זולה. המחיר הבסיסי, זה משתנה בין החברות, של רכב הדיזל הוא לפעמים יקר יותר.

אלי גולדשמידט:

למה זה? היבואן קונה רכב בנזין ורכב דיזל בהפרש מחיר?

צבי פולק:

אצלנו למשל, ה-T.D.I יותר יקרים בקנייה בגלל הטכנולוגיות באחוז מסוים מרכבי הבנזין. אין פה מצב שהיבואן מעלה את הרווח שלו על הדיזלים אלא במחיר הפו"ב אצל היצרן יש הבדל.

אלי גולדשמידט:

למה אתם מביאים בעיקר רכב עם הילוכים ולא רכב אוטומטי?

צבי פולק:

באירופה הרגלי הצריכה שונים לחלוטין. אצלנו בארץ, אחוז הרכב האוטומטי הוא אדיר. באירופה, מכונית מתחת ל-1600 אוטומטית זה דבר נדיר. אתה תמצא הרבה מאוד מכוניות יוקרתיות שהן בהילוכים ידניים. אנחנו היינו מעדיפים להביא רכב דיזל אוטומטי מכל מקום שיש. איפה שיש מביאים. פשוט אין.

לדעתי המלה האחרונה בדיזל עדיין לא נאמרה בעולם. יש כל הזמן פיתוחים. למשל פולקסוואגן מפתחת מנוע שיצרוך 3 ליטר דיזל ל-100 קילומטר. אני בטוח שכל המתחרים עושים דברים דומים. היום התנופה בעולם היא חזקה מאוד בנושא דיזל, ולנו כמדינה אסור לפגר ואסור, לדעתנו, לחסום דברים. אנחנו רואים שהיום אנשים בדרגי ניהול שונים נוסעים בדיזלים משיקולים כלכליים ונוחות של הנהג. זו תנופה שאסור לעצור אותה. אנחנו רחוקים מאירופה.

ישי רבינוביץ:

מי שביקר לאחרונה באירופה יכול לראות שלטי חוצות שמפרסמות החברות בעניין מכוניות דיזל האומרים: יעבור זמן רב עד שתפגוש אותה בתחנת דלק.

אלי גולדשמידט:

באיזה רכב פרטי אתה נוסע?

צבי פולק:

אני נוסע ב-T.D.I. באודי T.D.I אתה נוסע 1200-1400 קילומטר על מיכל דלק.

חנה בן-ארי:

כמה עולה הרכב?

צבי פולק:

הרכב עולה כ-200 אלף שקל. באירופה ברכב היקר ביותר יש מנועי דיזל.

אלי גולדשמידט:

איך תשכנע את הצרכן הישראלי, שהוא רגיל לרכב אוטומטי, או שתשפיע על היצרנים האירופאיים לעבור לאוטומטי?

צבי פולק:

קודם כל יש יותר ויותר מכוניות אוטומטיות.

אלי גולדשמידט:

ברמה בינונית אין אף אוטו אוטומטי חוץ מהגולף.

יצחק מנור:

אנחנו יבואנים של פז'ו וסיטרואן. 90% מהמכוניות המיובאות שלנו הם גם בבנזין וגם בדיזל. גמרנו את שנת 1997 ב-13 אלף מכוניות, כאשר מתוכן כ-5,500 מכוניות עם מנועי דיזל. אנחנו בעצם התחלנו ראשונים עם המסחריות. יבאנו את ה-C-15 עם הדיזל. היום אנחנו תקועים עם מכונית בבנזין כאשר לדיזל יש ארבעה תודשים המתנה.

אני חושב שמנוע דיזל הולך וחודר בכל העולם, לא רק פה. אם אתם שואלים על עניין תיבת הילוכים אוטומטית, זה הולך ומסתדר. אצלנו זה קיים כבר במכוניות קטנות. אנחנו מקבלים "קסארה" אוטומטית.

אלי גולדשמידט:

כמה היא תעלה?

יצחק מנור:

אצלנו בפז'ו וסיטרואן, מכוניות הדיזל והבנזין הן כמעט באותו מחיר. יש לנו "קסארה" אחת שהיא עוד יותר זולה בדיזל והיא הולכת חזק מאוד עכשיו בחברות השכרה ובחברות גדולות. כפי שאתם יודעים, צה"ל עכשיו עובר ל-100% דיזל.

היו"ר אברהם יחזקאל:

שמעתי שגם המשטרה.

יצחק מנור:

מנוע דיזל הוא מנוע אמין יותר, חזק יותר, יש לו הוצאות תפעול נמוכות יותר ממנוע בנזין. אני חושב שאם כל העולם הולך לזה, אנחנו חייבים ללכת לזה. גם ההשפעה על האוזון היא הרבה יותר טובה. לפי דעתי מדינת ישראל צריכה להתיישר עם כולם וללכת למנוע דיזל עם אותם התנאים של מנוע בנזין.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לגבי נושא איכות הסביבה, יושבים פה נציגי איכות הסביבה וכולם כועסים, הם טוענים שאתם אומרים דברים לא מדויקים. ניתן להם לדבר.

בעיקרון אתה אומר שאתם הולכים לכיוון אוטומציה. בסך הכל הצריכה היום הולכת לכיוון דיזל. מינהל הרכב, משטרה, צבא עוברים לדיזל. עוד מעט נשמע את נציגי המוניות.

אילן דפנאי:

אני אומר רק שלושה דברים, כי אין צורך שנחזור עוד פעם על היתרונות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

תסביר למה היפנים בעניין הדיזל נראים כמי שמאחרים את השוק.

אילן דפנאי:

בדיוק על זה רציתי לדבר. אני לא רוצה לדבר בשם מיצובישי, אני רוצה לדבר ברמה הגלובלית. עובדה היא שאנחנו "מפגרים" אחרי אירופה ברמת המינוע ביחס בין בנזין לדיזל.

קריאה:

אנחנו זה היפנים או הישראלים?

אילן דפנאי:

ישראל. הסיבות לכך כבר נאמרו, מעבר לסיבות הענייניות כתוצאה ממחירי רכב או מסים כאלה ואחרים שיוצרים את הדיספרופורציה בהעדפות של הצרכן. בהנחה שאכן רכב דיזל שווה ערך מול הצרכן הישראלי מבחינת כוח הקנייה, קרי: יבוטלו כל ההגבלות או "ההעדפות" שיש כיום, עדיין הצרכן הישראלי לא יהפוך את הקערה על פיה ומחר מדינת ישראל תהפוך להיות מדינה של רכבי דיזל.

אני רוצה לומר שברמה העסקית, ההוכחה כתובה בשטח. כל המכוניות המסחריות, לרבות מחר הפרטיות המוגדרות כרכב עסקי, ילכו לכיוון דיזל מהטעמים שנאמרו פה ואין צורך שאחזור עליהם. מאידך, שני אלמנטים עומדים לרועץ, וזה לא ברמת היבואן או היצרן הבודד. עובדתית יצרני הרכב בעולם, אין להם מענה לתיבת הילוכים אוטומטית למנועי דיזל.

אלי גולדשמידט:

יש לכם מכוניות אוטומטיות.

אילן דפנאי:

אני אומר בראייה גלובלית. אם תקחו את יצרני הרכב בעולם, מעטים מאוד, ואת זה אני אומר בלשון המעטה, אם תסתכלו גם בישראל יש שלושה יצרנים בלבד שמסוגלים לתת מענה לדיזל אוטומטי. זה מרצדס, פולקסוואגן ופז'ו, כפי שאני זוכר ברגע זה. אם טעיתי אז סליחה.

אלי גולדשמידט:

זה עניין של טכנולוגיה?

אילן דפנאי:

זה דיון אחר, אבל אומר רק מלה אחת. קודם כל זה עניין עסקי. יצרני הרכב לא מצאו הצדקה להשקיע במחקר ופיתוח בנושא של תיבות הילוכים משולבות במנועי דיזל.

אברהם פורז:

הסיבה היא פשוטה, האירופים לא אוהבים מכוניות אוטומטיות, אז אין סיבה לפתח.

אילן דפנאי:

אמרתי את זה לפני כן. בארצות-הברית לדוגמה, מעדיפים מכוניות אוטומטיות עם מנועי דיזל.

אלי גולדשמידט:

אמרו פה שאין מכוניות דיזל בארצות-הברית כי הבנזין הוא זול.

אילן דפנאי:

גם אם מחר אלה יהיו פני הדברים, עדיין המענה לנושא תיבת הילוכים אוטומטית הוא לא יהיה מענה כפי שיש היום במנועי בנזין.

הנקודה השנייה שהועלתה זו העדפת הצרכן. עדיין קיים פער איכותי מבחינת העדפת נוחות הצרכן בנסיעה עם מנוע בנזין או מנוע דיזל באספקטים השונים. גם כאן תהיינה העדפות של הצרכן בין מנוע בנזין למנוע דיזל.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מתי אתה מעריך שהיפנים יעשו מנועי דיזל?

אילן דפנאי:

אני לא מאמין.

צבי הנדל:

ביום שזה יהיה כדאי להם.

אילן דפנאי:

היות שעלה כאן הנושא האקולוגי, ואני לא רוצה לומר כרגע שבחים לכאן או לכאן, עקרונית זה נכון שגזים הנפלטים ממנועי דיזל, ההרכב שלהם הוא פחות מסוכן מבחינה בריאותית.

היפנים, על פי הידוע לי, לא עובדים על פיתוח מנועי דיזל בתחום הרכב הפרטי. היפנים עובדים על פתרונות אחרים. לעניין מיצובישי, כבר נאמר ופורסם, זה הדגל לפני המחנה היום באירופה, וביפן זה מנוע G.D.I. זה שילוב של שתי קונספציות טכנולוגיות. לקחו את הקונספציה הטכנולוגית של הדיזל ושילבו אותה עם הבנזין. קרי, אם הדיזל עובד על בסיס של מנוע שריפה פנימית המוצת מעצמו והבנזין לא, לקחו את שתי הקונספציות האלה, איחדו אותן כדי להגיע למצב של איחוד יתרונות לשני המנועים, ניטרול חסרונות של שני המנועים והגיעו, על פי המימצאים של אלפיים מנועים, שגמרו את נסיעות המבחן שלהם, לחיסכון בדלק של 30% ולצמצום זיהום אקולוגי ב-30%.

משה נגל:

אדוני היושב-ראש, אני רוצה להודות לך על הישיבה הזו. לפני שהגעת הנה הייתי בטוח שאנחנו הולכים לישיבה זו לראות אילו גזירות רוצים להטיל עכשיו על הצרכן מבחינת המחיר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

את זה עוד נשמע. אני אמרתי מראש שאם יש כבר דבר טוב, אני לא רוצה שהמוח היהודי ימציא לנו המצאות.

משה נגל:

אנחנו כיבואנים פחות אדישים לכל הנושא של הטלת גזירות ומסים על סולר. בתוך עמנו אנו יושבים ושומעים שיש רצון להעלות את המסים על הסולר. בסופו של דבר, המחיר של הבנזין הוא לא ריאלי, הוא לא ענייני, הוא לא דומה לשום מקום בעולם ביחס בינו לבין הסולר. מי שגרם לעליית המחיר בבנזין זו הממשלה שהיתה צריכה כסף. כל פעם שהיה חסר לה כסף בתקציב, היא העלתה את מחיר הבנזין לשמיים ובסופו של דבר גרמה לפער עצום. עכשיו היא באה להתלונן שיש פער גדול בין הבנזין לסולר. היא גרמה למחיר בנזין לא מציאותי ועכשיו היא רוצה בעצם לעשות מחיר סולר לא מציאותי. הממשלה היא זו שבעצם דחפה את הצרכנים לדיזל.

אני רוצה לדבר על עוד נקודה אחת. שמענו שרוצים לצבוע את הסולר ולהגיע למצב של סולר לתחבורה ציבורית יותר זול מאשר סולר לאדם פרטי. אנחנו יודעים שכל התקנות מהסוג הזה שהיו על מזגנים ועל אביזרי בטיחות, בסופו של דבר הלקוחות עקפו אותן והממשלה גרמה ללא מעט אנשים לצאת כגנבים. אני בטוח שיתפתח שוק שחור גם בנושא של מחיר הסולר.

אני תומך בוועדה ואני מקווה שהיא תצליח לא להטיל את כל הגזירות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

נציג מינהל הדלק יאמר לי: א. יש הבדל בין מחיר הבנזין למחיר הסולר. ב. מכיוון שיש ריבוי בצריכת מכוניות דיזל בגלל העלויות הזולות, מה ההפסד שאתם עלולים לקבל בגין ירידה בהכנסות כתוצאה משימוש בדיזל? ג. האם מישול שוקל להעלות את מחיר הסולר?

יואב ערמוני:

ברשותך, אני לא אתייחס להכנסות, הכנסות זה אוצר המדינה. יש כאן בוודאי מישול שיודע להסביר את זה יותר טוב ממני. אני רוצה להתייחס למספר היבטים אחרים.

ראשית, מעט אינפורמציה. בשנת 1997 זיהינו ירידה של 1% בתצרוכת הבנזין במדינת ישראל לעומת עלייה של 2.7% בסולר לתחבורה. אנחנו מסבירים, לפחות חלק מזה, בכיוון שקיים ברכב המסחרי הקל וגם ברכב הפרטי לכיוון רכב דיזל. אין לנו הסבר מדויק ומדעי. זו אינפורמציה שנאספה לאחורונה. אנחנו בהחלט בוחנים את העניין. נראה לי שזה הכיוון.

אני רוצה לתת קצת רקע מבחינת משק הדלק ומה הבעייתיות שהכיוון הזה יוצר. קיימים שני סוגים של סולר: סולר להסקה, הוא לא מתאים לתדלוק מכוניות, הוא גורם נזק למכוניות. קיים סולר לתחבורה באיכות אירופית. שני סוגי הסולר האלה הם כמעט באותו מחיר במונחי שער בז"ן. המחיר שלהם הוא גם קרוב מאוד למחיר הבנזין, וצדק חבר-הכנסת פורז. הנתון האחרון מה-17 בפברואר אומר שמחיר הבנזין 96 אוקטן בשער בז"ן הוא 171 דולר לטון ומחיר הסולר לתחבורה הוא 145 דולר לטון. זה לא הבדל שרואים אותו אצל הצרכן. כמובן שההבדל אצל הצרכן נובע משיקולי מס.

יש לנו בעיה שהיא פשוט פרדוקס. בתי הזיקוק במדינת ישראל מייצרים גם בנזין וגם סולר, בעוד שבבנזין הם נמצאים, פחות או יותר, ברמת יצור שמתאימה למשק הישראלי. עם מחסור מסוים מדי פעם, עכשיו בנו שם מתקן חדש, שזה קצת עודף אבל זה פחות או יותר על רמת הביקושים, לגבי הסולר הם מייצאים סולר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

זאת אומרת, לא צפויות בעיות של חוסר.

יואב ערמוני:

הסולר לתחבורה שמיוצר במדינת ישראל הוא זהה בדיוק לסולר האירופי אבל בהפרש אחד, פרט אחד קטן ושולי. תכולת הגופרית בו היא 0.2% ותכולת הגופרית בסולר האירופי היא 0.05%. ישנן כבר מכוניות שמגיעות לארץ והיבוא שלהן מאושר עם ממיר קטליטי שצורכות סולר באיכות גבוהה יותר, כלומר בתכולת גופרית נמוכה יותר. הסולר במדינת ישראל כרגע לא מסוגל לתת את המענה למכוניות האלה. אין סינכרוניזציה. הבעיה היא שבתי הזיקוק צריכים להשקיע.

אנחנו עומדים לשנות את התקן. הגשנו בקשה, היא מונחת עכשיו על שולחנו של מכון התקנים. העבודה על כך תארך שם מספר חודשים, כשהסולר המיועד לתחבורה במדינת ישראל יהיה סולר בתכולת גופרית של 0.05%.

היו"ר אברהם יחזקאל:

זאת אומרת, תקן אירופי.

יואב ערמוני:

תקן אירופי מלא. אם בתי הזיקוק ירצו לספק את השוק הישראלי, הם יצטרכו להשקיע את אותם עשרות מליוני דולרים באותם מתקנים שמסירים את הגופרית מן הסולר. אם לא אזי הסולר יגיע מיבוא, אנחנו נאשר את היבוא אבל הוא יהיה במחיר מעט יותר יקר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

סיכום ראשון שלנו כחברי ועדת כלכלה הוא לסייע לך - ואני סומך עליך, למדתי להכיר את כישוריך - שבמהלך התקופה הקרובה, בתי הזיקוק יתאימו את עצמם ליצירת סולר בתקן אירופי שיתאים ויספק את הביקושים למכוניות במדינת ישראל.

יואב ערמוני:

תוך אכיפת תקן שלא ברצונם.

היו"ר אברהם יחזקאל:

כמה זמן יקח הנושא של התקן?

יואב ערמוני:

זה תהליך שמתגלגל. אם אנחנו נראה שהעסק הזה נתקע שם, יש אפשרות שהשר יוציא צו. אנחנו מעדיפים לעבוד בדרך במלך, דרך התקנים.

גדעון עזרא:

שאלה לי אליך. החומר הגולמי, הבסיסי ניתן לייצור סולר ובנזין באותה מידה או שאלה חומרים אחרים?

יואב ערמוני:

אלה חומרים אחרים. בכל חבית של נפט יש מוצרים שונים שהם תלויים בין היתר בסוג חומר הגלם, סוג הנפט. אם הוא כבד יותר, יש בו יותר מרכיבי סולר. אם הוא קל יותר, יש בו יותר מרכיבי בנזין, וכמובן בסוג המתקנים.

גדעון עזרא:

זאת אומרת, שכל חבית של נפט, אופטימלית מבחינת המשק, מייצרים ממנה גם בנזין וגם סולר. באיזה יחס?

יואב ערמוני:

זה תלוי באיזה מתקנים מדובר. אם מדובר על המתקנים הראשונים, מגדלי זיקוק הראשונים, מדובר על הרבה יותר סולר, בערך פי שניים סולר מבנזין. עם מתקנים משוכללים יותר, מתקדמים יותר, שלא את כולם יש לנו כאן בארץ, אפשר להגיע לכמויות גדולות יותר של בנזין.

גדעון עזרא:

זאת אומרת, שטוב למשק הישראלי שמשק הסולר יגדל, למה מה שאמרת.

יואב ערמוני:

בהחלט כן. זאת אומרת, זה ימנע השקעות כבדות.

יש בעולם, כמו שאני מכיר אותו לפחות, שתי שיטות של מיסוי על דלקים. שיטה אחת היא השיטה האמריקאית לפיה אין מס מיוחד על דלק, יש מס של המדינה ואז מקבלים את המספרים שיש שם. השיטה האירופאית אומרת שהדלק הוא משאבת מס עבור הממשלה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אנחנו מומחים בכך.

יואב ערמוני:

לא. עוד לא מיצינו את כל היכולת. באירופה שיעורי המיסוי על דלקים, גם סולר וגם בנזין, למעלה מ-70%.

אברהם פורז:

למה אצל הצרפתים יש פער כזה גדול בין סולר ובנזין? אצל רובם אין פער גדול. אצל הצרפתים מחיר הסולר 40% פחות ממחיר הבנזין.

צבי הנדל:

אתה יודע מה כוחם של בעלי המשאיות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

עוד מעט נקבל נתונים מדוייקים.

יואב ערמוני:

סך הכל המסים לצרכן, כולל מע"מ, בבנזין הם כ-70%, בסולר 23%. זה חל על כל הסולר. אם ניקח את הבלו, שזה המס הייעודי לדלק, מנוכה ממע"מ, המיסוי על הסולר הוא כ-9% מהמחיר לצרכן. המצב הזה משתקף מול התעשיינים וצרכני הסולר האחרים בצורה מאוד אבסורדית, כיוון שאחוז המיסוי על הסולר גם להסקה וגם לתחבורה הוא זהה. אנחנו היינו רוצים לראות מצב שבו יש אחוז מס זהה לכל דלקי ההסקה כדי ששיקולי השימוש בגז או בסולר או במזוט מבחינת היצרן לא יושפעו משיעור המס, דבר שלא קיים היום. המשמעות תהיה שכנראה יצטרכו להעלות את המיסוי על הסולר לתחבורה. גם שיקולי המס בעיני המשתמש של הסולר לתחבורה צריך להיות זהה.

אברהם פורז:

האם אז לא קיימת סכנה של גניבה? אפילו לא גניבה, שוק שחור.

יואב ערמוני:

זה כמובן מעודד מעילות וכן הלאה. יש לזה פתרונות שמקובלים גם באירופה. פתרון אחד, למרות שזלזלו בו קודם, על ידי צבע. יש מחקר שאני אמור לקבל אותו תוך מספר שבועות, כך הובטח לי, שנעשה עכשיו על הסמנים שאנחנו נערכים אליהם.

צבי הנדל:

חוץ מהעניין הכלכלי, אם סולר גורם לפחות זיהום אוויר וכו', למה לא לעודד את זה?

אברהם פורז:

הם מפסידים כסף.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אנשי איכות הסביבה יושבים בלחץ, הם אומרים שסולר לא גורם לפחות זיהום אוויר.

קריאה:

הסולר פחות רעיל מהבנזין.

אברהם פורז:

אולי קצת פחות רעיל, אבל שולי לגמרי.

היו"ר אברהם יחזקאל:

נציג האוצר, מה המגמות?

בועז סופר:

תרשה לי, אדוני, להסתייג מזה שעוד לפני ששמעת את נציגי מינהל הדלק, משרד האוצר והמשרד לאיכות הסביבה, אתה אומר: אני מקווה מאוד שלא יוטלו גזירות חדשות. אנחנו עוד לא אמרנו כלום. על סמך מה אתה אומר את זה?

היו"ר אברהם יחזקאל:

יש לי בקשה אליך. עם כל הכבוד לך, אתה יכול לכל היותר לנהל את שר האוצר. אל תאמר לי מה לומר. אני באמת עדיין מקווה שהמוח היהודי לא ימציא לנו פטנטים.

בועז סופר:

אני אתחיל מהשורה התחתונה, ברשותך. כל שינוי, אם יהיה, יאוזן פיסקלית. הווי אומר, לא תהיה תוספת הכנסות למדינה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אבל.

בועז סופר:

לא אבל.

היו"ר אבי יחזקאל:

אני אגיד לך למה אבל, כי אם יירד אחוז השימוש בבנזין, יעלה אחוז השימוש בסולר.

בועז סופר:

זו לא בעיה של לסתום חורים.

יש ועדת מיסוי דלקים שיושבת כבר כמעט שנתיים. הוועדה הזאת התחילה עוד לפני מהפכת הדיזל במסחרי. נכון להיום יש בעיה קשה מאוד במבנה שוק הדלק. מר ערמוני הציג את זה. הסולר לתעשייה, למשל, ממוסה 9%, הדלקים האחרים לתעשייה ממוסים 2% או 3.5%, בין אם זה גפ"ם שבמחסור גדול, בין אם זה פחם, בין אם זה מזוט וכדומה. לעומת זה, הבלו על סולר הוא 9%, הבלו על בנזין הוא כ-65%.

היו"ר אבי יחזקאל:

זאת אומרת, הבלו על בנזין הוא פי שמונה מאשר סולר. מה המסקנה שלך?

בועז סופר:

נכון להיום, אותו "קנס", שישי היה מספיק הגון לציין אותו, נועד להביא את הצרכן הפרטי לעקומת אדישות מסוימת. ה"קנס" הזה הוטל עוד לפני שהגיע T.D.I אחד לארץ, באפריל 1996. T.D.I הגיע, אם אני לא טועה, באוקטובר 1996.

דבר נוסף, אותה מגמה של טכנולוגיה מואצת בדיזל תלך ותפתח. אני לא מנסה לדבר על המגמה, אני רק אומר שצריך להיזהר מלעשות את ההקצנות האלה.

נכון להיום, אותה תוספת אגרה, בין אם זה רכב פרטי או רכב מסחרי, היא מעוותת מאוד מאוד. כפי שאמרת, מבנה שוק הדלקים הוא מעוות. הדלקים לתעשייה לא ממוסים אותו דבר והדלקים לתחבורה לא ממוסים אותו דבר. ציינו פה את הבלו באירופה. המחירים כרגע לא משנה אם המחירים הם 15%-25% פחות. זו המגמה.

היו"ר אבי יחזקאל:

באירופה הפער הוא 20% בלבד בין סולר לבנזין.

אברהם פורז:

בצרפת, ליטר סולר עולה פחות מ-4 פרנק וליטר בנזין 6.5.

בועז סופר:

בצרפת, המס על סולר הוא 62% יותר מהמס על בנזין.

נאמר פה על ידי היבואנים, ואני מסכים לכל מלה, בואו לא נעצור את ההתפתחות. לדעתי המצב הנוכחי כן עוצר את ההתפתחות. היום הצרכן הממוצע לא מסתכל על דיזל. אם יהיה מצב כמו באירופה, אני חוזר ואומר אם, יהיה מצב שבו הצרכן יעשה את השיקולים הפונקציונליים שלו. ירצה ירכוש דיזל, לא ירצה ירכוש בנזין. אנחנו לא רוצים להוות אינדיקטור לגבי שיקולי הצרכן.

ועדת מיסוי דלקים יושבת על המדוכה כבר שנתיים. אנחנו לא מנסים לתפוס את השור בקרניו ולסחוט עוד משהו, חלילה.

היו"ר אבי יחזקאל:

האם בסופו של דבר המגמה היא, כנראה, להעלות את הבלו על הסולר למימדים של אירופה ואולי להוריד את אגרות הרישוי? זה בסופו של דבר יהיה הסיפור, שייצור שוק מאוזן?

בועז סופר:

משפט אחד לפני המגמה. כולם כבר אמרו, פחות או יותר, את הבעיות גם לגבי המיסוי, גם לגבי האכיפה. זה לא פשוט בכלל. יש פה תוספת עלויות למשק, יש פה תוספת עלויות במחירי ההובלה.

קריאה:

בסופו של דבר יגלגלו את זה על הצרכן.

אברהם פורז:

הם יעשו הכל שהמדינה לא תפסיד הכנסות.

בועז סופר:

את אותה תוספת הכנסות אפשר להחזיר למשק. כמגמה עדיין אין המלצות. אבל נכון להיום אנחנו רואים את המצב מעוות. אנחנו מבקשים לשנות את זה.

אותו צרכן פרטי נמצא בעקומת אדישות מסויימת ולמשק יש עלויות חיצוניות מאוד גדולות בגלל השימוש בדיזל. זו אחת הסיבות בגללן ממסים דלקים, לא רק בבנזין. נכון להיום, דיזל מסובסד על ידי המדינה, אין פה בכלל ויכוח. המגמה היא להשאיר את המשק ואת הצרכנים על עקומת אדישות תוך שיפור הקצאת מקורות.

אברהם פורז:

אל תגיד מסובסד. הוא לא מסובסד, הוא ממוסה פחות.

בועז סופר:

הוא ממוסה פחות, אבל היום צרכני הסולר הם מוניות, משאיות ואוטובוסים.

היו"ר אבי יחזקאל:

אני רוצה לסכם את דבריך ותתקן אותי אם אני טועה. אני לא רגוע כי אני מבין שאתם טוענים שיש עיוות בעניין הסולר כלפי מטה. אתם מתחבטים באם להעלות את עניין הסולר בגלל סוגיות המאקרו - תעשייה, תחבורה, תובלה וכו'. אתם למעשה אומרים שבאיזשהו מקום צריך להשוות לצרכן, אם הוא משתמש בדיזל, שישלם כמו שהוא משלם בבנזין. זו המגמה שיכולה להיות.

בועז סופר:

כן, אבל גם היום למעשה הצרכן אדיש.

גדעון עזרא:

יש לי שאלה אליך. איזו ועדה יושבת שנתיים? מה יעילות העבודה של ועדה שיושבת שנתיים?

בועז סופר:

כל הסיבות שעלו פה על השולחן.

גדעון עזרא:

מי שיושב שנתיים לא יביא ברכה למשק כי עד שהוא יגמור את ההחלטות שלו כבר יהיה סוג שלישי במשק. אין שר שקוצב עבודתה של ועדה?

בועז סופר:

אני לא רוצה להתייחס לוועדות שיוצאות עם המלצות אחרי שלושה חודשים ולא יישמו אותן.

היו"ר אבי יחזקאל:

אני מאתל לוועדה הזו שתשכב על המדוכה עוד עשרים שנה. אין לי עניין שהם ימהרו. אומר לך מדוע הוועדה צריכה לסיים את עבודתה. הרי מבחינת הצרכן זה יכול להיות פנטסטי שהוועדה תשב עוד עשרים שנה. אני חושש מהונאת הציבור, למה? הרבה מאוד אנשים שהיום קונים דיזל וסולר, בעוד חצי שנה, כשהוועדה תתעורר מהמדוכה, יקבלו "בומבה" כזו ויגידו: עוד פעם האוצר עשה עלינו עבודה בעיניים. אבל זה לא מסכות אב"כ זה גם כסף.

אני מבקש שעד הקיץ הקרוב, עד לשנת המודל הבאה תביאו את מסקנות הוועדה באשר לסוגיית שימושים בדלק, למען לא להונות את הציבור.

בועז סופר:

בסדר.

היו"ר אבי יחזקאל:

אני מודה לך. עכשיו אני עובר למשרד התחבורה. מה באמתחתכם בעניין שימוש בסולר?

חנה בן-ארי:

אני מאגף הרכב. האגף שאני פה מייצגת זה האגף הטכני. הוא עוסק בייבוא, בתקנים, בתחזוקה, בבטיחות, בעצם בהכשרה של קאדר מקצועי וכמובן בנושא של תקנים, איכות הסביבה וכו'.

מעט היסטוריה. כשב-1993 הקים ישראל קיסר את אותה ועדה מפורסמת לדיזליזציה, היינו מותקפים שנים שאנחנו עוצרים במדינת ישראל את הטכנולוגיה ולא מתקדמים עם העולם. והנה, ראו זה פלא, ממודל 1994 מדינת ישראל התקדמה עם העולם ומותר לייבא רכב דיזל והאזרח בישראל לא קפץ על המציאה.

נאמרו פה הרבה טיעונים ואתה, אדוני היושב-ראש, תצטרך לבחון את הטיעונים שהועלו פה למה הוא לא קפץ על המציאה, כי בעצם מאוגוסט 1993 כל צרכן יכול להיכנס ולהזמין רכב דיזל.

קריאה:

רק שאז הוא היה משלם 5,000 שקל.

היו"ר אבי יחזקאל:

יש לי בקשה אליך. בואי נדבר על העתיד, כי לגבי ההיסטוריה יש מחלוקות.

חנה בן-ארי:

הקטע שמטריד את משרד התחבורה בנושא הסולר הוא איכותו. הוא באחוז אחר של גופרית. שמחתי מאוד לשמוע את מר ערמוני, שהודיע שהוא יוריד את זה ל-0.05 גופרית משום שזה פותר לנו שתי בעיות: א. טיפול במנוע; ב. בעיות בנושא איכות הסביבה שדני ידבר עליהן אחר-כך.

היו"ר אבי יחזקאל:

מר ערמוני אמר שבז"ן ישנו את האיכות.

יואב ערמוני:

שהסולר במדינת ישראל יהיה 0.05, אם הוא ייוצר בבתי הזיקוק או שהוא ייובא.

חנה בן-ארי:

אני מאוד שמחה.

מבחינת הבטיחות, מבחינת האחזקה, אנחנו בוודאי לא מתנגדים לרכב ממונע במנוע דיזל. כל הטכנולוגיה החדשה היום תביא ממילא את העולם לשימוש במנוע דיזל אם הוא באמת יצדיק את זה. לדעתי, הצרכן בישראל הוא צרכן חכם.

היו"ר אבי יחזקאל:

מה לגבי אגרות למיניהן?

חנה בן-ארי:

אם יוכיחו באמת שהצרכן לא קפץ על המציאה, לא בגלל שאין לו רכב אוטומטי ולא בגלל שהוא לא מנצל את זה מעבר ל-15 אלף ק"מ בשנה, כי זה טווח הכדאיות, יצטרכו לקבל את זה.

היו"ר אבי יחזקאל:

מה באשר לגבי אגרות הרישוי?

חנה בן-ארי:

האגרה השנתית לרכב דיזל - הרכב הפרטי משלם 2,300 בנוסף לאגרה הרגילה; עד 3.5 טון המסחריות הקלות - 1,070.

היו"ר אבי יחזקאל:

את חושבת שיש סיכוי שיעלו את העניין של האגרות?

חנה בן-ארי:

אם האוצר ילך לכיוון של סולר אחיד לתעשייה, האגרה הזו מתבטלת.

היו"ר אבי יחזקאל:

זאת אומרת, יבטלו את האגרה ויעלו את מחיר הסולר לתחנות.

נציג איכות הסביבה רוצה עכשיו לחלוק על דעתכם באשר לזיהום האוויר. יש לי שאלה אליך. אני יכול להעריך שהסולר והדיזלים הקודמים היו ברמה טכנולוגית יותר מזהמת. תעשה אבחנה: א. מה מידת הזיהום של הדיזל; ב. האם יש אבחנה בין טכנולוגיה חדשה לישנה.

דני איציקזון:

קודם כל אני רוצה להודות לפורום שיש לי אפשרות לדבר ובמיוחד בנושא הזה. יש איזושהי אגדה עממית שהדיזל הוא פחות מזהם מהבנזין, ופה אני חולק. אני לא אומר שרכב בנזין לא מזהם. שניהם רעות חולות. במציאות הישראלית רכב דיזל הוא פשוט לא טוב.

היו"ר אבי יחזקאל:

למה? בישראל הזיהום שונה?

דני איציקזון:

גם מאפייני הזיהום שונים, המאפיינים האקלימתיים והטופוגרפיים הם שונים. לדוגמה, בתחנות התחבורתיות שהמשרד לאיכות הסביבה הציב בחודשים האחרונים נמדדו מאות חריגות מהתקנים החצי שנתיים והיומיים של תחמוצות חנקן. מה זה תקן? תקן הוא איזשהו סף שמעבר לו אתה חשוף לאיזשהם השפעות בריאותיות. ואם אנחנו חורגים במאות פעמים במשך חודשי החורף בתקנים בריאותיים, זה אומר שבעצם המצב של איכות האוויר התחבורתי במדינה שלנו הוא מצב מאוד לא טוב. ברכבי דיזל פולטים עד פי 10 יותר תחמוצות חנקן מאשר בבנזין. אלה עובדות.

היו"ר אבי יחזקאל:

כל רכב דיזל? גם בטכנולוגיה החדשה?

יצחק מנור:

זה לא היה ולא נברא. יבואני הרכב לא מדברים פה סתם. יש להם הוכחות.

דני איציקזון:

אני מוכן להביא לכאן, אם יוחלט, את מיטב המומחים של איכות הסביבה במדינת ישראל, אחד אחרי השני.

צבי פולק:

אם בדקת אוטובוסים ומשאיות זה סיפור אחר.

היו"ר אבי יחזקאל:

האם רכב פרטי, למשל סקסו בנזין וסקסו דיזל, האם סקסו דיזל על פניו מזהם פחות אוויר מסקסו בנזין?

דני איציקזון:

היום בדלק הישראלי הוא פולט יותר חלקיקים. זה יכול להיות פי עשר או פי מאה. הוא פולט יותר תחמוצות חנקן.

יצחק מנור:

זה בדיוק הפוך.

דני איציקזון:

זה לא בדיוק הפוך, זה בדיוק ככה.

אגב, דובר פה על אוזון. אוזון זו מלה מאוד יפה. אנחנו מדברים על האוזון הנמוך שהוא אוזון רע לעומת האוזון הגבוה שהוא אוזון טוב. תחמוצות חנקן הם אחת מאבני היצירה של האוזון הטרופוספרי והדיזלים היום פולטים יותר תחמוצות חנקן. אנחנו לא רק שחורגים מהתקנים הבריאותיים בתחמוצות חנקן, אנחנו גם חורגים מהתקנים הבריאותיים באוזון. ואם מדברים על זה שבאירופה נושא הדיזל הוא כל כך תופס, אני רוצה להזכיר לכם שבקיץ האחרון סגרו לכמה ימים את פריז בגלל סמוג-פוטוכימי. סמוג-פוטוכימי זה אוזון טרופוספרי ותחמוצות חנקן וחלקיקים - אלה כל הדברים שרכבי הדיזל מצטיינים בהם.

ישי רבינוביץ:

זה מהתעשייה.

דני איציקזון:

זה לא מהתעשייה.

היו"ר אבי יחזקאל:

לפי התזה שלך אנחנו צריכים ללכת עם מסיכות ברחוב.

דני איציקזון:

לא, אבל המצב לא טוב. יש לי מסמכים של כל הארגונים הבריאותיים העולמיים וכולם הולכים על אותו דבר. היום באירופה יש מחשבה שנייה בכל הנושא הזה של הדיזל במובן הזה של הסמוג-פוטוכימי. ההשפעה המצטברת של דיזל לסמוג-פוטוכימי היא פי שתיים בקיץ לעומת רכבי בנזין, ובחורף זה יכול להיות גם פי עשר.

יצחק מנור:

אני לא יודע מאיפה אתה לוקח את הנתונים האלה. לך יש דברים שאנחנו לא יודעים אותם. אנחנו יכולים להוכיח לך שדיזל הוא יותר טוב מבנזין.

דני איציקזון:

באשר להתפתחות - נכון מאוד, יש התפתחות טכנולוגית חזקה בנושא הדיזל. יש התפתחות גם בכיוונים אחרים. יש רכבים שעובדים על גפ"ם, על מתנול, על ליתנול - -

שמואל בן-ארי:

כמעט ואין בעולם. תגיד את המספרים.

דני איציקזון:

יש היום 4 מליון מכוניות בעולם שעובדות על גפ"ם.

היו"ר אבי יחזקאל:

אין לנו גפ"ם לשימוש ביתי אז יהיה למכוניות?

דני איציקזון:

נקודה נוספת. במציאות הספציפית של הארץ, אחוז הגופרית בדלק כפי שהוא היום משפיע מאוד חזק על כמות החלקיקים הנפלטים וגם על החומציות שלהם.

אברהם פריד:

אני רוצה לדבר על ענף המוניות שבו השימוש בדיזל הוא למעשה מעל 90%. אנחנו חוששים מדבר שצריך להביא אותו בחשבון והוא ההשפעה על המחיר.

אני חייב להעיר פה הערה. גונבים רכבים, גונבים מוניות. לא מספיק שנהג המונית נפגע מעצם הגניבה, הוא נדרש פתאום על ידי האוצר לשלם מכס ראשון על הגניבה לפני שישחררו לו את האוטו.

בועז סופר:

זו סוגייה אחרת.

שמואל בן-ארי:

אם אני לא טועה, מדינת ישראל חתמה על אמנה ב-1995 על רמת פליטת מזהמים שיוצרים את אפקט החממה. קרי, כמה מזהמים מותר לנו לפלוט. משנת 2000 זה צריך לרדת בקצב מסוים. עד שנת 2010 זה צריך לרדת לרמת 1995. משמעות האמנה הזו היא לצרוך פחות אנרגיה, פחות דלק.

רכב סולר צורך ב-50% או ב-35% - תלוי מאיפה מסתכלים - פחות דלק מרכב בנזין. למדינת ישראל יש עודף סולר בייצור. לכן, אם אנחנו רוצים לזהם פחות את האוויר ברמה גלובלית או מדינית, אני חושב שצריך לתמרץ כמה שיותר את צריכת הסולר וזה על ידי השארת מחירים זולים גם לתחבורה ציבורית, גם למשאיות וגם למוניות.

האינטרס של מדינת ישראל הוא כמובן כן לצרוך סולר גם ברכב הפרטי. מבחינה טכנית, נכון שיש מהפיכת דיזל בעולם מבחינת שיפורים. באירופה היה יורו 1 ב-1994, ב-1996 נכנס יורו 2, ואני לא נכנס לדקויות מעל 150 כוח סוס, פחות וכו', ובשנת 1999 או 2000 יכנס גם יורו 3.

הדלק חייב לענות על הצרכים ואנחנו מברכים את משרד התשתיות.

גבריאל גטניו:

אני ישבתי במקום לא הכי נכון. אני יושב על יד יבואני הרכב אשר רוצים למכור הרבה. לא שמעתי איך אנחנו נוסעים בגוש דן ובכך הם דואגים לצרכן.

היו"ר אבי יחזקאל:

זו אופרה אחרת.

גבריאל גטניו:

היום נוסעים מנועי דיזל על מליון ק"מ. הבוכנות שהיו מגיעות עם 3-4 טבעות, היום מגיעה טבעת על מנת לשרוף פחות שמן ופחות לזהם את האוויר. נכון שהדיזל מתפתח אבל כשאתם דנים בבעיה, יש לדון עליה בכללותה ולראות איך הצרכן יעמוד 50 דקות בפקק.

היו"ר אבי יחזקאל:

זה לדיון הבא.

גבריאל גטניו:

אני מקווה שלא נצטרך לבוא עוד פעם לוועדה ולהסביר שהיום כבר יצאו ניצוצות ראשונים שחלקיקים של סולר גורמים לסרטן.

היו"ר אבי יחזקאל:

עכשיו זרקת פצצה.

מועצת המובילים, בבקשה.

דוד כוכבא:

מאה אחוז מהמשאיות ומאה אחוז מהאוטובוסים הפרטיים, אני מניח שגם הציבוריים, נעים על סולר. אין לנו שום בעיה. אנחנו נברך על כל פיתוח ועל כל התפתחות בתחום הכימי ובתחום הטכנולוגי.

לדעתי, בעיית הבעיות, וזה בעצם בסיס הדיון, זה נושא המיסוי. הפער בין הסולר לבין הבנזין - כבר אמרו את זה קודמיי - הוא פער מלאכותי של שיטת מיסוי. משרד האוצר קיבל החלטה אסטרטגית נכונה להוזיל את הסולר מכיוון שמדובר ברכב עבודה. יש לזה השפעות על המחיר הסופי של המוצר או מחיר הנסיעה או מחיר ההובלה. אנחנו צריכים להקפיד ואנחנו נעמוד על כך שהפער הזה יישמר. זה שיש עכשיו התפתחות בשוק הרכב הפרטי שנע על סולר, אני יכול לברך על כך, אבל הפער חייב להישמר.

אני רוצה לתת מספר אחד. עלות הסולר בסל התשומות של המשאית היא 12%. כלומר, תוספת של כל 10% בעלות הסולר, ולא משנה אם זה דרך אגרות או דרך תוספת עלות, זה 1.2% מעלות ההובלה. אנחנו לא נספוג את זה, נגלגל את זה על הצרכן. אני לא נכנס לתחשיבים של מאקרו כלכלה, עד כמה זה משפיע על המדד ואולי שכרו יוצא בהפסדו.

אני מבקש מהוועדה ומיושב-ראש הוועדה להקפיד שרכב עבודה שנע על סולר, המחיר שלו יישמר ולא ניפגע בגלל התפתחות של נושא כזה או אחר.

אופיר קרני:

באוצר יושבת עכשיו ועדה, בשיתוף עם גורמים אחרים, שבסוף תגבש איזושהי עמדה שתהיה מקובלת על כולם.

נכון להיום, האוצר מודע להבדלי המיסוי והבעייתיות שהם יוצרים. מאחר ומספר גורמים פה, ששייכים לסקטור כזה ואחר, חושבים שהאוצר הולך להחליט על גזירות שיכולות להשפיע, אנחנו רוצים להבהיר. אחד הנושאים הכי חשובים שנגזרים מנושא ההבדלים במיסוי זה משק התחבורה היצרני. קרי, עלויות הייצור של כל אותם מוצרים, שאתה בוועדה דן עליהם ונלחם על מנת שלא יועלו המחירים, נושא זה עלול להיות מושפע בראש ובראשונה מאותם הבדלי מיסוי. דבר שני, זה כל נושא התחבורה הציבורית, שגם לו יש השפעות, ונושאים אחרים שעלו פה שאין טעם להרחיב את היריעה עליהם.

האוצר לא גיבש עדיין שום עמדה בנושא. האוצר יגבש עמדה והיא תבוא לידי ביטוי במסגרת הוועדה. אבל חשוב להדגיש, ואני אחזור על זה שוב ושוב, אנחנו רואים לפנינו את כלל ההשפעות שיש למשק, בעיקר על הסקטור היצרני.

#### גדעון עזרא:

הדיון היה מאוד מעניין. אני רוצה להגיד מספר מלים. 1. שלא נעיז ללכת על צבע דלק שונה. אין כוח בעולם שמתעסק עם אכיפות. את זה צריך למחוק ואנחנו בכנסת צריכים להתנגד לעניין הזה.

2. מאחר ואני חושב שצריך לעודד את הורדת המחירים בתחבורה הציבורית, במוניות, במשאיות ובוודאי לתעשייה, אני בעד להעלות את האגרות לרכב הפרטי כדי לבהתאמה למה שאמר נציג האוצר.

דבר שלישי, אנחנו צריכים לחשוב גם על התשתיות של המדינה והיכולת שלה לשאת את כל הנושא הזה.

#### היו"ר אבי יחזקאל:

אני מבקש לסכם את הישיבה במספר נקודות. 1. ועדת הכלכלה קיימה את הדיון על מנת להבהיר לציבור לאן הולך נושא שוק הדיזל ושוק הסולר. ברור שהשימוש במנועי דיזל יעלה.

2. נכון לעכשיו, הובהר לנו שמחיר הסולר נמוך מדי. לא בטוח שהוא יעלה, כי יש בעיה של השלכה על מאקרו תחבורה ותעשייה. מצד שני, כנראה שהמוח היהודי יעלה אגרות שונות ומשונות שיעשו את העניין של הדיזל פחות כדאי.

הבקשה שלי למשרדי האוצר והתחבורה היא להגיע לתוצאות מהירות של החלטות כדי שמי שקונה היום רכב עם מנוע דיזל או בנזין, לא יהיה בתחושה שיש פה אלמנט של הונאה, כי אם אני או מישהו אחר יקנה רכב עם מנוע דיזל או בנזין, ובעוד חצי שנה יביאו החלטות שייקרו את הרכב עם מנוע דיזל או בנזין, אני ארגיש שהמדינה שוב "דפקה" אותי.

לכן קיימתי את הדיון כדי להבהיר את הדברים. אנחנו מבקשים החלטות מהירות, ברורות וחותרות בתחום הזה.

בכל מקרה אני מודה לכם. דיונים נוספים יתקיימו. תודה רבה.

הישיבה ננעלה בשעה 11:15