



משרד החקלאות ופיתוח הכפר

תכנית משרדית להפחתת הנטל הרגולטורי

יבוא ציוד חקלאי

דצמבר 2016

משרד החקלאות ופיתוח הכפר

תכנית משרדית להפחתת הנטל הרגולטורי

יבוא ציוד חקלאי

דצמבר 2016

אושר על ידי הרגולטור: שלמה ישראל,
מנהל אגף ענפי שירות, שירות ההדרכה והמקצוע

אושר לביצוע על ידי שלמה בן אליהו,
מנכ"ל משרד החקלאות ופיתוח הכפר

עורכים:

טל שמחה, ארנון אביטל וגיא מור, תחום מדיניות רגולציה – החטיבה
למחקר, כלכלה ואסטרטגיה

תקציר מנהלים

מסמך זה הוא תכנית ביצועית של משרד החקלאות ופיתוח הכפר להפחתת הנטל הרגולטורי ברגולציה על יבוא של ציוד חקלאי. התכנית מטפלת בתהליכי היבוא של טרקטורים, מכונות ניידות וציוד חקלאי אחר (שאינו ממונע) מסוגים שונים.

במסגרת התכנית, המשרד ינקוט צעדים מגוונים לפתרון העומסים הקיימים. שלושת הצעדים המרכזיים בתכנית הם ייעול ופישוט תהליכים, אימוץ הרגולציה האירופית וביטול הרגולציה לגבי קבוצה רחבה של כלים וציוד.

הרגולטור יאמץ נוהל עבודה ודרישות מקצועיות פשוטים בהרבה בהשוואה לקיים. כך למשל, כיום הנפקת רישיון ליבוא טרקטור טעונה הגשת בקשה בצירוף 10 - 16 מסמכים שונים. במסגרת הנוהל החדש, היבואן ידרש להגיש טופס קצר בצירוף שני מסמכים בלבד.

בנוסף, הרגולטור יאמץ את התקינה והרגולציה האירופית בכל הנוגע לטרקטורים ומכונות ניידות אחרות. בכך תושג תאימות בינלאומית לדרישות המקובלות בעולם. צעד זה יתרום לפישוט הרגולציה ויסיר חסמי יבוא. בהמשך הרגולטור גם יגדיר מסלול שיכיר ברגולציה האמריקאית.

צעד משמעותי נוסף הוא ביטול הרגולציה של המשרד ביחס לשורה של כלים – החל מציוד חקלאי כמו מכונות חליבה וכלה בציוד לגינון. בכך תצומצם הרגולציה הממשלתית ולא תכביד בתחומים שאין בה צורך.

התכנית צפויה להגביר את היבוא לישראל, להוזיל את עלות התשומות לסקטור החקלאי ולעודד תחרות ויזמות.

בסך הכל צפויה הפחתה של 95% בעלויות הבירוקרטיות הישירות.

תוכן עניינים

3	תקציר מנהלים
4	רקע כללי
4	חלק א' – פעילות הרגולטור
9	חלק ב' – סיכום השיח מול בעלי העניין
10	חלק ג' – תכנית המשרד להפחתת הנטל הרגולטורי
20	נספח א' – כימות הפחתת עלויות רגולציה
22	נספח ב' – פירוט העומסים הרגולטוריים שקיבלו מענה במסגרת התכנית
27	נספח ג' – פירוט העומסים הרגולטוריים שלא קיבלו מענה במסגרת התכנית
28	נספח ד' – תכנית עבודה לביצוע התכנית המשרדית להפחתת הנטל הרגולטורי
31	נספח ה' – רשימת פרטי המכס שתבוטל לגביהם הרגולציה של משרד החקלאות

רקע כללי

בעקבות החלטת ממשלה מס' 2118, מתאריך 22.10.2014, שעניינה 'הפחתת הנטל הרגולטורי', נדרשים כלל משרדי הממשלה לבצע תכניות להפחתת הנטל הרגולטורי. דוח זה מציג את עיקרי הנושאים שעלו בתהליך ואת תכנית משרד החקלאות ופיתוח הכפר ("משרד החקלאות" או "המשרד") להפחתת הנטל על הציבור בתחום יבוא ציוד חקלאי.

תכנית זו גובשה על ידי הרגולטור ותבוצע על ידו בכפוף לכל דין.

חלק א' – פעילות הרגולטור

א. האינטרס הציבורי ועיקרי פעילות הרגולטור בתחום

1. אגף ענפי שירות ביחידת שירות ההדרכה והמקצוע במשרד החקלאות ("הרגולטור") אמון על הענקת רישיונות לייבוא ציוד ומיכון חקלאי.
2. ליבת העיסוק של יחידת שירות ההדרכה והמקצוע ("שה"מ") היא הדרכה מקצועית של חקלאים וחזית המקצוע במשרד. שה"מ מופקד על "הפעלת מערך ההדרכה הממלכתי לחקלאים בכל ענפי החקלאות – הדרכה פרטנית, כנסים, קורסים, השתלמויות, ימי עיון, סיורים מקצועיים, הדרכה בכתב (דפונים), חוברות

- המלצות, סיכומי עונה), הדרכה באמצעות אתר שירות ההדרכה והמקצוע ואמצעים אלקטרוניים מתקדמים – וכל זאת בהתאם לשינויים החלים בחקלאות ישראל¹.
3. הרגולטור הוא אגף המתמחה בריכוז ידע מקצועי – בתחומי המיכון, הגנת הצומח ושירות השדה – והפצתו לחקלאים. לצד פעילות ענפה זו, הרגולטור עוסק במתן היתרים ליבוא ציוד ומיכון חקלאי. פעילות שהיתה מפוקחת בעבר על ידי אגף סחר חוץ במשרד החקלאות, והועברה לאגף מיכון וטכנולוגיה במשרד החקלאות לצורך ייעול השירות לאזרח.
4. יעדיו העיקריים של האגף הם:
- 4.1. הפחתת השימוש בחומרי הדברה;
 - 4.2. צמצום זיהום מקורות המים בישראל;
 - 4.3. ייעול השימוש במי השקיה (קולחין, מי התפלה, מים שוליים);
 - 4.4. פיתוח והטמעה של מיכון חוסך כוח אדם.
5. בהקשר של יבוא ציוד חקלאי, האינטרס הציבורי עליו מגן הרגולטור הוא שמירה על הבטיחות בשימוש בכלים ושמירה על איכות הסביבה במסגרת השימוש בהם. מכך נגזרים שני התרחישים המרכזיים מולם פועל הרגולטור:
- 5.1. יבוא כלים לא בטוחים – למשל, יבוא טרקטורים שאינם עומדים בדרישות תקנות התעבורה, תשכ"א-1961 ("תקנות התעבורה");
 - 5.2. יבוא כלים חקלאיים המזהמים את הסביבה – למשל טרקטורים שהמנוע שלהם פולט גזים מזהמים, בניגוד לאמור בתקנות התעבורה.

ב. הבסיס החוקי לפעילות

6. המקור הנורמטיבי לסמכותו של הרגולטור היא פקודת היבוא והיצוא [נוסח חדש], תשל"ט-1979, מכוחה פרסם שר הכלכלה והתעשייה את צו יבוא חופשי, תשע"ד-2014 ("צו יבוא חופשי"). פרטי מכס המנויים בטבלה שבתוספת הראשונה לצו יבוא חופשי חייבים ברישיון יבוא. פרטי מכס המנויים בטבלה שבתוספת השנייה לצו יבוא חופשי חייבים באישור יבוא. סעיף 1 לתוספת השנייה של צו יבוא חופשי קובע כי בטבלת פרטי המכס, כאשר נכתב "מיכון וטכנולוגיה", נדרש אישור "מהאגף למיכון וטכנולוגיה במשרד החקלאות".
7. בעבר נעשה הטיפול בנושא על ידי אגף סחר חוץ, אשר אמון על רגולציה כלכלית (כגון מכסות יבוא ופטור ממכס). אגף סחר חוץ אינו רגולטור מקצועי ולכן האחריות הועברה ליחידת שירות ההדרכה והמקצוע.
8. החובות הרגולטוריות לצורך קבלת היתר יבוא מעוגנות בנוהל חלוקת רישיונות יבוא שפרסם הרגולטור.

ג. תיאור פעילות הרגולטור

1. היתרים ורישיונות הניתנים על ידי הרגולטור

9. הרגולטור מפעיל את סמכותו בהתאם לנוהל שפרסם: "נוהל ליבוא טרקטורים וציוד חקלאי", מיום 7.5.2013 ("הנוהל"). הנוהל מגדיר שבעה מסלולים לקבלת רישיון או אישור יבוא:

¹ ראו אתר שירות ההדרכה והמקצוע: <http://shaham.moag.gov.il/About/Pages/Director.aspx>

- 9.1. יבוא מסחרי של טרקטורים ומכונות ניידות (חדשים);
- 9.2. יבוא מסחרי של טרקטורים ומכונות ניידות – משומשים;
- 9.3. יבוא אישי של טרקטורים ומכונות ניידות לשימוש עצמי;
- 9.4. יבוא טרקטורים ומכונות ניידות מסדרה או מדגם חדש (שלא יובאו בעבר לישראל);
- 9.5. יבוא מדשנות או מרססים;
- 9.6. יבוא ציוד חקלאי אחר.
10. אין לרגולטור מסלול ייעודי ליבוא מסחרי מקביל של טרקטורים ומכונות ניידות.
11. בין הטובין שחייבים אישור מהרגולטור לצורך יבוא, ניתן להבחין בשתי קטגוריות עיקריות: רכבים וציוד חקלאי אחר. תחת הקטגוריה הראשונה נכללים רכבים חקלאיים בגדלים שונים: טרקטורים בהיקפים שונים, כלים עצמאיים, קומביינים, עגלות וכלים נגררים, מכונות ריסוס ודישון, קוטפות וכו'. מביניהם, תהליך יבוא של טרקטורים ומכונות ניידות הוא המורכב ביותר. בקשות אלו מתייחסות לכלים בשווי גבוה, אך מספרן נמוך וכל בקשה מתייחסת למספר קטן של יחידות. תחת הקטגוריה השנייה נכלל ציוד חקלאי אחר, למשל: מכסחות דשא, מסורים חשמליים וציוד גינון. ציוד חקלאי אחר מיובא בכמויות גדולות. הקטגוריה "ציוד חקלאי אחר" כוללת עשרות פרטי מכס, בהם גם טובין שאינם בגדר ציוד חקלאי כמו חלקי חילוף וכורים גרעיניים.
12. המידע והמסמכים אצל הרגולטור מנוהלים באופן ידני. הגשת מסמכים לרגולטור מתבצעת באמצעות מייל, פקס או באמצעות הגשה פיזית במשרדו של הרגולטור בראשון לציון. הרגולטור התבקש למסור נתונים כמותיים של מספר הבקשות שהוגשו ומספר הבקשות שהתקבלו לפי חתכים שונים, אך בהיעדר מערכת מחשוב וניהול ידע לא ניתן לספק מידע זה.
13. הרגולטור פועל בשנתיים האחרונות לשיפור דרישות הרגולציה והתאמתן לתקינה האירופית. תכנית זו מסייעת בהשלמת עבודת הרגולטור ומהווה השלמה של תהליך זה.

2.ג. פיצול הסמכויות בין משרד החקלאות למשרד התחבורה והבטיחות בדרכים

14. האחריות לטרקטורים ומכונות ניידות מפוצלת בין משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ("משרד התחבורה") לרגולטור. ככלל, משרד התחבורה אחראי לרגולציה החלה על כלי רכב בשוטף והוא מוסמך להעניק היתרי יבוא לכלי רכב ורישיונות לכלי רכב בישראל. בהקשר של כלי רכב המשמשים לחקלאות, משרד התחבורה הוא בעל סמכות הרישום, הרישוי השנתי והרגולציה במישור הדרישות; והרגולטור הוא בעל סמכות רישוי היבוא. הפיצול בין משרד התחבורה לרגולטור נובע מסיבות היסטוריות. במקור, הסמכות של משרד החקלאות בתחום יבוא ציוד חקלאי נבעה מתפיסה שיש להטיל רגולציה ממשלתית כופה על היבטים צרכניים של איכות הציוד החקלאי. ברבות השנים הרגולציה הממשלתית הפסיקה להסדיר איכות צרכנית והיום היא מסדירה רק היבטים של בטיחות ותחבורתית ואיכות הסביבה. נושאים אלו מצויים בליבת עיסוקו ומומחיותו של משרד התחבורה.
15. סוגיה זו נדונה לעומק על ידי "צוות הבדיקה ליבוא טרקטורים וציוד חקלאי לישראל" שפעל במשרד בין השנים 2009 - 2011. עיקרי הדוח שהגיש צוות הבדיקה היו:
- 15.1. בניגוד למשרד התחבורה, אין למשרד החקלאות תשתית משפטית מתאימה לטיפול בנושא.
- 15.2. שיטות העבודה של משרד התחבורה והדרישות המהותיות שנקבעו על ידו הן עדכניות ומקצועיות.

15.3. הצוות בחן שתי חלופות עיקריות להסדרת משטר רישוי טרקטורים :

15.3.1. הקמת יחידה מקצועית ייעודית שתעסוק ברגולציה של יבוא מיכון חקלאי ;

15.3.2. העברת הטיפול בנושא למשרד התחבורה.

15.4. הצוות מצא שהחלופה הראשונה מחייבת חקיקת תשתית משפטית חדשה, הקצאת כוח אדם, התמחות בנושא התקינה לתחבורה והעתקה של שיטות העבודה של משרד התחבורה "במלואן ובמדוייק" אל משרד החקלאות.

15.5. שניים מחברי הצוות סברו שיש לבחור בחלופה השנייה (העברת הסמכות למשרד התחבורה) כיוון שלמשרד התחבורה יש התשתית המשפטית, הארגונית והמקצועית לעסוק ברישוי היבוא של כלים ממונעים. בנוסף, משרד התחבורה עוסק בנושאי רישוי נוספים של כלים ממונעים, למשל הרישוי השנתי שלהם. חברי הצוות סברו שהחלופה השנייה תאפשר לבטל את פיצול הסמכויות (שלדעתם אף יוצר סתירות ברגולציה) ותשיג רגולציה אחידה ויעילה יותר.

15.6. הלשכה המשפטית של המשרד הגישה חוות דעת לצוות הבדיקה (שסומנה כנספח 2 לדוח צוות הבדיקה). חוות הדעת המשפטית הצביעה על קשיים משפטיים במצב הקיים בכל הנוגע ליבוא של טרקטורים ומכונות ניידות (שלא השתנה עד היום). לפי חוות הדעת רישוי של יבוא ציוד נייד "צריך שיטופל על ידי משרד התחבורה, שבידיו החקיקה המתאימה- הן לגבי צו יבוא רכב והן לגבי פקודת התעבורה, והוא גם הגורם המקצועי העליון בנושא בטיחות רכבים."

15.7. חוות הדעת המשפטית התייחסה גם לסוגיית הרישוי של יבוא ציוד חקלאי אחר. הייעוץ המשפטי של משרד החקלאות הציע לבטל את המשטר הקיים ולעשות שימוש בחוק התקנים, התשי"ג-1953 ככל שיש צורך חיוני לשמור על בריאות הציבור, על בטיחות הציבור, הספקת מידע (כאשר לא קיים מנגנון חלופי) והבטחת תאימות או חלופיות של מוצרים. חוות הדעת המשפטית הצביעה על כך שתקן רשמי שיפורסם יחול באופן אחיד גם על ציוד מיובא וגם על ציוד שמיוצר בארץ כך גם דעתם של חברי אגף מיכון וטכנולוגיה. זאת בשונה מן המצב הקיים, במסגרתו הרגולציה חלה רק על כלים מיובאים. לפיכך נראה שמשרד החקלאות לא צריך לעסוק גם בהסדרה של יבוא ציוד חקלאי אחר.

3.ג. מאפיינים נוספים של הרגולטור ושל ממשקי העבודה שלו

16. הרגולטור מונה שלושה עובדים : מנהל האגף ; מנהל תחום מיכון ; ורכזת רישיונות מיכון חקלאי. בעבר מצבת כוח האדם של הרגולטור מנתה עשרות עובדים. הסגל של הרגולטור עוסק בשוטף בהדרכת חקלאים ובאיסוף והעברת מידע על שימוש בכלים חקלאיים.

17. בשנים האחרונות הרגולטור החל לגבש רגולציה חדשה ליבוא מיכון חקלאי. הרגולציה החדשה מכונה Israeli Mandatory Standard (IMR). השאיפה היא שהרגולציה החדשה תהיה מבוססת על התקינה של האיחוד האירופי, כיוון שזו מערכת מודרנית ומפורטת של כללים וכיוון שרוב הציוד המיובא לישראל מגיע ממדינות שפועלות לפי התקינה האירופית (מלבד אירופה גם דרום אפריקה, יפן, דרום קוריאה, סין ומדינות נוספות). האלטרנטיבה לשיטה האירופית היא השיטה האמריקאית, שלא מבוססת על כללים מפורטים, אלא קובעת סטנדרט אחריות כללי המבוסס על עיקרון הרשלנות, ובצידו מערכת מחמירה של פיצויים וענישה בדיעבד. הרגולטור מגבש את הרגולציה בסיוע ובהנחיית אגף הרישוי של משרד התחבורה, בשל המומחיות של אנשי המקצוע של משרד התחבורה בתחום.

ד. רגולציה ורגולטורים משיקים

18. לרגולטור השקה מול שלושה גורמים ממשלתיים עיקריים :

18.1. משרד התחבורה – אשר מופקד על רישיונות ייבוא לכלי רכב, ולכן הוא בעל ממשק שלעיתים חופף, סותר או מקביל בכל הנוגע ליבוא טרקטורים וכלים חקלאיים ניידים.

18.2. הממונה על התקינה במשרד הכלכלה והתעשייה ומכון התקנים. מכון התקנים פרסם תקנים רשמיים (מחייבים) לגבי חלק מן הציוד המוגדר "ציוד חקלאי אחר", כמו מכסחות דשא. אסור ליבא, למכור ולהשתמש בטובין שהוכרז עליו תקן רשמי, אלא אם המוצר נבדק ונמצא שהוא תואם את הדרישות הטכניות והמהותיות של מכון התקנים. במישור זה יש חפיפה על הרגולטור: יבוא של אותם כלים חקלאיים חייב לעמוד בדרישות ובבדיקות מכון התקנים לצורך שחרור מהמכס והרגולטור מציב חובות בירוקרטיות לצורך קבלת רישיונות יבוא של אותו ציוד.

18.3. בנוסף יש השקה בין פעילות הרגולטור לשירותים להגנת הצומח ולביקורת במשרד החקלאות. בכל הנוגע ליבוא של ציוד חקלאי משומש, עם הגעת המשלוח לנמל מופנה היבואן לשירותים להגנת הצומח ולביקורת כדי שתבוצע בדיקה פיטוסניטרית (כנגד נגעים המזיקים לצמחים) וטיפול נדרשים (במקרה הצורך). הבדיקות והטיפולים בציוד חקלאי משומש מבוצעים בנמל היבוא לפני השחרור מן הנמל. ההשקה היא ברמת הכללים בלבד, התהליכים מתבצעים באופן עצמאי לחלוטין ואין תקשורת בין הרגולטור לשירותים להגנת הצומח ולביקורת.

חלק ב' – סיכום השיח מול בעלי העניין

19. השיח מול בעלי העניין בוצע על ידי תחום מדיניות רגולציה בשלושה שלבים. בשלב הראשון התבקשו בעלי העניין למלא שאלונים שמטרתם זיהוי עומסים רגולטורים. בשלב השני נערך שולחן עגול שכלל דיון על התהליך והעומסים בהם נתקלו היבואנים. בשלב השלישי נערכו ראיונות ופגישות השלמה. מיפוי העומסים נעשה לפי המדריך הממשלתי להפחתת הנטל הרגולטורי. להלן תיאור תמציתי של תהליך איסוף המידע בציר בעלי העניין.
20. לאחר זיהוי המאפיינים המרכזיים של בעלי העניין יחד עם הרגולטור, נעשתה פנייה באמצעים הבאים:
- 20.1. בחודש פברואר 2016 פורסם קול קורא בשני מועדים;
- 20.2. פנייה ישירה ליבואנים העוסקים ביבוא ציוד חקלאי;
- 20.3. פנייה ישירה ופגישות עם ארגוני חקלאים שיש להם הן עניין באופן ישיר (מייבאים ציוד חקלאי במתכונת של יבוא אישי) והן עניין עקיף (הם הלקוחות ומשתמשי הקצה של הציוד חקלאי המיובא);
- 20.4. בסיוע איגוד לשכות המסחר, שפנה לבעלי עניין בכדי לייצר תמהיל מגוון.
21. תמהיל בעלי העניין כלל, בין היתר, יבואנים רשמיים של טרקטורים וציוד חקלאי, יבואנים מקבילים של טרקטורים וציוד חקלאי, חקלאים שעוסקים ביבוא אישי של ציוד חקלאי לשימוש פרטי, יבואנים של ציוד חקלאי או סמי-חקלאי.
22. תחום מדיניות רגולציה הפיץ שאלוני מיפוי עומסים לבעלי העניין, בהם התבקשו להתייחס לרגולציה הקיימת בנוגע לקבלת אישור יבוא לטרקטורים, מכונות ניידות וציוד חקלאי אחר (הן משומש והן חדש) ולתהליכים אחרים שבעלי העניין מצאו לנכון להתייחס אליהם.
23. במסגרת השאלון, התבקשו בעלי העניין לתאר תהליכים רגולטורים מרכזיים, את מידת ההכבדה שכרוכה בהם, עומסים ברגולציה ואפשרויות להפחתת העומסים. בין בעלי העניין שמילאו שאלונים נכללו יבואנים מסחריים של טרקטורים, יבואנים של ציוד חקלאי אחר ויבואן מקביל של טרקטורים.
24. ביום 19.4.2016 התקיים במשרדי איגוד לשכות המסחר בתל אביב שולחן עגול בנושא יבוא ציוד חקלאי. המפגש נערך בהשתתפות תחום מדיניות רגולציה ובעלי העניין.
25. במהלך חודש מאי 2016 נערכו פגישות וראיונות השלמה עם מספר בעלי עניין, על מנת להשלים את התמונה בכל הנוגע לעומסים ולסיבותיהם. תחום מדיניות רגולציה ערך פגישות ואסף מידע מבעלי העניין בכדי לכמת את העלויות הישירות של הרגולציה.
26. העומסים שזוהו במסגרת השיח עם בעלי העניין מוצגים במסגרת רשימת העומסים בנספח ב' של התכנית המשרדית.

חלק ג' – תכנית המשרד להפחתת הנטל הרגולטורי

א. פרטי התכנית המשרדית להפחתת הנטל הרגולטורי

27. השינוי המרכזי בתכנית הוא שינוי מסלולי הרישוי של הציוד החקלאי. ראשית, ציוד חקלאי שאינו כלי רכב יקבל פטור מן הרגולציה של משרד החקלאות ולא יידרש אישור מהמשרד כדי ליבא אותו. שנית, יעשה ארגון מחדש ופישוט של מסלולי הרישוי ליבוא טרקטורים ומכונות ניידות.
28. ארגון מחדש של המסלולים יבטל את ההבחנה לפי מטרת היבוא (מסחרי או אישי). לאחר התכנית, החלוקה למסלולים תקבע בהתאם לכלי המיובא, לפי שני קריטריונים: (1) האם הכלי יובא לישראל בעבר; (2) האם הכלי משומש. בנוסף, ארגון מחדש של המסלולים ייתן מענה ויסדיר את היבוא המקביל.
29. הרגולטור יגדיר שלושה מסלולי רישוי (בהמשך יבוא הסבר מפורט יותר):
- 29.1. מסלול A – יבוא טרקטורים מדגם שלא יובא לישראל בעבר: מסלול זה כולל בחינה מעמיקה של כלים שטרם יובאו לישראל, הוא דורש בחינה מעמיקה יותר. המסלול נועד גם לוודא שיש בישראל גורם שמוכר על ידי היצרן לביצוע טיפולים ולאספקת חלפים.
- 29.2. מסלול B – יבוא טרקטורים חדשים שיובאו לישראל בעבר: מסלול זה מאפשר ליבא כל טרקטור חדש שכבר יובא בעבר לישראל. מסלול זה גם יסדיר את תחום היבוא המקביל. כאמור לעיל, במסגרת התכנית בוטלה ההבחנה בין יבוא מסחרי ליבוא אישי, ועל כן מסלול זה יכול לשמש גם יבוא של טרקטור חדש לצרכים מסחריים וגם יבוא של טרקטור חדש לשימוש אישי.
- 29.3. מסלול C – יבוא של טרקטורים משומשים: מסלול זה מאפשר ליבא כל טרקטור משומש שכבר יובא בעבר לישראל. מסלול זה גם יסדיר את תחום היבוא המקביל. מסלול C דומה מאוד למסלול B, כאשר יתווספו דרישות פיטוסניטריות לגבי ניקיון מנגעים (רגולציה שבאחריות השירותים להגנת הצומח).
30. התכנית תבטיח תאימות בינלאומית לפי הרגולציות המודרניות המקובלות בעולם, תיעל את תהליכי העבודה ותבטיח שמירה על בטיחות תחבורתית ומניעת זיהום סביבתי. באמצעות ייעול תהליכים בירוקרטיים, התכנית תביא לשיפור איכות הבקרה המקצועית על הציוד המיובא לישראל.
31. **אימוץ כללים מקצועיים תואמים לרגולציה האירופית - IMR ליבוא טרקטורים**
- 31.1. לצורך שיפור הרגולציה והקלת הנטל על יבואני הציוד החקלאי יזם הרגולטור מהלך של הכרה והתאמה לרגולציה האירופית. הכרה זו תאפשר ליבואנים הקלה משמעותית בתהליך היבוא במידה והציוד החקלאי המיובא עומד בתקני הרגולציה האירופית. נוהל ה-IMR גובש בתיאום עם משרד התחבורה והבטיחות בדרכים.
- 31.2. לצורך כך יפרסם הרגולטור IMR אשר יאמץ את הרגולציה האירופית לבטיחות ואיכות סביבה של כלים חקלאיים. רגולציה זו אומצה על ידי מדינות נוספות ומהווה מערכת מובילה ומודרנית לתקינה והסדרה של כלים ממונעים וממוכנים. הסיווג של הכלים החקלאיים יעשה לפי שיטת הסיווג שברגולציה האירופית (כך למשל, טרקטורים יוגדרו לפי קטגוריה T).
- 31.3. רישיון ליבוא יינתן על סמך הצהרת יצרן בדבר עמידה בדרישות הרגולציה האירופית. יבוא של טרקטורים יהיה טעון עמידה ברגולציות האירופית שיפורטו ב-IMR ובטפסים הנלווים, שעיקרן:

Regulation (EU) No 167/2013 ; Directive 2003/37/EC, וכן עדכונים והרחבות שלהן ("הרגולציה האירופית").

31.4. הרגולטור יפקח על אמיתות ונאותות ההצרות שיוגשו לו – הן לגבי המפרט הטכני ולהן לגבי העמידה בדרישות הרגולציה האירופית. ריכוז הדרישות (באמצעות צמצום מספר המסמכים, כמפורט להלן) יקל על הרגולטור לבצע בדיקה של כל הנתונים והאישורים הנדרשים ובכך לייעל את הפיקוח והבקרה. גם המעבר לתקשורת ולתיעוד ממוחשב ישפרו את מערך הפיקוח שמפעיל הרגולטור, ויאפשרו לו לבצע גם בקרה בדיעבד.

32. צמצום מספר המסמכים הדרושים לצורך קבלת רישיון

32.1. התהליך עבור יבוא טרקטורים יכול מילוי טופס אחד וצירוף מסמכים בודדים. בכך יצומצמו החובות הבריורקרטיות ומספר המסמכים הנדרשים כחלק מן הבקשה לרישיון. כלל הטפסים יהיו כתובים בשפה האנגלית על מנת שליצרנים ולספקים בחו"ל יהיה נוח למלא אותם וכדי שלא יהיה צורך לתרגם אותם. הדרישות המקצועיות שמופיעות ב-IMR יחולו על כל מסלולי היבוא.

32.2. לכל אחד ממסלולי היבוא אשר פורטו בסעיף 27 יהיה טופס ייחודי משלו עם הפרטים הדרושים למילוי.

32.3. יבוא טרקטורים חדשים שלא יובאו לישראל בעבר – טופס A:

32.3.1. טופס זה ימולא על ידי היצרן. היצרן ימלא מידע מפורט על הדגם המיועד ליבוא, יציין האם הדגם עומד ברגולציה האירופית הרלוונטית ויחתום בתחתית כל עמוד. לטופס תצורף הצהרה בפני נוטריון, המעידה שנציג היצרן מוסמך לחתום בשם היצרן. בנוסף, היצרן יצהיר שליבואן יש מוסך מורשה לטיפול בכלי המיובא וכי הוא מתחייב לספק ליבואן חלפים למשך 7 השנים הקרובות עבור כלי זה. דרישות אלו יבטיחו שהדגם החדש שמוכנס לישראל תואם את הרגולציה האירופית ושקיימת תשתית לתחזוקה שלו (מוסך, חלפים וכו'). כל יבוא נוסף של אותו דגם יהיה פשוט יותר ויעשה במסגרת טופס B.

32.3.2. היות שטופס A מיועד עבור יבוא ראשוני של דגם, הוא צפוי לשמש בעיקר יבואנים מסחריים.

32.3.3. בנספח לטופס יפורטו כל המספרים המזהים (VIN) של הטרקטורים שמבוקש ליבא.

32.3.4. המסמכים היחידים שיצורפו לטופס A הם ה-EC type-approval certificate (המכילים פירוט טכני רשמי לפי ה-WVTA) ו-Certificate of conformity (COC), אישור על עמידה בתקן האירופי, עבור אותו דגם. ה-COC יעיד על עמידה בדרישות לפי העדכון האחרון של ה-WVTA.

32.3.5. תחת מסלול זה ניתן יהיה ליבא טרקטורים לכל מטרה, לרבות יבוא מקביל, בתנאי שיתקיימו הדרישות שמפורטות לעיל בטופס A.

32.3.6. טפסים אלו יחליפו את הטפסים הרבים שהיבואן נדרש להגיש כיום עבור יבוא של טרקטורים חדשים מדגם שלא יובא בעבר.²

² צעד זה יבטל את החובה להגיש 16 מסמכים :

מסמכי הרישום של התאגיד; מסמכים המוכיחים כי ליבואן מוסך מרכזי או שבידי היבואן התקשרות חוזית תקפה, בינו למוסך מורשה של משרד התחבורה; הצהרת היצרן המעידה על התקשרות חוזית בינו ליבואן לפרק זמן של שלוש שנים לפחות; התחייבות היבואן

32.4. יבוא טרקטורים שיובאו כבר בעבר – טופס B:

32.4.1. טופס זה ימולא על ידי היבואן. מדובר בטופס קצר בן שני עמודים המכיל מידע כללי על הטרקטור.

32.4.2. המסמכים היחידים שיצורפו לטופס B הם ה-EC type-approval certificate (המכילים פירוט טכני רשמי לפי ה-WVTA) ודוגמת (COC) Certificate of conformity, אישור על עמידה בתקן האירופי, עבור כלים מאותו דגם. ה-COC יעיד על עמידה בדרישות לפי העדכון האחרון של ה-WVTA).

32.4.3. בנספח לטופס יפורטו כל המספרים המזהים (VIN) של הטרקטורים המיועדים ליבוא.

32.4.4. תחת מסלול זה ניתן יהיה ליבא טרקטורים לכל מטרה, לרבות יבוא מקביל.

32.4.5. טופס זה יחליף טפסים ודרישות רבות הנדרשים כיום עבור יבוא של טרקטורים שיובאו בעבר לישראל.

32.5. יבוא של טרקטורים משומשים – טופס C:

32.5.1. בדומה למסלול B, גם יבוא של טרקטורים משומשים יצריך מילוי של טופס קצר שימולא על ידי היבואן.

32.5.2. לטופס C יש לצרף מסמך יחיד: דוגמת של ה-Certificate of conformity (COC) עבור כל אחד מן הכלים שהמבקשים ליבא. בנספח לטופס יפורטו כל המספרים המזהים (VIN) של הטרקטורים שמבוקש ליבא.

32.5.3. החובה לעבור בדיקה פיטוסניטרית בנמל תישאר בעינה, אך בשל שינוי הסיווג בין המסלולים, רק טרקטורים משומשים יכנסו לקטגוריה זו (יבוא מקביל יעשה במסגרת טפסים A או B, אם מדובר בטרקטורים חדשים).

33. התאמת ה-IMR לרגולציה האמריקאית

33.1. מטרת ה-IMR המפורט בסעיף 27, היא להתאים את דרישות הרגולציה בישראל לזו הנוהגת באירופה, אך הוא אינו נותן מענה ליבוא של ציוד חקלאי מארה"ב, מפאת השוני הגדול הקיים באופי הרגולציה בין שתיהן.³

33.2. לצורך מתן מענה ליבוא של ציוד חקלאי מארה"ב, הרגולטור יפרסם נוהל משלים ל-IMR שיאפשר הכרה ברגולציה האמריקאית. הנוהל המשלים יאפשר ליבא כלים שקיבלו היתר לפי הדין והתקנה

להעניק ללקוח אחריות למשך 12 חודשים או 1,000 שעות מנוע (הקודם מביניהם); התחייבות היצרן כלפי היבואן לספק חלקי חילוף למשך 7 שנים; התחייבות היבואן כלפי משרד החקלאות לספק חלפים ושירות לתקופה של 7 שנים; הצהרת היצרן כי הציוד המיועד ליבוא עומד בתקני בטיחות ואיכות הסביבה האירופאים (ECC), לרבות סוג ה-TIER; הצהרת יצרן מגובה בנוטריון שהציוד עומד בתקני בטיחות ואיכות סביבה של האיחוד האירופי או תקנים פדרליים; פרוספקט הכולל תמונה ומפרט טכני לרבות משקל הכלי ללא משקולות והתקנים, רוחב הכלי ויכולת המשקל שמותר לו לגרום; התחייבות היבואן לעמוד בדרישות תקנות התעבורה; רשימת גלגלים/צמיגים/גינטיים במידות המאושרות על ידי היצרן ובלבד שיהיו מסוג R-1 או R-1W ובדרגת חוזק העומדת במשקל הכלי ובמשקל המירבי לציוד הנישא בזרועות הכלי; התחייבות היבואן כי הכלי יימכר עם כמות המשקולות המקסימאלית שנקבעה על ידי היצרן; התחייבות מאת היבואן כי בכלי יורכבו מסגרות בטיחות; התחייבות היבואן כי הציוד יסופק לרוכש בצירוף הוראות הפעלה ובטיחות בכתב בשפה העברית; התחייבות היבואן לדווח על כל שינוי בסדרה ו/או בדגם שאושר בעבר; הצהרה שהציוד לא אושר בעבר; הודעה למשרד החקלאות על המועד שבו הציוד מהסדרה או מהדגם החדש יגיע לחצר.

³ אופי הרגולציה בארה"ב שונה מאוד מזה של אירופה. הרגולציה האמריקאית מגדירה נורמות מחייבות אשר יש לעמוד בהן ומטילה את האחריות באופן מוחלט על היצרנים. הרגולציה האירופית נוהגת במדיניות היתרים ורישיונות – כלומר מעניקה את הרישיון לשווק רק לאחר אישור על עמידה בתקן הדרוש.

האמריקאים. התאמת נוהל ה-IMR לרגולציה האמריקאית תבוצע בתיאום עם משרד התחבורה והבטיחות בדרכים. עד לאימוץ הנוהל המשלים שיכיר ברגולציה האמריקאית, יתאפשר יבוא של כלים על פי ה-IMR (שמאמץ רגולציה אירופית) וגם על פי הנוהל הקיים, שעל פיו יובאו עד היום כלים מארצות הברית.

- 33.3. גם תחת ה-IMR הנוכחי ניתן ליבא כלים אמריקאים שתואמים את הרגולציה האירופית. הנוהל המשלים ירחיב מגמה זו ויאפשר, בחלק מן המקרים, ליבא כלים שעומדים רק ברגולציה האמריקאית.
- 33.4. לאחר אימוץ הנוהל המשלים, ניתן יהיה ליבא כלים שיעמדו באחת מן הרגולציות הבינלאומיות: האירופית או האמריקאית. כך תובטח תאימות בינלאומית וסטנדרטיזציה ללא National Deviations. יצרנים ויבואנים יוכלו לבחור בין תקינה אירופית לאמריקאית.

34. פרסום נוהל יבוא ציוד חקלאי

- 34.1. הרגולטור יפרסם נוהל שיגדיר את אופן הטיפול בבקשות, את תהליך העבודה ואת השיקולים שהרגולטור מוסמך לשקול.
- 34.2. הנוהל יגדיר את שלבי התהליך, הדרישות ואופן פעילות הרגולטור. הנוהל יסדיר בין היתר את הנושאים הבאים:
- 34.2.1. שלבי תהליך הטיפול בבקשה ליבוא;
- 34.2.2. אופן הגשת הבקשה ליבוא:
- 34.2.2.1. טופס A – יוגש בעותק מקורי בגלל שנלווית לו הצהרת נוטריון. עם זאת ניתן יהיה להגיש את הטופס באמצעות דואר אלקטרוני ולאחר מכן להמציא את המקור;
- 34.2.2.2. טפסים C+B (וכל טופס עתידי שלא יכלול הצהרת נוטריון) – ניתן יהיה להגיש באמצעות דואר אלקטרוני;
- 34.2.2.3. היבואנים ידרשו להגיש רק העתק אחד של הבקשה, במקום שלושה עותקים כיום.
- 34.2.3. הנוהל יגדיר לוחות זמנים להשלמת הטיפול בבקשות ולעדכון היבואן;
- 34.2.4. תהליך הבדיקה שמבצע הרגולטור, לרבות הדרישות ואופן קבלת ההחלטה האם לאשר את הבקשה;
- 34.2.5. חובה לנמק סירוב להעניק רישיון – באמצעות הודעה כתובה בעברית ובאנגלית;
- 34.2.6. כיצד מונפק הרישיון – לרבות אפשרות לקבל את הרישיון באמצעות קובץ אלקטרוני;
- 34.2.7. תוקף רישיון – יהיה לשנים עשר חודשים ממועד הנפקתו;
- 34.2.8. ועדת חריגים לדיון בכלים ייחודיים או במקרים יוצאי דופן;
- 34.2.9. אופן ערעור על פסילת בקשות.
- 34.3. כל שינוי, עדכון והבהרה יפורסמו לציבור באתר הרגולטור ויופצו לרשימת תפוצה של בעלי הרישיונות הקיימים. הנוהל שיפורסם באתר יהיה הנוהל הקובע והמחייב.
- 34.4. בנוהל יקבע כי כל שינוי בדרישות ייכנס לתוקף רק שישה חודשים לאחר שיפורסם, על מנת שלא לפגוע בכלים שכבר נמצאים בתהליך היבוא.

35. פרסום רשימה מעודכנת של דגמים שיובאו לישראל בעבר

- 35.1. הרגולטור יפרסם באתר שלו רשימה שמפרטת את שמות כל הדגמים ותתי הדגמים אשר יובאו בעבר לישראל. דבר זה יאפשר ליבואנים לדעת האם הטרקטור שאותו הם מבקשים לייבא, כבר יובא בעבר לישראל.
- 35.2. הרגולטור יעדכן רשימה זו אחת לחודש בהתאם לדגמים חדשים שאושרו ליבוא.

36. שינוי הגדרות ביבוא טרקטורים משומשים

- 36.1. עד כה, הגדרת הרגולטור לכלי משומש הייתה כלי אשר ביצע 150 שעות מנוע. כך יצא, שבמקרים שבהם הטרקטור היה בעל כמות שעות מנוע נמוכה מ-150, היה צריך להפעיל את הטרקטור לשווא למשך שעות רבות, עד שהוא יגיע לכמות השעות הדרושה. (למשל: טרקטור שהיה בעל 50 שעות מנוע – היבואן היה נדרש להפעילו למשך 100 שעות לשווא, על מנת שהוא יגיע לרף של 150 שעות מנוע).
- 36.2. על מנת לפתור עניין זה, הרגולטור יגדיר כלי משומש ככלי שיש לו יותר מ-50 שעות מנוע, כתחליף להגדרה הקודמת שדרשה מן הכלי לפחות 150 שעות מנוע.
- 36.3. הרגולטור יאריך את גיל הטרקטורים המשומשים המותרים ליבוא מארבע לשבע שנים.
- 36.4. הרגולטור יבטל את ההגבלה על מקסימום שעות מנוע של הטרקטורים המשומשים שעומד היום על 3,000 שעות בטרקטורים.
- 36.5. הרגולטור יאפשר ליבא כמות בלתי מוגבלת של כלים במשלוח אחד באמצעות רישיון אחד. זאת כתחליף למצב הקודם בו היה דרוש רישיון עבור כל כלי מיובא.
- 36.6. צעדים אלו יסירו חסמי יבוא של טרקטורים משומשים לישראל. משרד התחבורה מתיר יבוא של ציוד צמי"ה עד גיל שבע שנים ולכן הרגולטור מאמץ את הרגולציה של משרד התחבורה (ובכך הרגולטור נסמך על גורם מקצועי ומבטיח אחידות ברגולציית היבוא של כלים כבדים). לאחר בדיקת מכלול הרגולציה שחלה על טרקטורים (דוגמת מבחן רישוי רכב, שמבצע משרד התחבורה) נמצא שניתן להקל בדרישות היבוא ובכך להפחית מגבלות.

37. הגשת בקשה לרישיון באופן אלקטרוני

- 37.1. כיום, רוב תהליכי הרישוי מול הרגולטור נעשים באמצעות פקס או באמצעות הגשת עותק קשיח.
- 37.2. לצורך שיפור השירות, הרגולטור יאפשר להגיש את כלל הבקשות (טפסים ומסמכים נלווים) באמצעות דואר אלקטרוני. מוחרג מכך מסלול היבוא של דגם בפעם הראשונה (טופס A), אשר בו יש לצרף לטופס עותק מקורי של הצהרה מאומתת על ידי נוטריון. ניתן יהיה להגיש בקשות לרישיון יבוא של דגם בפעם הראשונה באמצעות דואר אלקטרוני, על מנת להתחיל את הטיפול בבקשה, והיבואן יהיה חייב להגיש את העותק המקורי כתנאי להנפקת הרישיון.

38. הסדרה של יבוא מקביל של טרקטורים

- 38.1. עד כה, תחום היבוא המקביל לא היה מוסדר.⁴ דבר זה אילץ את יבואני הטרקטורים החדשים ביבוא המקביל, ליבא אותם במסלול הטרקטורים המשומשים. משמעות הדבר היא שהם נדרשו להפעיל את מנוע הטרקטורים למשך כ-150 שעות (ראה סעיף 36) ולעבור טיפול פיטוסניטרי בשירותים להגנת הצומח, דרישות אשר גרמו להפחתה משמעותית בערך הכלי.
- 38.2. כעת, תחום היבוא המקביל יוסדר במסגרת ה-IMR, מכיוון שה-IMR מכיר בהגדרה של יבואן מורשה (accredited importer), אשר יוכל ליבא טרקטור מסדרה שלא יובאה בעבר. עקרונית אין מניעה שיבואן מקביל יעמוד בקריטריונים הנדרשים ב-IMR עבור יבוא של טרקטור בפעם הראשונה ויוכל ליבא דגם חדש שלא יובא בעבר. יבואן מקביל שאינו יבואן מורשה יוכל ליבא טרקטורים מסדרות שיובאו על ידי יבואן מורשה במסגרת מסלול B. יבואן מורשה הוא יבואן אשר היצרן הצהיר כי מתקיימים לגביו שני תנאים מצטברים:
- 38.2.1. היצרן מתחייב לספק ליבואן חלקי חילוף עבור הכלי מושא הבקשה למשך שבע השנים הקרובות.
- 38.2.2. היצרן הצהיר כי ליבואן יש מוסך בישראל אשר מוסמך מבחינת היצרן לתת שירות לכלים שנכללו בבקשה.
- 38.3. לפי משטר זה, כל מי שאינו יבואן מורשה יהיה רשאי ליבא לישראל טרקטורים מסדרות שיובאו בעבר על ידי יבואן מורשה. כך יובטח שניתן לקבל שירות טכני וחלקי חילוף לכל טרקטור שיובא לישראל. הרגולטור לא יחייב את היבואן המורשה לספק שירות ולא יתערב במערכת היחסים המסחרית. הצדדים (בעל הטרקטור, היבואן המורשה, בעל המוסך וכו') יהיו חופשיים להתקשר ביניהם בהסכם לטיפול בטרקטור ולאספקת חלקי חילוף.
- 38.4. טרקטורים שיובאו לישראל לפני כניסת ה-IMR לתוקף ייחשבו כטרקטורים שקיים עבורם יבואן מורשה.
- 38.5. הרגולטור יפרסם באתר האינטרנט שלו רשימה של כל סדרות הטרקטורים שעבורן קיים יבואן מורשה.

39. ביטול הדרישה לתרגם את כלל מדריך המשתמש לעברית

- 39.1. כיום הרגולטור דורש לתרגם את כלל המדריך למשתמש בטרקטור. דרישה זו נובעת מתקנות משרד הרווחה, אשר מחייבות תרגום של הוראות ההפעלה והבטיחות של הכלי לשפה העברית.⁵ אולם, המדריך כולל מאות רבות של עמודים אשר מעטים מאוד מתוכם מתייחסים לנושאי הוראות ההפעלה והבטיחות ומאידך תרגום המדריך כולו כרוך בעלות גבוהה מאוד.
- 39.2. על כן, הרגולטור יבטל את הדרישה לתרגם את כלל מדריך המשתמש לעברית. ה-IMR יבהיר ליבואן שהחוק הישראלי מחייב לספק הוראות הפעלה ובטיחות בעברית, אך לא יאכוף זאת כדרישה של

⁴ יבוא מקביל פירושו, יבוא כלים חקלאיים מקוריים, אשר מיובאים ומופצים בשוק שלא על ידי היבואן או המפיץ הרשמי.

⁵ ראה סעיף 13 לתקנות הבטיחות בעבודה (בטיחות במכונות חקלאיות), תשמ"ח-1988.

הרגולטור. זאת מכיוון שדרישה זו איננה נובעת מתחום סמכותו של הרגולטור אלא מתקנות משרד הרווחה והשירותים החברתיים. הרגולטור תיאם מהלך זה מול משרד הרווחה והשירותים החברתיים. 39.3. על היבואן לתרגם אך ורק את הפרקים במדריך למשתמש שמוקדשים לבטיחות ובהדרכה לשימוש בכלי. ככלל מדובר בפרק המבוא (Introduction). החובה לא תחול על הוראות פרטניות אשר פזורות בפרקים שונים של המדריך, אלא רק על פרקים שלמים בנושא בטיחות או הדרכה. 39.4. בכך יאפשר הרגולטור ליבואנים להימנע מהצורך לתרגם את כל שאר פרקי המדריך.

40. תוסר אחריותו של משרד החקלאות כרשות מאשרת יבוא של ציוד חקלאי אחר

40.1. כיום, הרגולטור מפקח גם על יבוא של ציוד חקלאי אחר. אולם טובין אלו אינם בתחומי התמחותו של הרגולטור ומתאימים יותר לפיקוח על ידי משרד הכלכלה או משרד התחבורה. כך לדוגמה הרגולטור הוא נותן האישור המוסמך ליבוא של מכסחות דשא ומזמרות, אשר בתחום התמחותו של משרד הכלכלה, וכן על חלקי חילוף לטרקטורים כגון: משאבות ומסננים, אשר בתחום התמחותו של משרד התחבורה. 40.2. כיום אין לרגולטור את המומחיות או את התשתית כדי לבצע בדיקות טכניות לציוד המכני המגוון שלפי צו יבוא חופשי חייב את אישורו. מבחינת הסוגיה נמצא שמשרדי ממשלה ורגולטורים אחרים מופקדים על האינטרסים הציבוריים המצדיקים את רישוי היבוא של אותם טובין. כך למשל, בדיקות בטיחות של מוצרים לשימוש אישי ומקצועי מבוצעות על ידי מכון התקנים, הממונה על התקינה במשרד הכלכלה והתעשייה ומנהל התעשיות במשרד הכלכלה והתעשייה, כאשר הם רואים בכך צורך. 40.3. על כן הרגולטור יסיר את הפיקוח שלו מעל היבוא של ציוד חקלאי אחר שאינו טרקטור, מכונה ניידת, מרסס או מדשנת. הסרת פיקוח זה תיעשה לאחר שהגורמים הרגולטוריים הרלוונטיים במשרד הכלכלה ובמשרד התחבורה יעודכנו, על מנת לאפשר להם לבחון אם הם מעוניינים לפקח בעצמם על פרטי המכס הללו. לצורך הסרת הפיקוח הרגולטור יעדכן בצו היבוא החופשי את רשימת פרטי המכס שיוסרו מתחום אחריות משרד החקלאות כמפורט בנספח ה' לתכנית. צעד זה יבוצע בתיאום עם משרד הכלכלה והתעשייה.

41. אימוץ כללים עדכניים (IMR) ליבוא מכונות ניידות, מרססים ומדשנות

41.1. לצורך התאמת יבוא המכונות הניידות, המרססים והמדשנות לתקינה האירופית, הרגולטור יפרסם IMR וטפסים נלווים עבור יבוא של מכונות ניידות, מרססים ומדשנות בעלי מבנה זהה ל-IMR ולטפסים הנלווים של יבוא טרקטורים (או לחלופין ירחיב את ה-IMR של יבוא טרקטורים כך שיחול גם על יבוא של מכונות ניידות, מרססים ומדשנות).

41.2. ה-IMR ייכתב בהתאם לעקרונות הבאים:

41.2.1. מעט מסמכים נלווים ובלי חובות בירוקרטיות שאינן הכרחיות לתהליך;

41.2.2. טפסים שמבוססים על התבנית והמאפיינים של טפסים C \ B \ A;

41.2.3. הצהרה על תאימות לרגולציה האירופית הרלוונטית;

41.2.4. צמצום חסמי כניסה, תנאים ומגבלות.

41.3. IMR זה לא יכלול דרישה ליבוא של מכונה ניידת לארץ בפעם הראשונה על ידי יבואן רשמי/ מורשה.

42. תחום האסדרה של טרקטורים ומכונות ניידות יועבר לאחריות משרד התחבורה

- 42.1. במקביל לשיפור בתהליך יבוא הטרקטורים כפי שהוא קיים היום, הסמכות לרישוי היבוא של טרקטורים תועבר למשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, בתיאום בינמשרדי. במידה ומהלך זה יבוצע, האחריות לרישוי היבוא של כלים חקלאיים תרוכז אצל משרד התחבורה. איחוד תהליך הרישוי אצל משרד אחד שמתמחה בתחום יפחית את עלויות הרגולציה וימנע כפילויות וסתירות. צעד זה יצמצם את מספר הגורמים והתהליכים – ובכך יקל הן על משרדי הממשלה והן על הציבור.
- 42.2. בשל מרכזיות נושא התקינה יש היגיון רב בריכוז הרגולציה על ידי משרד התחבורה שמתמחה בתחום זה. נקודה זו מתחדדת לאור העובדה שאין למשרד החקלאות מומחיות בתקינה תחבורתית בינלאומית.
- 42.3. כיוון שמשרד התחבורה הוא המשרד המקצועי והמוסמך על פי חוק, נכון שהוא ירכז בידיו את כלל הסמכויות לגבי יבוא כל כלי הרכב לרבות כלי רכב חקלאיים. יש מקום כי משרד החקלאות ישמש כגורם מיעץ בסוגיות חקלאיות, ככל שהן יתעוררו. הרגולטור התחייב כי גם לאחר העברת התחום לאחריות משרד התחבורה, הוא ייעץ ואף יהיה חבר בוועדת חריגים שתדון בבקשות חריגות ליבוא ציוד חקלאי.

43. יוארך תוקף רישיון היבוא

- 43.1. רישיון היבוא ניתן כיום עד לסוף אותה שנה קלנדרית. כתוצאה מכך, יבואן שלא הגיש את הרישיון ממש בראשית השנה מקבל רישיון למשך פחות משנה. כלל זה גורם לכך שהתוקף של רישיונות היבוא משתנה לפי מועד הגשת הבקשה. כתוצאה מכך בתחילת כל שנה קלנדרית יבואנים רבים מגישים בקשות לרישיון.
- 43.2. בכדי להסדיר את המצב, ישונה הכלל כך שכל רישיונות היבוא שמנפיק הרגולטור יהיו תקפים למשך שנים-עשר חודשים ממועד קבלת הרישיון. כך, בלי תלות במועד הנפקת הרישיון, הוא יהיה תקף למשך שנה שלמה.

44. ניהול מעקב ממוחשב אחר הגשת בקשות

- 44.1. הרגולטור יקיים רישום ממוחשב של רישיונות והיתרים אשר ניתנו על ידו. ברישום זה יפורטו: הפריט המיובא, מספר פריט המכס, תאריך הנפקת הרישיון והערות נוספות במידה ויש. רישום זה יאפשר לרגולטור לנהל מעקב שוטף אחר הציוד החקלאי המיובא, ולבצע ניתוחי נתונים וקביעת מדיניות על בסיס נתונים אמינים.

ב. כימות עלויות הרגולציה

45. במסגרת התהליך יושמה מתודולוגיית כימות איכותנית. מתודולוגיית הכימות התבססה על שני מקורות:
- 45.1. הספר השלישי במדריך הממשלתי להפחתת הנטל הרגולטורי (2015);
- 45.2. מדריך ה-OECD לכימות עלויות רגולציה:

OECD Regulatory Compliance Cost Assessment Guidance (2014) ("CCA")

46. כימות עלויות הרגולציה החל במסגרת איסוף המידע בציר בעלי העניין, כחלק מהפגישות עם בעלי העניין והשולחנות העגולים שנערכו. התהליכים המרכזיים שמופו בשלב ניתוח הרגולציה פורקו לתתי-תהליכים, אשר מהם נגזרו החובות הרגולטוריות הפרטניות. בתוך כל חובה נותחו הפעולות שעל בעלי העניין לבצע כדי לעמוד בה. רכיבי העלות של כל פעולה כומתו באמצעות מידע פרטני מבעלי העניין, נתונים שהתקבלו מהרגולטור ונתונים משקיים (למשל, שכר טרחת עורך דין).
47. תחשיב הכימות מביא בחשבון את השכיחות היחסית של רכיבי עלות הרגולציה. כימות העלויות כולל התייחסות לתוחלת של כל פעולה (תדירות הבדיקות; תדירות חידוש רישיון; שיעור הבקשות שמועברות לבחינה מעמיקה) ו"לנתח השוק" (מתוך כלל התהליכים אצל הרגולטור) של חובות, פעולות ורכיבי עלות (למשל, עלויות בדיקה שנערכת עבור מוצר או תהליך מסוג מוגדר שוכללו לפי "נתח השוק" שלהם בהשוואה ליתר החובות או התהליכים המקבילים).
48. בהתאם לנהלי הרגולטור, חלק מהמסלולים מאפשרים לייבא מספר כלים תחת אותו רישיון, בעוד שמסלולים אחרים מאפשרים לייבא רק כלי אחד תחת כל רישיון. חישוב התוחלת הביא בחשבון נתון זה.
49. תחשיב ההפחתה של עלויות הרגולציה מתחשב בשינויים שיחולו במסלולי היבוא. בין היתר, חלק ממסלולי היבוא יאוחד וחלק מהם יתבטל. התחשיב מבטא הערכה שלא יחולו שינויים במספר הבקשות המוגשות לרגולטור. זו הערכה שמרנית מכיוון שאיחוד המסלולים וביטול המגבלות צפויים להפחית באופן ישיר את מספר הבקשות המוגשות מידי שנה. כך לדוגמה, כיום נדרש להגיש בקשה נפרדת עבור כל טרקטור משומש. מגבלה זו תוסר כך שיתאפשר יבוא של מספר טרקטורים משומשים תחת בקשה אחת.

ג. ניתוח השפעות התכנית המשרדית להפחתת הנטל הרגולטורי

1.1. שינויים בבירוקרטיה

50. לאחר יישום התכנית המשרדית, יהיה תהליך היבוא של טרקטורים ומכוונות נייזות פשוט וקצר. המבקש ליבא טרקטור או מכוונה חקלאית נייזת ימלא בקשה קצרה ויצרף אליה עד שני מסמכים.
51. התהליך והדרישות יהיו ברורים ופשוטים.
52. שורה של ציוד וכלים יהיו פטורים לחלוטין מן הרגולציה של משרד החקלאות.
53. התכנית תפחית את העלויות הבירוקרטיות השנתיות הישירות מ-2,824,918 ₪ ל-59,186 ₪. בסך הכל זמני המתנה יופחתו מ-24,368 ל-3,274 ימים (כאמור, מדובר בתחשיב מצרפי ואגרטיבי). לפיכך התכנית תפחית 95% מהעלויות הבירוקרטיות הישירות ו-86% מזמני המתנה.
54. השינויים המרכזיים ביותר בעלויות נובעים מן הצעדים הבאים: (1) ביטול שורה של דרישות בירוקרטיות לצורך יבוא טרקטורים; (2) ביטול פרטי המכס שמתייחסים לציוד חקלאי אחר (ובכך ביטול הרגולציה של משרד החקלאות על אותו תחום).

2.1. שינויים בדרישות הרגולציה

55. דרישות הרגולציה יצומצמו והרגולטור יאמץ את הרגולציה האירופית. כך הדרישות יכבידו פחות ויתאימו למקובל בעולם.

56. בנוסף, התכנית תביא להקלה משמעותית בשורה של דרישות מהותיות כמו החובה לתרגם את מדריך הכלי ומגבלות כמו מספר שעות המנוע של כלי מיובא.

57. התכנית תפחית את העלויות הישירות הנובעות מדרישות מ-2,471,950 ₪ ל-0 ₪ בשנה. לפיכך התכנית תפחית 100% מהעלויות הישירות של דרישות הרגולציה.

ג.3. התאמה של הדרישות הטכניות למקובל בעולם

58. התכנית המשרדית מיועדת להתאים את הדרישות הרגולטוריות לתקינה המקובלת בעולם, באמצעות אימוץ הרגולציה של האיחוד האירופי, אשר מקובלת במדינות רבות בעולם. הרגולטור יחדל להציב דרישות עצמאיות, והיצרנים ידרשו להצהיר שהציוד החקלאי עומד בדרישות הרגולציה האירופית.

59. בהמשך הרגולטור יפעל להרחיב את הנהלים ולייצר תאימות גם מול הרגולציה האמריקאית.

ג.4. ניתוח השפעות משקיות של התכנית

60. יצירת הבהירות והאחידות בנהלי היבוא, התאמתם לתקינה המקובלת בעולם והפחתת הדרישות ביבוא טרקטורים וכלים חקלאיים יפחיתו את חסמי הכניסה ליבואנים ואת חסמי היבוא. הסרת החסמים הבירוקרטיים תאפשר כניסה של שחקנים קטנים יותר לשוק. כללי ה-IMR צפויים לאפשר יבוא מקביל של טרקטורים ומכונות ניידות בקלות ובפשטות. צעדים אלו צפויים להגביר את התחרות והיזמות בשוק יבוא הכלים החקלאיים.

61. הסרת הרגולציה של משרד החקלאות על יבוא של ציוד חקלאי אחר צפויה להוזיל ולפשט באופן דרמטי את תהליך היבוא של כלים אלו.

62. העברת האחריות לרישוי של יבוא הציוד החקלאי אל משרד התחבורה עתידה לשפר משמעותית את השירות הניתן למפוקחים ולייצר אחידות בין הרגולציה על היבוא לרגולציה של משרד התחבורה על רישוי ורישום כלי רכב.

63. השפעתם המצרפית של כלל הצעדים תהיה הפחתת עלויות הציוד עבור החקלאים והמגזר החקלאי. מיכון וציוד חקלאי הוא תשומה מרכזית עבור ענפים רבים בחקלאות. לפיכך החיסכון בעלויות הציוד החקלאי יסייע לחקלאים בהפחתת עלויות הגידול.

נספח א' – כימות הפחתת עלויות רגולציה

הטבלה הבאה מציגה את עלויות הרגולציה במסגרת התהליכים השונים, לפני התכנית ולאחריה. הטבלה מציגה את סך העלויות הישירות למשק לפי תחשיב מצרפי.

*במסגרת התכנית תבוצע הפרדה בין טרקטורים למכונות ניידות. הכללים לפי מסלולים A, B ו-C לטרקטורים יחולו באופן דומה על מכונות ניידות.

מספר התהליך	שם התהליך	תת תהליך	סוג עלות	עלות מצב קיים	עלות לאחר תכנית
1	רישיון ליבוא מסחרי לטרקטורים ומכונות ניידות-ציוד חדש*	רישיון ליבוא טרקטורים ומכונות ניידות: דגם שלא יובא בעבר. [מסלול B לאחר התכנית]*	עלות בירוקרטיה (שח)	200,262	126
			עלות בירוקרטיה - ימי המתנה	4,309	7
			עלות דרישות (שח)	12,661,045	-
		רישיון ליבוא טרקטורים ומכונות ניידות: דגם שלא יובא בעבר. [מסלול A לאחר התכנית]	עלות בירוקרטיה (שח)	184,331	498
			עלות בירוקרטיה - ימי המתנה	356	7
			עלות דרישות (שח)	72,187	-
2	רישיון ליבוא מסחרי של טרקטורים ומכונות ניידות משומשים (כולל ליבוא מקביל)	רישיון ליבוא טרקטורים ומכונות ניידות - משומשים [מסלול C לאחר התכנית]	עלות בירוקרטיה (שח)	401,940	126
			עלות בירוקרטיה - ימי המתנה	714	7
			עלות דרישות (שח)	366,744	-
3	רישיון ליבוא אישי של טרקטורים ומכונות ניידות לשימוש עצמי	רישיון ליבוא אישי של טרקטורים ומכונות ניידות* (B/C)	עלות בירוקרטיה (שח)	9,954	126
			עלות בירוקרטיה - ימי המתנה	588	14
			עלות דרישות (שח)	-	-
4	רישיון ליבוא מדשנות או מרססים (שאינם מכונות ניידות)	רישיון ליבוא מדשנות ומרססים	עלות בירוקרטיה (שח)	7,155	126
			עלות בירוקרטיה - ימי המתנה	84	14
			עלות דרישות (שח)	16,800	-
5	רישיון ליבוא ציוד חקלאי	רישיון ליבוא ציוד חקלאי אחר	עלות בירוקרטיה (שח)	1,920,364	התהליך מבוטל
			עלות בירוקרטיה - ימי המתנה	16,735	
			עלות דרישות (שח)	-	
רישיון ליבוא ציוד חקלאי אחר: דגם שלא יובא בעבר		עלות בירוקרטיה (שח)	98,429		
		עלות בירוקרטיה - ימי המתנה	1,541		
		עלות דרישות (שח)	-		

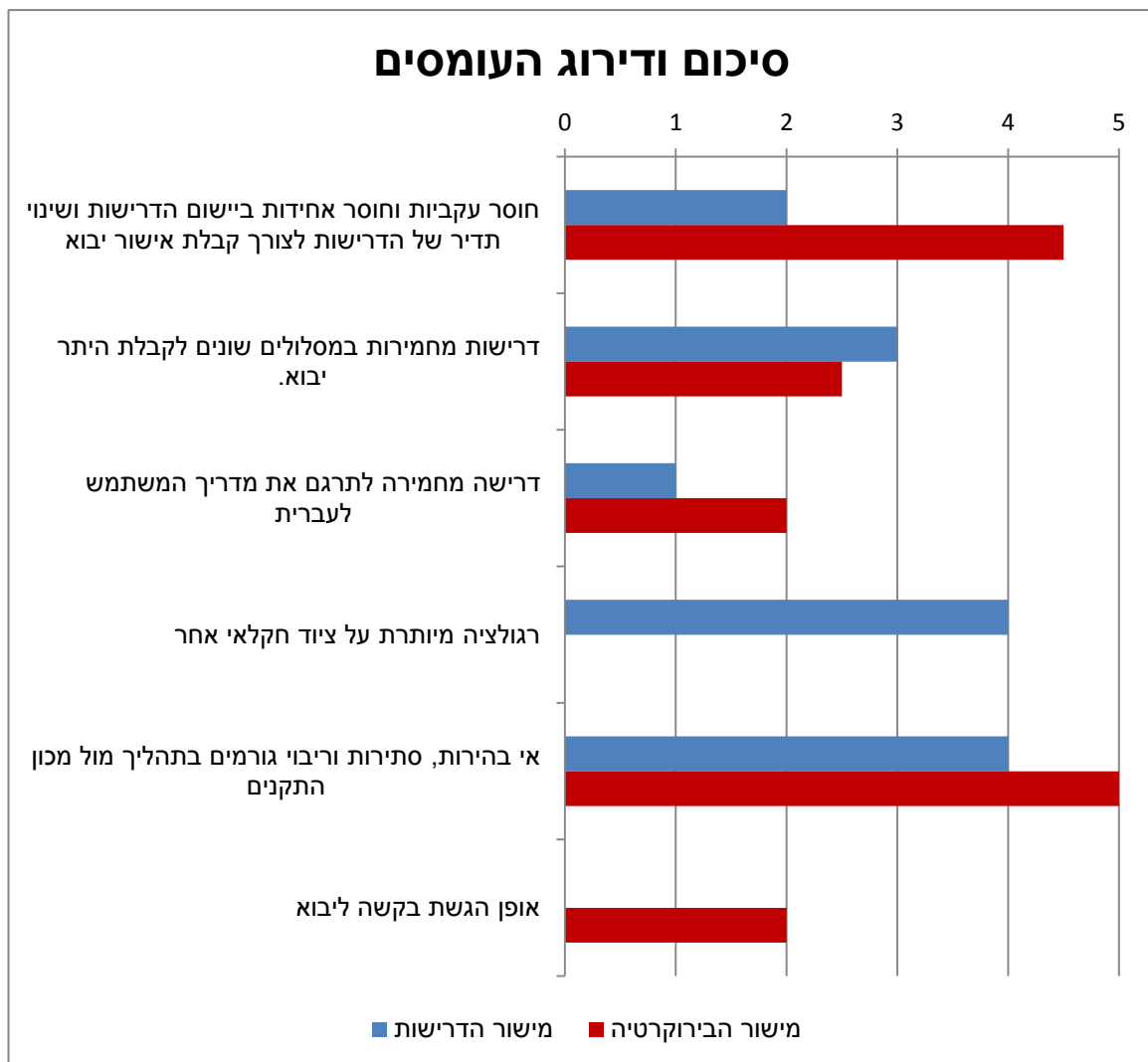
עלות לאחר הפחתה			עלות רגולציה קיימת		
בירוקרטיה		דרישות (ש"ח)	בירוקרטיה		דרישות (ש"ח)
זמן המתנה	כסף (ש"ח)		זמן המתנה	כסף (ש"ח)	
3,274	59,186	0	24,368	2,824,918	13,122,376

86.6%	97.9%	100%	הפחתה באחוזים
-------	-------	------	----------------------

בירוקרטיה	דרישות	הפחתה משוכללת באחוזים
95.1%	100%	

נספח ב' – פירוט העומסים הרגולטוריים שקיבלו מענה במסגרת התכנית

1. להלן יוצגו העומסים הרגולטוריים שזוהו במסגרת גיבוש התכנית. התכנית מתמודדת עם שישה עומסים רגולטוריים. חמישה עומסים מתייחסים למישור הדרישות (התוכן המהותי של הרגולציה), וחמישה עומסים מתייחסים למישור הבירוקרטיה (התהליכים שמבוצעים על ידי הרגולטור או בממשק בינו לבעלי העניין).⁶
2. התרשים שלהלן מסכם את העומסים השונים, כפי שנמסרו על ידי בעלי העניין ומופו במסגרת התכנית המשרדית להפחתת הנטל הרגולטורי, ואת עוצמתו של כל עומס, בחלוקה למישור הדרישות ומישור הבירוקרטיה.



⁶ בסעיף ההגדרות של החלטת ממשלה 2118 מיום 22.10.2014 בנושא "הפחתת הנטל הרגולטורי" הוגדרו המונחים הבאים: "עלות העמידה בדרישות הרגולציה – העלות הישירה הכרוכה בעמידה בדרישות התוכן של הרגולציה"; "עלות הבירוקרטיה – העלות הישירה הנובעת מתהליכי העבודה מול הרגולטור כגון חובות דיווח, הגשת בקשות וטפסים, קבלת היתרים, זמני המתנה וכו'".

א. עומסי ליבה:

3. עומס 1: חוסר עקביות וחוסר אחידות ביישום הדרישות ושינוי תדיר של הדרישות לצורך קבלת אישור יבוא

- 3.1 הדרישות והתנאים נתונים לעיתים לפרשנות גמישה ודינמית על ידי הרגולטור. ישנם מקרים בהם הרגולטור מתיר חריגה מהנהלים או מהדרישות באופן פרטני, דבר שעלול ליצור חוסר שוויון ברגולציה.
- 3.2 דרישות הרגולטור לצורך קבלת אישור יבוא משתנות יחסית לעיתים תכופות.
- 3.3 עומס זה יוצר עלויות ישירות וגורם לאי וודאות עסקית. היבואן מתכנן את הייבוא על בסיס הנחיות הרגולטור, אך ההנחיות עשויות להשתנות עד שהסחורה תגיע לארץ.
- 3.4 ניתוח העומס:
- 3.4.1 השפעות במישור הדרישות: שינוי תדיר של הדרישות.
- 3.4.2 השפעות במישור הבירוקרטיה: חוסר עקביות; אי בהירות; אי ודאות.

4. עומס 2: דרישות מחמירות במסלולים שונים לקבלת היתר יבוא

- 4.1 לפי נוהל היבוא של הרגולטור קיימים מספר מסלולי רישוי. חלק מהמסלולים מקלים ביחס לאחרים. חלק מן ההבדלים בין המסלולים הגיוניים, למשל הקלה בתהליך לחקלאי שמייבא טרקטור יחיד.
- 4.2 הפערים בין המסלולים עלולים להביא לתוצאות בעייתיות, למשל כאשר לא קיים מסלול יבוא מתאים לציוד ולכלים חקלאיים מסוג מסוים. לדוגמה, הרגולטור אינו מכיר במסלול של יבוא מקביל של טרקטורים ומכונות ניידות. יבוא מקביל לא אפשרי במסגרת המסלול ליבוא כלים מסחריים ולכן כלים אלו מיובאים במסגרת המסלול ליבוא ציוד משומש (למרות שמדובר בציוד חדש לגמרי). כתוצאה מכך יבוא מקביל של ציוד ורכבים נדרש לעמוד בתנאים של המסלול ליבוא כלים משומשים:
- 4.2.1 לבצע רישום או העברת בעלות על הכלי לפני היבוא (במשרדי רשות הרישוי במדינה הזרה);
- 4.2.2 להפעיל את המנוע למשך 150 שעות לפחות, כדי להפוך את הכלי למשומש.
- 4.3 דרישות אלו יוצרות עלויות ישירות ובעקיפין מורידות את ערכו של הכלי. בנוסף, הפיכתו של כלי ביבוא מקביל לכלי "משומש" מחייבת את היבואן לקבל אישור היעדר נגעים של השירותים להגנת הצומח ולביקורת במשרד החקלאות. תהליך הבדיקה והטיפול הפיטוסניטרי בכלי פוגע בו ומייצר עלויות ישירות בזמן ובכסף.
- 4.4 ניתוח העומס:
- 4.4.1 השפעות במישור הדרישות: סף דרישות גבוה; היעדר הבחנה בין סוג המוצר.
- 4.4.2 השפעות במישור הבירוקרטיה: ריבוי שלבים וגורמים בתהליך.

5. עומס 3: דרישה מחמירה לתרגם את מדריך המשתמש לעברית

5.1. על מנת לקבל אישור יבוא לכלי מדגם שטרם יבוא לארץ על היבואן לתרגם את מדריך המשתמש. תרגום המדריך עולה כ-20,000 ₪, כיון שמדובר בספרות טכנית-מקצועית ובמסמך בן מאות עמודים (חלק מן המדריכים נפרסים על פני יותר מאלף עמודים). החובה חלה על כל דגם. לכך מצטרפות עלויות העימוד, ההפקה וההדפסה של המדריך בעברית.

5.2. דרישה זו מכבידה במיוחד ולא מתאימה לתחום זה ממספר סיבות. ראשית, מדובר במוצרי נישה המיובאים בכמויות קטנות (עשרות בודדות של פריטים, לכל היותר). היבואן נדרש על ידי הרגולטור להשקעה כספית משמעותית, שמתחלקת בין מעט מאוד כלים (להבדיל מיבוא המוני של מכונות או מוצר צריכה אחר). שנית, מדובר במדריך טכני שבפועל לא משמש את החקלאים מכיוון שרבים ממפעילי הכלים אינם קוראי עברית (פועלים ערבים או אסיאתיים). שלישית, המחשב של הכלי מצויד במסך ושם מופיעים מידע והנחיות. רביעית, מערכת המחשב של הכלי היא ממילא באנגלית ולכן דרוש ספר באנגלית כדי להבין את המונחים באנגלית.

5.3. ניתוח העומס :

5.3.1. השפעות במישור הדרישות : סף דרישות גבוה.

5.3.2. השפעות במישור הבירוקרטיה : ריבוי שלבים וגורמים בתהליך.

6. עומס 4: רגולציה מיותרת על יבוא של ציוד חקלאי אחר

6.1. כאמור לעיל, הרגולטור עוסק ברישוי היבוא של רכבים חקלאיים ושל ציוד חקלאי אחר. הקטגוריה "ציוד חקלאי אחר" מכילה עשרות פרטי מכס שונים, הכוללים ציוד ידני, מוצרי חשמל, ציוד גינון, חלקי חילוף וטובין נוספים שכלל לא קשורים לחקלאות. נראה שהסיווג שלהם בצו יבוא חופשי אינו מעודכן ואינו רלוונטי.

6.2. יוצא שהרגולטור עוסק בהסדרת היבוא של טובין שאינם קשורים לחקלאות ובטובין שאין בהם סיכון לבריאות ובריאות הציבור שמצדיק משטר של רישוי יבוא (למשל מכסחות דשא).

6.3. ניתוח העומס :

6.3.1. השפעות במישור הדרישות : משטר היתרים.

6.3.2. השפעות במישור הבירוקרטיה : אין.

ב. עומסי משנה :

7. עומס 5: אי בהירות, סתירות וריבוי גורמים בתהליך מול מכון התקנים

7.1. עומס זה עלה בהקשר של יבוא ציוד חקלאי אחר. בכדי לייבא מוצרים חקלאיים לארץ נדרש היבואן לעמוד בדרישות הרגולטור לצורך קבלת רישיון יבוא. לגבי חלק מהציוד קיימים תקנים רשמיים של מכון התקנים. אותו ציוד נבדק באופן מעמיק על ידי מעבדות מכון התקנים כתנאי ליבוא. רשויות

המכס בנמל אוכפות בפועל הן את הדרישה לרישיון יבוא מאת הרגולטור והן את הדרישה לעמוד בדרישות מכון התקנים.

7.2. הרגולטור לא מסתפק בדרישות שלו עצמו כדי להעניק רישיון יבוא, ובחלק מן המקרים הוא דורש מיבואנים של ציוד חקלאי אחר להציג אישור של מכון התקנים על עמידה בתקן. דרישה עודפת זו יוצרת שני עומסים :

7.2.1. צורך בתיאום בין שני רגולטורים, כאשר במקום שני רגולטורים שפועלים במקביל, רגולטור אחד מתנה את מתן הרישיון באישור של גורם אחר. הדבר יוצר כפילות תהליכים והופך את התהליך לטורי.

7.2.2. סתירות ותקלות בממשק בין שני הרגולטורים. לעיתים הרגולטור במשרד החקלאות דורש שיבואן יציג אישור על עמידה בתקן רשמי של מכון התקנים, גם כאשר לאותו מוצר אין תקן רשמי. הרגולטור דורש לקבל אישור מרגולטור אחר על עמידה בדרישה שלא קיימת. במקרים אלו בעלי העניין צריכים לייצר תיאום בין הרגולטור לבין מכון התקנים. תהליך כזה יכול להימשך מספר חודשים.

7.3. עוד עלה שהדרישה להציג עמידה בתקן רשמי של מכון התקנים כלל לא מופיעה בנוהל של הרגולטור. נמצא שאין צורך שהרגולטור יבדוק האם מכון התקנים נתן אישור, כי המכס בודק ואוכף זאת בשטח.

7.4. ניתוח העומס:

7.4.1. השפעות במישור הדרישות: השפעות במישור הדרישות: אין.

7.4.2. השפעות במישור הבירוקרטיה: תהליכים מסורבלים.

8. עומס 6: אופן הגשת בקשה ליבוא

8.1. לפי דרישות הרגולטור, על היבואנים להגיש את הבקשה לרישיון יבוא בשלושה עותקים פיזיים. אופן הגשת הבקשה יוצר עלויות מיותרות של הגעה פיזית למשרדי הרגולטור.

8.2. ניתוח העומס:

8.2.1. השפעות במישור הדרישות: אין.

8.2.2. השפעות במישור הבירוקרטיה: תהליכים מסורבלים.

ג. סוגיות רוחביות

9. זהות הרגולטור ותחום המומחיות של הרגולטור.

9.1. בשולחן העגול, בפגישות עם יבואנים ובפגישות עם נציגי ארגוני החקלאים עלתה טענה עקרונית לגבי זהות הרגולטור.

9.2. נציגי החקלאים טענו שיש לשירות ההדרכה והמקצוע מומחיות רבה וערך עבורם כיחידת הדרכה. לדעת נציגי החקלאים, יותר חשוב שיחידת שה"מ תעזור להעביר ידע ולהכשיר חקלאים, בעיקר בשאלות איך בוחרים ציוד חקלאי ואיך משתמשים בו ולא תעסוק באישור רגולטורי של יבוא טרקטורים, למרות שעבודה זו תורמת להיכרותם עם הכלים הנמצאים בשוק. ארגוני החקלאים

הסבירו שבגלל העיסוק ברגולציה של יבוא, משרד החקלאות פנוי פחות לספק להם ידע, הכשרה וניסיון מקצועי.

9.3. בהקשר דומה טענו מספר בעלי עניין שהסדרת היבוא של כלים חקלאיים דורשת בקיאות וממומחיות בתקני בטיחות בינלאומיים. לדעת בעלי העניין, הרגולטור מומחה בשימוש בכלים ובהתאמה שלהם לשימושים שונים, אך אין לו את הבקיאות הנדרשת בתקינה בינלאומית. נראה שאחת הסיבות לעומסים בתוכן הרגולציה נובעת מכך שהרגולציה עוסקת בתחבורה, תחום שאינו עיקר המומחיות של משרד החקלאות).

9.4. בין בעלי העניין הייתה הסכמה שהעיסוק ברישיונות יבוא מכביד על הרגולטור ומפריע לו להתמקד בתחום הידע, ההכשרה וההדרכה המקצועית.

נספח ג' – פירוט העומסים הרגולטוריים שלא קיבלו מענה במסגרת התכנית

1. העומסים שמופיעים בנספח ב' טופלו במסגרת התכנית המשרדית. בנספח זה מפורטים עומסים שלא קיבלו מענה במסגרת התכנית, כפי שנמסרו על ידי בעלי העניין, וכן סוגיות רוחב שאינן תחת אחריותו הישירה של הרגולטור.

א. עומסים שלא קיבלו מענה במסגרת התכנית המשרדית

1. דרישה להחמיר את משטר הפיקוח

- 1.1. במסגרת השולחן העגול טען נציג ארגון עובדי הפלחה שיש להחמיר את משטר הפיקוח והרישוי. הנציג טען שיש לקבוע חובה שכל טרקטור ייבדק על ידי החקלאים ויאושרו על ידם לפני שינתן רישיון ליבוא.
- 1.2. טענה זו נדחתה מכיוון שאותו נציג דרש הכבדה של הנטל הרגולטורי על הציבור. בנוסף, נדחתה הבקשה להעניק לחקלאים סמכות לקבוע אילו טרקטורים יהיה מותר ליבא לישראל, סמכות זו תישאר אצל הרשויות המוסמכות לכך במדינה.

2. פגיעה ביבוא מקביל באמצעות חובות לגבי דגם חדש שטרם יובא

- 2.1. עומס זה הועלה על ידי בעלי עניין המייצגים יבואנים מקבילים ויבואנים אישיים של טרקטורים ומכונות ניידות. כיום הרגולטור לא מאפשר יבוא מקביל או יבוא אישי של דגם שטרם יובא לארץ באופן מסחרי. בעלי עניין שעוסקים ביבוא מקביל התלוננו שהתוצאה של כלל זה היא שאם יבואן מסחרי לא ביצע יבוא של דגם מסוים – אסור לאחרים ליבא אותו.
- 2.2. לאחר בירור והעמקה בסוגיה הוחלט שלא להקל את הדרישות. הדרישה שיבוא של ציוד חקלאי יעשה תחילה על ידי יבואן מסחרי מורשה נועדה להבטיח כי לכלי חקלאי שמיובא לישראל תהיה התשתית שתוכל לספק מענה מכני שוטף. הדרישה ליבוא מוקדם של הדגם על ידי יבואן מורשה מבטיחה שלכל דגם יהיה לפחות מוסך אחד בישראל עם הכשרה וחלפים עבור אותו כלי (בדומה לכלי רכב אחרים).

ב. עומסים וסוגיות רוחביות

3. חיוב יבואנים במכס ובמס קניה על טובין שפטורים מתשלומים אלו

- 3.1. בעלי העניין שעוסקים ביבוא מסחרי הסבירו שעל פי החוק בישראל כלים וציוד חקלאי פטורים ממכס וממס קניה. עם זאת, לטענתם סיווג פרטי המכס לא מאפשר הבחנה בין כלי שמיועד לחקלאות לכלי שאינם מיועד לחקלאות.
- 3.2. כתוצאה מכך, כאשר כלי או רכיב מסוים מגיע למכס לשם שחרור מהנמל, הוא מסווג ככלי שעשוי לשמש לחקלאות או למטרות אחרות. לכן המכס גובה עבור הציוד החקלאי מכס ומס קניה. בעיה זו מאפיינת בעיקר יבוא של חלפים לטרקטורים ומכונות ניידות.
- 3.3. לדעת בעלי העניין מדובר בבעיה טכנית-פורמלית במהותה כי הסימון החלקי והחסר הוא שמוביל את רשויות המכס לגביית דמי המכס ומס הקניה.

נספח ד' – תכנית עבודה לביצוע התכנית המשרדית להפחתת הנטל הרגולטורי

להלן מפורטת תכנית העבודה לביצוע התכנית המשרדית להפחתת הנטל הרגולטורי.

שותפים	ערך במועד למדד	תאריך סיום למדד	פירוט המדד	מדד	סוג המדד	תאריך סיום	אחראי	שם משימה	
יעל אמסלם, ראש ענף יבוא תשומות חקלאיות	1	31.12.2016		להעביר למשרד הכלכלה והתעשייה בקשה לתיקון צו יבוא חופשי הכוללת רשימה מפורטת של פרטי המכס שמהם יוסר משרד החקלאות כרשות מוסמכת ליבוא של ציוד חקלאי שאינו כלי רכב	מוחלט (בינארי)	31.12.2016	שלמה ישראל, מנהל אגף ענפי שירות ביחידת שירות ההדרכה והמקצוע	ביטול הרגולציה על יבוא ציוד חקלאי אחר	.1
	1	1.3.2017		פרסום רשימת סדרות של טרקטורים ומכונות ניידות שיובאו בעבר על ידי יבואן מורשה	מוחלט (בינארי)	1.3.2017	שלמה ישראל, מנהל אגף ענפי שירות ביחידת שירות ההדרכה והמקצוע	פרסום רשימת סדרות של טרקטורים ומכונות ניידות שיובאו בעבר על ידי יבואן מורשה	.2
	1	1.6.2017		פרסום נוהל עבודה	מוחלט	1.6.2017	שלמה ישראל, מנהל	נוהל עבודה לתהליך	.3

				מעודכן	(בינארי)		אגף ענפי שירות ביחידת שירות ההדרכה והמקצוע	יבוא ציוד חקלאי	
	1	1.6.2017		פרסום הנחיית IMR + טפסים נלווים ליבוא טרקטורים	מוחלט (בינארי)	1.6.2017	שלמה ישראל, מנהל אגף ענפי שירות ביחידת שירות ההדרכה והמקצוע	אימוץ IMR וטפסים נלווים ליבוא טרקטורים	.4
	1	1.6.2017		פרסום הנחיית IMR + טפסים נלווים ליבוא מרססים ומדשנות	מוחלט (בינארי)	1.6.2017	שלמה ישראל, מנהל אגף ענפי שירות ביחידת שירות ההדרכה והמקצוע	אימוץ IMR וטפסים נלווים ליבוא מרססים ומדשנות	.5
	1	1.9.2017		פרסום הנחיית IMR + טפסים נלווים ליבוא מכונות ניידות	מוחלט (בינארי)	1.9.2017	שלמה ישראל, מנהל אגף ענפי שירות ביחידת שירות ההדרכה והמקצוע	אימוץ IMR וטפסים נלווים ליבוא מכונות ניידות	.6
	1	1.12.2017		פרסום הודעה לציבור	מוחלט (בינארי)	1.12.2017	שלמה ישראל, מנהל אגף ענפי שירות ביחידת שירות ההדרכה והמקצוע	מעבר להנפקת רישיונות באופן ממוחשב	.7
	1	1.12.2017	הנוהל יסדיר את דרישות היבוא עבור כלים חקלאיים	פרסום נוהל בנוגע ליבוא של כלים שאושר לפי הרגולציה	מוחלט (בינארי)	1.12.2017	שלמה ישראל, מנהל אגף ענפי שירות ביחידת שירות ההדרכה והמקצוע	נוהל IMR – אימוץ רגולציה אמריקאית	.8

			אשר עומדים בתקינה האמריקאית	האמריקאית					
--	--	--	-----------------------------------	-----------	--	--	--	--	--

נספח ה' – רשימת פרטי המכס שתבוטל לגביהם הרגולציה של משרד החקלאות

מספר פרט מכס	תיאור מפורט של הטובין כפי שמופיע בתעריף המכס	פעולה	הערות
84290000	דחפורים (BULLDOZERS), דחפורי זווית ((ANGLED DOZERS), מפלסים (GRADERS), מיישרים (LEVELLERS), מגרדות (SCRAPERS), מחפרי כף מיכניים (MECHANICAL SHOVELS), מחפרים (EXCAVATORS), מעמיסי כף (SHOVEL LOADERS), מכונות בטישה (TAMPING) ומכבשים לכבישים, בעלי הנעה עצמית -	כלל הפריטים בקבוצה זו יוסרו מצו יבוא חופשי, למעט פריט 48295100	
87010000	טרקטורים (מלבד טרקטורים שסיווגם בפרט 87.09 -	כלל הפריטים בקבוצה זו יוסרו מצו יבוא חופשי, למעט פריטים 87011000/4 ; 87019090/7	
87059000	רכב מנועי למטרות מיוחדות, חוץ מאלה המתוכננים בעיקר להסעת נוסעים או להובלת טובין (כגון רכבי-מוסך ((BREAKDOWN LORRIES, רכבי-עגורן, רכבי-כבאות, רכבי מערבלי בטון, רכבי-טאטוא רחובות, רכבי ריסוס, סדנאות מתנייעות, יחידות רדיולוגיות מתנייעות) - אחרים :-	כלל הפריטים בקבוצה זו יוסרו מצו יבוא חופשי, למעט פריטים 87011000/4 ; 87019090/7	
40090000	צינורות וזרנוקים, מגומי מגופר, חוץ מגומי מוקשה, אם מצויידיים במתאמים או לא (כגון מחברים, ברכיים, אוגנים) -	הסרת פיקוח באופן מוחלט מפריט זה	יש לעדכן את מינהל התקינה במשרד הכלכלה בעניין הסרת הפיקוח מפריט מכס זה
40100000	רצועות (BELTS) או יריעות לרצועות (BELTING) מסוע או ממסרה, מגומי מגופר -	הסרת פיקוח באופן מוחלט מפריט זה	יש לעדכן את מינהל התקינה במשרד הכלכלה בעניין הסרת הפיקוח מפריט מכס זה
68130000	חמרי חיכוך ופריטים מהם (כגון יריעות, גלילים, פסים, מקטעים, דיסקות, דיסקיות, כריות) לא מקובעים (NOT MOUNTED), לבלמים, למצמדים או כדומה, על בסיס אסבסט או חמרים מינרליים אחרים או מתאית, אם משולבים בחמרי טקסטיל או בחמרים אחרים, או לא -	הסרת פיקוח באופן מוחלט מפריט זה	יש לעדכן את מינהל התקינה במשרד הכלכלה בעניין הסרת הפיקוח מפריט מכס זה
84073000	כורים גרעיניים, דודים, מכונות ומכשירים מיכניים ; וחלקיהם מנועי בוכנה סירווגית או סיבובית בשריפה פנימית המוצתים בניצוץ מנועי בוכנה סירווגית מהסוג המשמש להנעת כלי רכב שבפרק 87 :-	הסרת פיקוח באופן מוחלט מפריט זה	יש לעדכן את משרד התחבורה בעניין הסרת הפיקוח מפריט מכס זה
84079000	כורים גרעיניים, דודים, מכונות ומכשירים מיכניים ; וחלקיהם מנועי בוכנה סירווגית או סיבובית בשריפה פנימית המוצתים בניצוץ מנועים	הסרת פיקוח באופן מוחלט מפריט זה	יש לעדכן את משרד התחבורה בעניין הסרת הפיקוח מפריט מכס זה

		אחרים :-	
יש לעדכן את משרד התחבורה בעניין הסרת הפיקוח מפריט מכס זה	הסרת פיקוח באופן מוחלט מפריט זה	מנועי בוכנה בשריפה פנימית המוצתים בדחיסה (מנועי דיזל או דיזל למחצה) - מנועים מהסוג המשמש להנעת כלי רכב שבפרק 87 :-	84082000
יש לעדכן את משרד התחבורה בעניין הסרת הפיקוח מפריט מכס זה	הסרת פיקוח באופן מוחלט מפריט זה	כורים גרעיניים, דודים, מכונות ומכשירים מיכניים; וחלקיהם מנועי בוכנה בשריפה פנימית המוצתים בדחיסה (מנועי דיזל או דיזל למחצה) - מנועים אחרים :-	84089090
יש לעדכן את משרד התחבורה בעניין הסרת הפיקוח מפריט מכס זה	הסרת פיקוח באופן מוחלט מפריט זה	כורים גרעיניים, דודים, מכונות ומכשירים מיכניים; וחלקיהם חלקים המתאימים לשימוש בלעדי או עיקרי עם המנועים שבפרט 84.07 או 84.08 המיוחדים למנועים של טרקטורים הפטורים ממס, של מלגוזות או של רכב הנע על מסילה	84099110
יש לעדכן את משרד התחבורה בעניין הסרת הפיקוח מפריט מכס זה	הסרת פיקוח באופן מוחלט מפריט זה	כורים גרעיניים, דודים, מכונות ומכשירים מיכניים; וחלקיהם חלקים המתאימים לשימוש בלעדי או עיקרי עם המנועים שבפרט 84.07 או 84.08 אחרים	84099190
יש לעדכן את משרד התחבורה בעניין הסרת הפיקוח מפריט מכס זה	הסרת פיקוח באופן מוחלט מפריט זה	כורים גרעיניים, דודים, מכונות ומכשירים מיכניים; וחלקיהם חלקים המתאימים לשימוש בלעדי או עיקרי עם המנועים שבפרט 84.07 או 84.08 המיוחדים למנועים של טרקטורים הפטורים ממס, של מלגוזות או של רכב הנע על מסילה	84099910
יש לעדכן את משרד התחבורה בעניין הסרת הפיקוח מפריט מכס זה	הסרת פיקוח באופן מוחלט מפריט זה	כורים גרעיניים, דודים, מכונות ומכשירים מיכניים; וחלקיהם חלקים המתאימים לשימוש בלעדי או עיקרי עם המנועים שבפרט 84.07 או 84.08 אחרים	84099990
יש לעדכן את משרד התחבורה בעניין הסרת הפיקוח מפריט מכס זה	הסרת פיקוח באופן מוחלט מפריט זה	משאבות נוזלים, אם מצוייזות באמצעי מדידה או לא; מעליות לנוזלים (DISPLACEMENT POSITIVE) :-	84130000
	הסרת פיקוח באופן מוחלט מפריט זה	כורים גרעיניים, דודים, מכונות ומכשירים מיכניים; וחלקיהם צנטריפוגות, לרבות מייבשים צנטריפוגליים; מכונות ומכשירים לסינון או לטיהור נוזלים או גזים מסנני שמן או דלק למנועי שריפה פנימית	84212300
	הסרת פיקוח באופן מוחלט מפריט זה	כורים גרעיניים, דודים, מכונות ומכשירים מיכניים; וחלקיהם צנטריפוגות, לרבות מייבשים צנטריפוגליים; מכונות ומכשירים לסינון או לטיהור נוזלים או גזים אחרים :- מהסוג המשמש ברכב מנועי	84212910
	הסרת פיקוח באופן מוחלט מפריט זה	כורים גרעיניים, דודים, מכונות ומכשירים מיכניים; וחלקיהם צנטריפוגות, לרבות מייבשים צנטריפוגליים; מכונות ומכשירים לסינון או לטיהור נוזלים או גזים מסננים לכונסי אויר למנועי שריפה	84213100

		פנימית	
	הסרת פיקוח באופן מוחלט מפריט זה	כורים גרעיניים, דודים, מכונות ומכשירים מיכניים; וחלקיהם צנטריפוגות, לרבות מייבשים צנטריפוגליים; מכונות ומכשירים לסינון או לטיהור נוזלים או גזים מהסוג המשמש ברכב מנועי :-	84213910
	הסרת פיקוח באופן מוחלט מפריט זה	כורים גרעיניים, דודים, מכונות ומכשירים מיכניים; וחלקיהם צנטריפוגות, לרבות מייבשים צנטריפוגליים; מכונות ומכשירים לסינון או לטיהור נוזלים או גזים מהסוג המשמש ברכב מנועי, למעט אלה שפורטו בפרט משנה 9930	84219910
	יוסר הפיקוח על הפריטים הבאים: 84331900; 84331100	מכונות איסוף ודייש, לרבות מכבשי קש וחציר; מכסחות דשא או שחת; מכונות לניקוי, למיון או לסיווג של ביצים, של פירות ושל תוצרת חקלאית אחרת, חוץ ממכונות שבפרט 84.37 למעט: 84.33.9000; 84.33.1910 חלקים למכסחות דשא:	84330000
יש לעדכן את מינהל התקינה במשרד הכלכלה בעניין הסרת הפיקוח מפריט מכס זה	הסרת פיקוח באופן מוחלט מפריט זה	מכונות חליבה ומכונות מחלבה מכונות חליבה	84341000
	יוסר הפיקוח מן הפריטים הבאים: 84362100/4	מכונות אחרות לחקלאות, לגננות, לייעור, למשק עופות או לכוורנות, לרבות מיתקני נביטה המצויידים בציוד מיכני או תרמי; מדגרות ואומנות - למעט 84.36.80.10 ו 84.36.91.00	84360000
יש לעדכן את משרד התחבורה בעניין הסרת הפיקוח מפריט מכס זה	הסרת פיקוח באופן מוחלט מפריט זה	ברזים (TAPS, COCKS), שסתומים ומכשירים דומים לצינורות, למעטי דודים (BOILER SHELLS), למכלים, לגיגיות ולכדומה, לרבות שסתומים מפחיתי לחץ ושסתומים מבוקרים תרמוסטטית	84810000
יש לעדכן את משרד התחבורה בעניין הסרת הפיקוח מפריט מכס זה	הסרת פיקוח באופן מוחלט מפריט זה	ציוד תאורה או איתות (למעט פריטים שבפרט 85.39), מגבי שמש, מפשירים ומפיגי אדים, חשמליים, מהסוג המשמש לאופניים או לרכב מנועי -	85120000
יש לעדכן את משרד התחבורה בעניין הסרת הפיקוח מפריט מכס זה	הסרת פיקוח באופן מוחלט מפריט זה	חלקים ואבזרים של רכב מנועי שבפרטים 87.01 עד 87.05 -	87080000
יש לעדכן את משרד התחבורה בעניין הסרת הפיקוח מפריט מכס זה	הסרת פיקוח באופן מוחלט מפריט זה	מושבים (חוץ מאלה שבפרט 94.02), אם ניתנים להפיכה למיטות או לא, וחלקיהם -	94010000
יש לעדכן את משרד התחבורה בעניין הסרת הפיקוח מפריט מכס זה	הסרת פיקוח באופן מוחלט מפריט זה	כורים גרעיניים, דודים, מכונות ומכשירים מיכניים; וחלקיהם מנועי בוכנה סירונית או סיבובית בשריפה פנימית המוצתים בניצוץ - מנועי חוץ (OUTBOARD MOTORS) - בעלי הספק שאינו עולה על 21 כוחות סוס שלגביהם אישר מנכ"ל משרד החקלאות	84072110

		כי ישמשו להתקנה בסירות דייג מקצועי	
יש לעדכן את מינהל התקינה במשרד הכלכלה בעניין הסרת הפיקוח מפריט מכס זה	הסרת פיקוח באופן מוחלט מפריט זה	מכשירים מהסוג המשמש לכוורנות שלי"פ בפרטים 44.21 ו-84.36, וחלקיהם	-6010000
יש לעדכן את מינהל התקינה במשרד הכלכלה בעניין הסרת הפיקוח מפריט מכס זה	הסרת פיקוח באופן מוחלט מפריט זה	מיתקנים, מכונות, מכשירים או כלים מהסוג המיוחד למשקי חלב ועופות	-6190000