

משרד התחבורה

פעולות ביקורת

בחברת נתיבי אילון בע"מ נבדקו העבודות הנעשות לקידומו של פרוייקט נחל אילון. באגף לרכב ושירותי תחזוקה שבמשרד התחבורה נבדקו הטיפול ביבוא אישי של רכב וכן הפעולות בנוגע לתקלות במנועי בנזין.

חברת נתיבי אילון — ביצוע פרוייקט נחל אילון

1. העיר תל אביב יחד עם הערים הגובלות בה מהוות מטרופולין והן מתמודדות זה שנים עם בעיות חריפות של עומסי תנועה, הזרמתה וכיוונה. עוד ב־1960 אישרה מועצת עיריית תל אביב תכנית, שמטרתה להסדיר את אפיק נחל אילון כדי למנוע שטפונות, וכיעד עיקרי נקבע שיש להכשיר בו תוואי לכביש מהיר בכיוון צפון דרום שיקל על זרימת התנועה.

בפברואר 1969 החליטה ועדת השרים לענייני כלכלה לאשר ייסודה של חברת נתיבי אילון בע"מ (להלן — החברה), והיא נרשמה במאס 1970. כחברה פרטית משותפת לממשלה ולעיריית תל אביב. מטרת החברה, לפי החלטת הממשלה, הן בעיקר: להקים ולבנות את פרוייקט נחל אילון בתוך אפיק הנחל ובשטחים הסמוכים לו; לסלול עורקי תחבורה, כבישים ומסילת ברזל; להקים מפעלי תעבורה. בדצמבר 1974 החליטה ועדת השרים לענייני כלכלה להרחיב את תחומי פעילותה של החברה והוטל עליה גם לעסוק בתכנון, בפיתוח ובביצוע של פרוייקטים תחבורתיים בגוש דן.

המימון לתכנונו ולביצועו של פרוייקט נחל אילון בא 75% מאוצר המדינה ו־25% מעיריית תל אביב. ביצוע התקציב של החברה בשנת הכספים 1981 היה בסך של 257.3 מיליון שקל; הביצוע בשנת הכספים 1982 הסתכם ב־626.5 מיליון שקל (לא סופי), מזה 372 מיליון שקל לפרוייקט האילון והיתר לביצוע פרוייקטים תחבורתיים בהתאם למשימות שהוטלו על החברה, כאמור לעיל. לשנת הכספים 1983 נקבע תקציב בסך של 1,536.6 מיליון שקל, מזה 830 מיליון שקל לפרוייקט האילון והיתר למשימות כאמור.

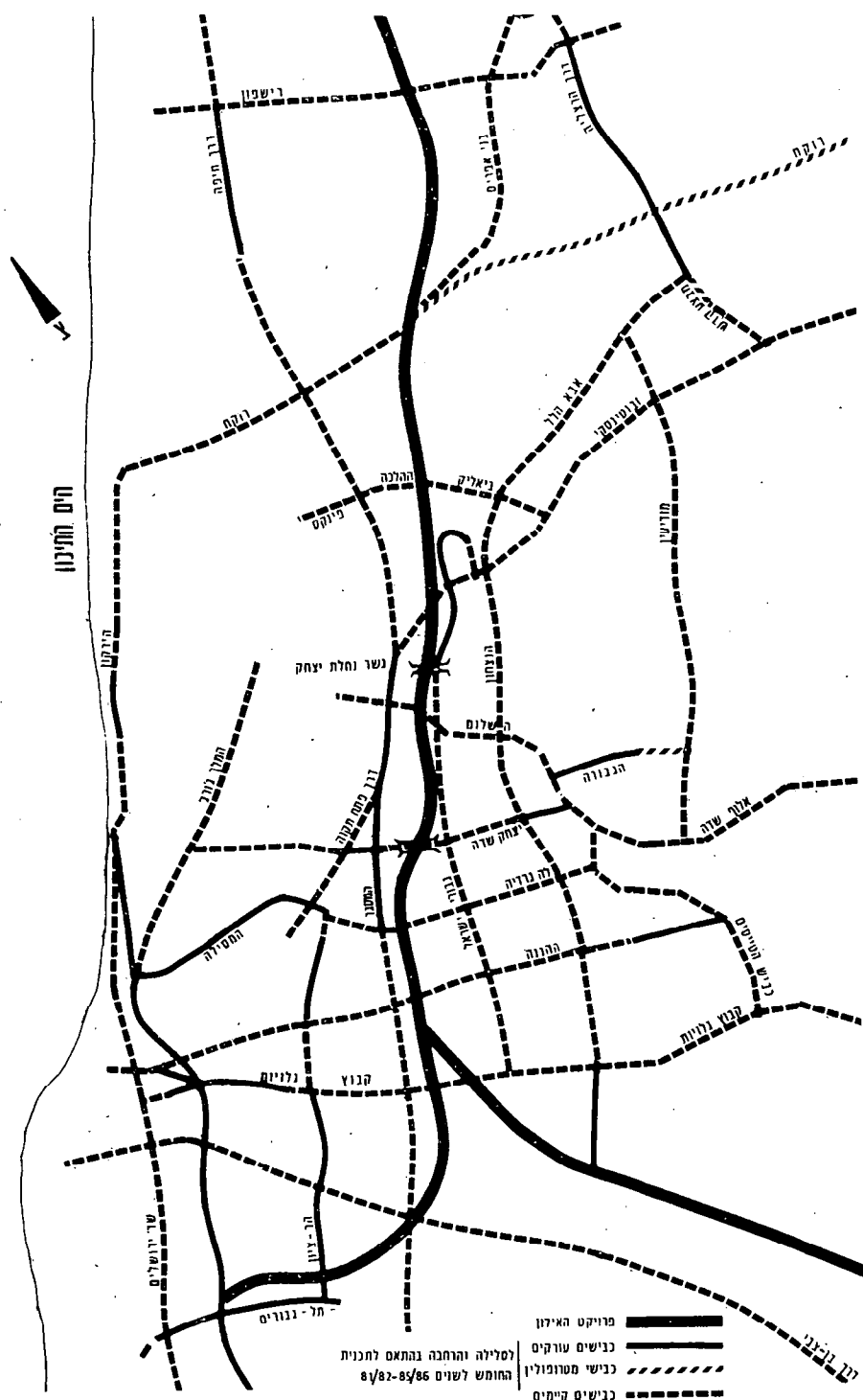
2. ביקורת קודמת על פעולות החברה, בעיקר אלו הנוגעות לפרוייקט האילון (להלן — הפרוייקט) נערכה בשנים 1976—1978 וממצאיה נכללו בדיון וחשבון על הביקורת בחברת נתיבי אילון שנתן מבקר המדינה בספטמבר 1980. הביקורת הנוכחית נערכה, לסירוגין, במחצית הראשונה של שנת 1983 וכללה: עבודות במסגרת הפרוייקט שביצעה החברה והושלמו מתחילת 1980 עד לאמצע 1983, וכן מבנים נוספים שהחברה עסקה בהקמתם, באותה תקופה, בתחום העורקים העירוניים. תרשים של הפרוייקט ראה בעמ' הבא.

התקדמות ביצוע הפרוייקט

1. על פי התכנית המקורית משנת 1972 היו עבודות שלב א' של הפרוייקט אמורות להסתיים באמצע 1976. בשלב א' נכללו: חפירת תעלה משפך הירקון בצפון עד לשכונת עזרא שבדרום מורח; סלילת כביש מהיר בן שני מסלולים מדרך פתח תקוה בצפון עד לרחוב קיבוץ גלויות, תוך התחברות לכביש המהיר לירושלים; הכשרת רצועת קרקע להנחת מסילות ברזל; ובניית גשרים ומחלפים להסדרת התנועה. באמצע 1975 שונתה התכנית המקורית והוחלט לבצע את שלב א' של הפרוייקט בשלבים, כך שניתן יהיה להפיק תועלת מכל שלב עם סיומו. על פי תכנית חומש של החברה, ממאי 1978, היה שלב א' אמור להסתיים בתחילת 1984.

בדו"ח הביקורת על החברה, מספטמבר 1980, הוצבע על כך, שלאחר עשר שנות פעילות של החברה וחרף כל השקעותיה, הפרוייקט היה רחוק מהשלמתו: הכביש המהיר, המקביל לתעלה, עדיין לא נסלל ובשל כך לא הושגה אחת המטרות העיקריות שלשמה הוקמה החברה (ראה עמ' 110 בדו"ח האמור).

תרשים פרויקט נחל איילון וכבישים עורקיים



תכנית הומש חדשה, שהוכנה באמצע 1980, צפתה את השלמת שלב א' של הפרוייקט בתחילת 1986. על פי הצעת התקציב לשנת הכספים 1983 אמור שלב זה להסתיים באפריל 1987.

מאז הקמתה השקיעה החברה בביצוע עבודות שונות כ־20 מיליארד שקל (במחירי אוקטובר 1983) ומוזה הושקעו בשלב א' של הפרוייקט 12 מיליארד שקל. לפי הערכת החברה יש להשקיע עוד כ־4.5 מיליארד שקל להשלמת שלב זה. למרות ההשקעות הגדולות בפרוייקט, תרומתו להקלת התנועה היא עדיין אמצעית. החברה הסבירה זאת בכך, שבשנים הראשונות לפעילותה נזקפה מרבית ההשקעה למרכיבים שאינם נראים לעין, כגון פינויים, העתקת שירותים, תכנון וחפירה.

2. מבנה השטח, שבעטיו נמצא הכביש במפלס נמוך, חייב את החלפת כל הגשרים מעל האפיק, כדי שמתחתם יוכל לעבור נתיב הפרוייקט על מרכיביו. במסגרת זו נבנו הגשרים הבאים: קיבוץ גלילות, השלום וגשר פתח תקוה — ערבי נחל, שהושלמו עד 1980; יצחק שדה, נחלת יצחק ולהי גרדיה בשנים 1980—1983. במועד סיום הביקורת — אמצע 1983 — היה בתהליך בנייה גשר ההגנה שבנייתו אמורה להסתיים במאי 1984. גשר נוסף, שבנייתו תשלם את הקמת הגשרים במסגרת שלב א', הוא גשר ההלכה שטרם הוחל בהקמתו.

תכנית הפרוייקט כוללת, תעלה לכל אורך הפרוייקט, שבה יורמו מימי נחל האיילון. התעלה שאורכה יהיה כ־7.5 ק"מ מתוכננת בחלקה כתעלת בטון מלבנית ובחלקה האחר כתעלת גביונים (תעלה שדפנותיה מוגנות על ידי רשתות מלאות אבנים). עד למועד סיום הביקורת — הושלם קטע באורך של 1.4 ק"מ של תעלה גביונית במורד האפיק, בקטע שבין הגשרים פתח תקוה — ההלכה. בשנת הכספים 1983 אמורה להסתיים השלמתם של שני קטעים: קטע נוסף של התעלה הגביונית באורך של 1.7 ק"מ (מגשר השלום עד לגשר לה־גרדיה) וקטע של תעלה מלבנית באורך של 1.4 ק"מ (מגשר פתח תקוה עד לגשר השלום). יוצא, שרק 60% מאורך התעלה הושלמו או שהעבודה בהם עומדת בפני סיום, בתום שנת הכספים 1983.

לאורך התעלה, משני צידיה, מתוכננת סלילת כבישים, באורך של 10 ק"מ, שיהיו את לבו של הפרוייקט, שכן הם אמורים להיות כבישים מהירים ללא צמתים ושבהם תתאפשר זרימה מהירה של תנועה מצפון לדרום ומדרום לצפון; הכניסה לעיר תל אביב תוסדר באמצעות מחלפים. עד לסוף שנת הכספים 1983 אמורים להיות מוכנים קטעים באורך של 1.8 ק"מ בלבד לאורך התעלה ו־3 ק"מ בשלוחת ירושלים. יוצא, שעד אז תסתים סלילתם של 50% בלבד מהכבישים האמורים להיסלל במסגרת הפרוייקט.

3. על אף שכבר בשלבי התכנון הראשונים היה ידוע שיהא צורך לשלב את רכבת ישראל בפרוייקט, נתקבלו ההחלטות על השילוב במהלכים מתקדמים של הביצוע. במאוס 1981 פנתה החברה להנהלת הרכבת בקשר להקמת גשר ליד רחוב ההלכה, דבר המחייב העתקת המסילה לרצועה שנועדה לה בפרוייקט. הדיונים נמשכו תקופה ארוכה, ובמהלכם תוכננו שתי חלופות לגשר ההלכה: אחת, שלפיה אורך הגשר יהיה 120 מ', במקרה שהמסילה לא תועתק ממקומה; והאחרת, שלפיה יהיה הגשר באורך של 100 מ' ויחייב העתקתה של מסילת הברזל. העתקת המסילה בקטע זה מחייבת גם בניית רציפים חדשים לתחנת הרכב שברחוב ארלוזורוב, על כל המערכות הקשורות בהפעלת הרכבת ממקום זה. עבודות אלו נאמדות בסכום של 294 מיליון שקל, במחירי אוקטובר 1983. החלטה עקרונית על העתקת המסילה נתקבלה במשרד התחבורה באמצע 1983, ועל פיה פועלת החברה לבניית הגשר לפי החלופה השנייה. הוחלט, שהחברה תהיה אחראית לביצוע העבודות ואילו הכספים לכך יתקבלו מתקציב הפיתוח של רכבת ישראל, אולם באוקטובר אותה שנה הקפיא משרד האוצר את התקציב. ההקפאה יש בה כדי לגרום פיגור נוסף בסיום העבודות של שלב א' אף מעבר ללוח הזמנים המעודכן.

4. הקצב האיטי של ביצוע הפרוייקט בשל התקציבים המוגבלים שהוקצבו לו, גרם לכך שסיום שלב א' נדחה ממועד למועד והעיתוי הנוכחי שנקבע לסיומו הוא אפריל 1987; זאת, בשעה שהעומס על הכבישים באיזור המטרופולין של תל אביב גובר והולך משנה לשנה בשל הריבוי המהיר במספר כלי הרכב. על עניין זה הוצבע כבר בביקורת הקודמת שבה נאמר, כי קצב הביצוע היה איטי והתמשך מעבר למתוכנן. גם כיום לא נראה שיפור ניכר בתחום זה.

פרוייקטים שהושלמו בשנים 1980 — 1983

בתקופה, שחלפה מפרסום דו"ח הביקורת הקודם, בסוף 1980, המשיכה החברה בביצוע עבודות במסגרת הפרוייקט ובתחום העורקים העירוניים. להלן פרטים על השקעות בשנות הכספים 1980—1982

ועל התקציב לשנת הכספים 1983, בפרוייקטים שבדק משרד מבקר המדינה בביקורת הנוכחית (במיליוני שקלים) * :

הקציב 1983	ביצוע 1982	ביצוע 1981	ביצוע 1980
2	29	47.2	58.7
38	80.5	59	69.2
45	50.7	102.2	36.2
16	11.5	8.2	28.1
35	5	13.6	13.1
44	5	40.2	42

בביצוע כל אחד מהפרוייקטים הנוכחים לעיל השתתף מספר רב של קבלנים; כל קבלן ביצע חלק מהעבודה, כגון תיעול, סלילה, בינוי, חשמל, רימזור. בבדיקת פרויקטים אלה הועלו ליקויים בתחומי פעולה שונים: להלן הממצאים העיקריים:

התקשרויות לביצוע עבודות

בחירת קבלנים לביצוע עבודות נעשית בחברה בדרך של מכרזים פומביים, או במכרזים סגורים שבהם היא פונה לכמה קבלנים להגיש הצעות. ועדת המכרזים המרכזית של החברה, המורכבת מחברי הדירקטוריון, בודקת את ההצעות ובוחרת את הקבלן הזוכה במכרז.

1. בעדכון של נוהל מסירת עבודות במכרזים ממאי 1979, נקבע שאם יבוטל מכרז תמליץ הוועדה, במקרים מיוחדים ודחופים ביותר, על ניהול משא ומתן. לגבי כל משא ומתן עם קבלנים ינוהל רישום על תוצאותיו, תיערך טבלת השוואה ותוגש המלצה או החלטה מנומקת.

לביצוע "גשר שילוט" עליו קבועים תמרורים להכוונת התנועה בדרך פתח תקוה, פורסם מכרז ביולי 1981. כיוון ששתי ההצעות שנתקבלו היו גבוהות ב-100% מהאומדן שעמד על סך של 235,000 שקל, שאותו ערך מתכנן הגשר, החליטה ועדת המכרזים להסמיך את המנכ"ל לנהל עם הקבלנים משא ומתן כדי להוזיל את ההצעות ב-25%, לפחות.

— בפועל נתקבלה הצעה לביצוע העבודה בסכום שהיה גבוה מזה שנקבע על ידי הוועדה: ההצעה הוזלה ביותר שהוגשה למכרז הסתכמה ב-477,000 שקל ולאחר הוזלתה ב-25% היה מחיר הקמת הגשר אמור להיות כ-358,000 שקל. העבודה נמסרה לביצוע בסכום של 399,800 שקל ולאחר שינויים ותשלום התייקרויות הסתכם מחיר הגשר ב-467,000 שקל.

2. לביצוע עבודות מתקשרת החברה בעיקר בשתי דרכים: חתימת חוזים או מסירת הזמנות עבודה. בעדכון נוהל התקשרויות עם גורמי חוץ, ממאי 1980, נקבע, שהתקשרות לביצוע עבודה תיעשה בחוזה, אם סכום ההתקשרות עולה על 60,000 שקל, או אם משך הזמן המשווער לביצוע העבודה עולה על שישה חודשים (בנוהל המקורי משנת 1977 נקבע, שהסכום המירבי למסירת הזמנות הוא 25,000 שקל).

— החברה לא הקפידה לבחור את דרך ההתקשרות לפי ההנחיות האמורות. החברה חתמה על הזמנות עבודה בסכומים גבוהים שחייבו לפי הנהלים, חתימת חוזים. לדוגמא: הזמנת עבודה לביצוע חפירה בציר חולון — בת ים והובלת העפר בסכום של 120,000 שקל, נמסרה באוגוסט 1979; הזמנת עבודה להקמת גשר שילוט בסכום של 380,000 שקל נמסרה בספטמבר 1981; כן הוצאו הזמנות עבודה לביצוע הסדרי תנועה בכביש דרך פתח תקוה בסכומים של 280,000 שקל בספטמבר 1980, ו-320,000 שקל באוקטובר 1981.

3. על פי אחד הסעיפים בחוזה-הסטנדרדי של החברה על הקבלן להמציא לחברה פוליסת ביטוח להבטחת ביצוע העבודה וכנגד תביעות נזיקין לגוף ולרכוש. בהוראת הנוהל של החברה, ממאוס 1977, נקבע, שמזכיר החברה ידאג לקבל את הפוליסות לפני תחילת תוקפו של החוזה.

בעת חתימת החוזה לבניית קירות תומכים בדרך פתח תקוה לא נתנו נציגי החברה את דעתם לכך, שבחוזה היה "חסר דף" אחד שבו אמורים היו להיות הסעיפים המסדירים נזק לגוף ולרכוש; כן התברר, ששניים מבין הקבלנים שזכו במכרז לביצוע העבודה לא הסדירו ביטוח וממילא לא הגישו פוליסות "אחריות קבלנים". דברים אלה התבררו כאשר התמוטטו חלקים מהקירות התומכים

* במחירים קבועים, כפי שחישב משרד מבקר המדינה לפי מדד ממוצע ל-1982.

שבנו הקבלנים ולא היה בידי החברה לתבוע מסיבות אלו פיצוי על כך מחברת ביטוח. נוכח מקרה זה החליטה החברה לרכוש, בעצמה ביטוח כנדרש, ולחייב את החשבון החלקי הראשון, שמגיש הקבלן, בסכום המתאים על פי הפוליסה.

עמידה בלוח זמנים

1. בעת פירסום מכרוז על ידי החברה היא קובעת את תאריך התחלת העבודה ותאריך סיומה. בגלל התלות של התחלת ביצוע עבודה אחת בסיום עבודות קודמות, יש חשיבות רבה לסיום העבודה במועד. לדוגמא: אין להתחיל בעבודות סלילה לפני שהושלמו עבודות העתקה של שירותים, כגון תיעול וקווי מים.

— החברה לא תמיד הקפידה על איסוף כל המידע הנחוץ על העתקת השירותים לפני שקבעה את תאריך תחילת העבודה, או שלא אמדה נכון את הזמן הדרוש לביצוע ההעתיקות. כתוצאה מכך, נמצאו מקרים מספר, שבגלל אי סיום העתקת השירותים לא ניתן היה לממש את צו התחלת העבודה או שזמן הביצוע הוארך ועקב כך שולמו התייקרויות:

(א) התחלת עבודות הסלילה וההרחבה בדרך פתח תקווה נקבעה לאמצע יולי 1980, אולם בספטמבר הפסיקה החברה את ביצוע העבודה, כיוון שהיה צורך לבצע עבודות תקשורת בתוואי הכביש אשר גרמו להפסקת העבודה עד לתחילת דצמבר אותה שנה. כדי לפצות את הקבלן על הפסקת העבודה נקבע, שהוא ישמש "קבלן ראשי" ויקבל תמורת זאת תוספת בשיעור של 12%, שהיו כ-70,000 שקל. ברור כל הדרישות של משרד התקשורת, בטרם הוצא צו התחלת העבודה לקבלן הסלילה היה מאפשר לחברה להימנע מהתשלומים הנוספים ששולמו לקבלן במקרה זה.

(ב) לקבלן, שביצע את סלילת כביש הר ציון הוצא צו התחלת עבודה לאוקטובר 1980; לאחר התחלת העבודה התברר, שבשל עבודות תקשורת בצמתים היה צורך לדחות את המשך העבודה בשלושה שבועות. העתקת קו מים בכביש גרמה לעיכוב העבודה בכחודש נוסף. הביקורת העלתה, שבעוד שצו התחלת העבודה הוצא באמצע החודש, הפנייה למפעל המים העירוני להעתיק את קו המים נמסרה רק בסוף החודש. דחיות אלו גרמו להארכת משך ביצוע העבודה.

(ג) לקבלן, שביצע עבודות תאורה בשדרות הר ציון, בסכום של 625,000 שקל, הוצא צו התחלת עבודה לאמצע פברואר 1981; משך ביצוע העבודה נקבע לשלושה חודשים. בתחילת יוני אותה שנה הודיע הקבלן, שעדיין לא התאפשר לו להתחיל בעבודה מאחר שהשטח לא היה פנוי. בפועל נערך "סיור לקבלת העבודה" רק בדצמבר אותה שנה.

(ד) לקבלן, שביצע את סלילת כביש האיילון, בקטע שבדרך פתח תקווה, בסכום של 2.2 מיליון שקל, ניתן צו התחלת עבודה לאוקטובר 1980; בשל אי השלמת הפיגוריים של השטח ושינויים בתכנון במהלך העבודה הוא החל לעבוד ברציפות בשטח רק במאוס 1981, מועד שבו אמורה היתה העבודה להסתיים על פי החוזה. גם במקרה זה אושרה לקבלן ארכה לסיום העבודה.

2. אי העמידה בלוח הזמנים, שנקבע בחוזה בין החברה לקבלן, היתה נעוצה, במקרים רבים, בהוראות שינויים שהוציאה החברה או בתוספות עבודה שהיא דרשה מהקבלן לבצע במהלך העבודה. הוראות השינויים היו, בחלקן, תוצאה של עדכון המידע שהיה בידי החברה בעת התכנון וכן מתוספות עבודה, שלא נכללו בכתב הכמויות שבמכרו. תוספות אלו האריכו לעתים את משך ביצוע העבודה.

— היו עשרה מקרים, שבהם נמשך הביצוע תקופה ארוכה, במידה משמעותית, מזו שנקבעה בחוזה: בשלושה מקרים נמשך הביצוע פי שלושה מהזמן שהוקצב לכך; בארבעה אחרים הוכפל משך הביצוע; בחלק מהמקרים הוארך הביצוע בחצי שנה ויותר. בגין עיכובים אלה נדרשו תשלומי התייקרויות ונגרם נזק כלכלי לציבור המשתמשים, מאחר שלא תמיד יכלו בעלי הרכב להשתמש בקטעי הדרך שבוצעו, במועד שנקבע בחוזה.

3. — עם סיום עבודה על ידי קבלן מבצעת החברה "סיור לקבלת העבודה", שבמהלכו נרשמים התיקונים שיש לבצעם וכן נקבעת תקופת האחריות של הקבלן. הבדיקה העלתה שלושה מקרים, שבהם נערך סיור הקבלה שלושה עד חמישה חודשים לאחר סיום העבודה בפועל; מאידך, תקופת האחריות של הקבלן החלה מתאריך סיום העבודה בפועל ולא מתאריך הסיור, ומשמעות הדבר שלא בוצעו עם סיום העבודה התיקונים שהיו דרושים אלא נדחו עד לסיור קבלת העבודה.

הוראות שינויים

1. הוראות השינויים מהוות השלמה לכתב הכמויות, שבחווה עם הקבלן, והן נערכות לביצוע עבודות שלא נחזו מראש בעת התכנון, או עקב שינוי מפליג שחל בהיקף הכמויות.

— החברה הוציאה לפעמים הוראות שינויים שהיו כעין הזמנות לביצוע עבודות באתרים אחרים, שלא היתה להם כל נגיעה לחווה שבמסגרתו ניתנה הוראת השינויים; בדרך זאת נעקף למעשה נוהל מסירת עבודות:

(א) במסגרת חווה לביצוע עבודות במורד תעלת האיילון הוציאה החברה, בדצמבר 1978, הוראת שינויים לביצוע הידוק סוללות והקמת גישות לגשר עילי בשלוחת ירושלים באזור. העבודה אמורה היתה להסתכם לפי מחירי החווה, ב־30,000 שקל (88,000 שקל לפי המחירים במועד הביצוע). במסגרת אותו חווה, בנה הקבלן, בספטמבר 1979, על פי הוראות שינוי אחרות, יסודות וקירות תעלה מלבנית, בסכום של כ־500,000 שקל מחוץ לתחום שעליו נסב החווה.

(ב) לקבלן לביצוע עבודת גידור באורך של 1,000 מ' בכביש חולון — בת ים, בסכום של 750,000 שקל, ניתנה בפברואר 1983 הוראת שינוי, בסך של 235,000 שקל, להקמת 300 מ' גדר בגשר הנשרים בדרך פתח תקווה — תל אביב.

2. נמצאו שני מקרים, שבהם הוראות השינויים שניתנו לקבלנים היו בסכום העולה על המותר שהוא על פי החווה — 30% מהיקפו. עקב כך לא נשמרה המסגרת הכספית של המכרז:

(א) בינואר 1979 נחתם חווה לבניית קירות תומכים בדרך פתח תקווה בסכום של 560,000 שקל; הוראות השינויים לחווה היו בסכום של 597,000 שקל, שהם 106% מהיקף החווה. חלק מהשינויים נעשו בעקבות ההתמוטטות של חלק מהקירות התומכים, אולם עוד לפני ההתמוטטות הוצאו הוראות שינויים בסך של 320,000 שקל, שהם 57% מסכום החווה.

(ב) החווה לסלילה בדרך פתח תקווה, שנחתם באוגוסט 1980, היה בסכום של 2.7 מיליון שקל, והסלילה כללה מעקה בטון במעקה-פלדה, דבר שהתבטא בהקטנת סכום החווה ב־40%, ועלול היה להביא בעקבותיו תביעה אפשרית של הקבלן על הפרתו. בעקבות כך החליטה החברה למסור את ביצוע המעקה לקבלן משנה ולשלם לקבלן הראשי 12% מהתשלום בעבור בניית המעקה. כן ניתנו לקבלן הוראות שינויים לביצוע עבודות נוספות, שלא היו כלולות במכרז המקורי ושהיו בסך כולל של כ־1.5 מיליון שקל, כך שההוראות השינויים בחווה הגיעו לסכום כולל של יותר מ־50% מערכו של החווה.

— הועלו גם מקרים שבהם לא היתה אמנם, בעקבות הוראות שינויים, חריגה ניכרת מההיקף הכולל של החווה, אולם לגבי כמויות לביצוע היו סטיות מפליגות בשיעור הכמויות לביצוע בפועל לעומת אלו שננקבו בכתב הכמויות במכרז, והיה צורך במתן הוראות שינויים בגין: בחמישה מקרים נקבו בהוראות השינויים כמויות לביצוע שהיו גדולות במאות ואף באלפי אחוזים לעומת הכמויות של פריטים אלה כפי שננקבו במכרז.

3. — היו מקרים רבים, שבהם ניתנו הוראות השינויים תקופה ארוכה — עד כדי שנה וחצי — לאחר ביצוע השינויים בפועל; לעיתים ניתנו הוראות השינויים אף תקופה ארוכה — עד כדי חצי שנה — לאחר שהסתיימה כל העבודה ונערך הסיוור לקבלתה.

פיקוח ואחריות על טיב העבודה

1. בחווים שהחברה חותמת עם קבלנים כלול סעיף בדבר תקופת האחריות של הקבלן לטיב העבודה, שהיא בדרך כלל לשנה אחת ולעיתים לשנתיים.

— לא היו קריטריונים ברורים וקבועים בדבר תקופת האחריות. בתשובתה מדצמבר 1983, הודיעה החברה, שקביעת האחריות לתקופה של שנתיים נבעה מאופי הפרוייקטים ומתנאים סביבתיים. אולם נמצא שהיו מקרים דומים שבהם נקבעה תקופת אחריות של שנה אחת בלבד.

2. בעת ביצוע עבודות ניקו לאורך כביש חולון בתיים התברר, שהביצוע לא תאם את התכנון ונציג המתכנן התריע על כך שהביצוע הלך עלול לגרום סתימות וקשיים בספיקת המים. בישיבה משותפת של נציגי החברה, המתכנן, והקבלן סוכם, לכן, שעל הקבלן לתת לגבי 'קו הניקו' אחריות למשך חמש שנים, לכל נזק שיגרם מאי תקינות הביצוע.

— בתעודת גמר העבודה נקבע, שאחריות הקבלן לטיב הביצוע היא לתקופה נובמבר 1982 — ספטמבר 1984, דהיינו לשנתיים בלבד מגמר הביצוע, דבר שלא תאם את הסיכום שהושג לגבי עבודות הניקיון. החברה הודיעה בדצמבר 1983, כי בעקבות הביקורת הוארכה תקופת האחריות לעבודות הניקיון והיא הועמדה על חמש שנים, ואילו לגבי שאר מרכיבי העבודה נשארה תקופת האחריות לשנתיים.

3. לבניית קירות תומכים באורך של 1,000 מ' בדרך פתח תקווה התקשרה החברה, בינואר 1979, עם שלושה קבלנים שנטלו על עצמם במשותף את ביצוע העבודה תמורת כ-570,000 שקל. במהלך העבודה, בדצמבר אותה שנה, התמוטטו שני קטעי קיר באורך כולל של כ-24 מ'. ועדת מומחים מבחוץ, שנתבקשה על ידי החברה לקבוע את האחריות להתמוטטות, קבעה, בדו"ח שהגישה באפריל 1980, שהאחריות היא משותפת של המתכנן, הקבלנים והמפקח; עקב כך הסכימו הקבלנים, המתכנן והמפקח להקים מחדש, על חשבונם, את קטעי הקירות שהתמוטטו ולשאת בהוצאות הריסתם והקמתם מחדש. לא היה בידי החברה לתבוע את הנוק מחברות ביטוח כיוון שלשניים מהקבלנים לא היו תעודות ביטוח (ראה לעיל).

עקב ההתמוטטות הוכנו תכניות חדשות שבהן נדרש חיזוק הקירות הקיימים ותוספת חגורות בטון. בעבור עבודות אלו שילמה החברה סך של 600,000 שקל; נוסף על כך שילמה החברה בעבור בדיקות קרקע ובדיקות במכון התקנים וכן את שכרם של המומחים שהגישו דו"ח על הסיבות והאחריות להתמוטטות.

התחשבונו עם קבלנים

1. תקציב החברה התבסס, נוסף על הקצבות מבעלי המניות, גם על אשראי מקבלנים שהיקפו אושר על ידי משרד האוצר: בשנת הכספים 1981 היה האשראי בסך כ-55.6 מיליון שקל, ובשנת 1982 בסך של 110 מיליון שקל. בשנת הכספים 1983 נכלל בתקציב החברה אשראי שנתקבל מקבלנים בסך של 252 מיליון שקל, שהוא כ-20% מתקציב החברה באותה שנה. האשראי מהקבלנים מהווה חלק מתנאי המכרז ומאפשר לדעת החברה לקדם עבודות כאשר אין ברשותה תקציב. לפי תנאי האשראי התשלום בעבור העבודה יהיה 25% בעת ביצועה והיתר (75% מכל חשבונית חלקית) כעבור שנה מתאריך הגשת החשבונית, בהצמדה למדד המחירים לצרכן.

2. בחוזה מ-1979, לבניית קירות תומכים בדרך פתח תקווה, נקבע, שהחברה תתן לקבלן מקדמה בסך של 100,000 שקל, המהווים כ-17% מעלות העבודה, שתנוכה בארבעה תשלומים שווים מתוך ארבע החשבוניות הראשונות שיוגשו על ידו.

— מתן המקדמה לא אושר בוועדת הכספים של החברה או בכל גוף מוסמך אחר שלה. עוד התברר, שמקדמה כלל לא נזכרה בין תנאי המכרז, כך שיש לראות בנתינתה לקבלן שנבחר, תנאי שלא הוצע לכל יתר משתתפי המכרז.

3. בכל חוזה, שהחברה חותמת עם קבלנים, נקבע, שהמחירים הנקבעים בו צמודים למדד התואם את אופייה של העבודה כגון מדד מחירי הסלילה או מדד התשומות בבנייה ושתשלום ההתייקרויות מותנה בעמידה בלוח הזמנים לביצוע העבודה.

— היו שני מקרים, שבהם שולמו התייקרויות בגין תקופת ביצוע מעבר לזו שאושרה ומבלי שנמצא תיעוד והנמקות לכך:

(א) בחוזה לבניית כביש עוקף לגשר יצחק שדה נקבע מועד סיום-העבודה ל-17.7.79. בהתאם לסיכום עם החברה נדחה המועד ל-24.7.79, אך בפועל שולמו התייקרויות גם בגין חודש אוגוסט אותה שנה.

(ב) בחוזה לבניית התעלה במורד נחל איילון נקבע מועד גמר העבודות לסוף אוגוסט 1980, לאחר ארכה. בחשבון הסופי שולמו התייקרויות גם בגין חודש ספטמבר אותה שנה.

4. בחוזה הסטנדרטי של החברה נכלל סעיף הקובע, שאם הקבלן יפגר בהשלמת המבנה אחרי מועד הסיום הנקוב בחוזה יופחת מהסכום שלו הוא זכאי על פי החשבון הסופי 1.5% בגין כל חודש פיגור.

— החברה לא עשתה אמנם שימוש בסעיף זה, ולא דרשה מהקבלנים לשלם את הקנס האמור על פי החוזה על אף שהיו מקרים רבים שבהם פיגרו הקבלנים בהשלמת המבנים, אולם במקרים אלה היא לא שילמה להם התייקרויות מעבר לתקופה שנקבעה.

בשני חוזים עם קבלן לביצוע עבודות תאורה קבעה החברה, בעקבות נסיון קודם עימו, שקנס הפיגורים יהיה בשיעור 5% בגין כל חודש של איחור בביצוע העבודה.

— העבודות נמשכו מעבר ללוח הזמנים שנקבע: בחוזה אחד נקבע סיום העבודה לאוקטובר 1981, אך קבלת העבודה בפועל בוצעה בדצמבר אותה שנה. בחוזה שני נקבע תאריך הסיום לסוף אוקטובר 1981, אולם קבלת העבודה נעשתה רק באמצע ינואר 1982. גם במקרים אלה לא חוייב הקבלן בתשלום קנס.



1. מאז הקמתה, ב־1972, עוסקת החברה בבנייה ובהקמה של פרויקט איילון — שבו השקיעה כ־12 מיליארד שקל, במחירי סוף 1983 — ופרויקטים עירוניים. השלמת פרויקט איילון, שהייתה אמורה, על פי התכנית המקורית להסתיים בשנת 1976 נדחתה ממועד למועד ואמורה לפי תחזית אחרונה להסתיים בשנת 1987. עם זאת, עשתה החברה, בשנים האחרונות, לסלילתם של חלקים מהפרויקט והעמדתם לשימוש הציבור. הקצב האיטי של ביצוע הפרויקט שהוכתב בעיקר על ידי התקציבים המוגבלים שתוקצבו לו, גרם לכך שהסתיים הביצוע של כמה חלקים בלבד מהכבישים שבמסגרת הפרויקט ו־60% מאורך התעלה, כך שההשקעות הכבדות אינן נותנות עריון את פרויקט המלא.

2. בדיקת עבודות שנפתחו בשנים 1980—1983 העלתה ליקויים בתחומי פעולה שונים: החברה מפרה לעתים עבודות לקבלנים באמצעות הוראות שינויים ולא באמצעות מכרז, אף כי היקף העבודות, סכומם או מקומן חייבו, על פי נהליה, פרסום מכרז.

לא היה תיאום מספיק בין הקבלנים השונים — גם בתחום העתקת שירותים — לבין המתכננים. עקב כך היו מקרים שעבודות הופסקו או שהוחל בהן לאחר המועד המתוכנן.

הועלו מקרים, שבהם התמשך הביצוע בגלל העדר מידע מוקדם מספיק ותוספת עבודות, הרבה מעבר לנקבע בחוזה, דבר שחייב תשלום התייקרויות וזאת נוסף על הנזק שנגרם לציבור מאי פתיחת קטעי כביש לתנועה כמועד מוקדם יותר. הוראות השינויים נמסרו לקבלנים, לעתים, זמן רב לאחר ביצוע השינויים ואף חודשים לאחר סיום כל העבודה.

על החברה לפעול לתיקון הליקויים שהעלתה הביקורת, ולמנועת הישנותם.

יבוא אישי של כלי רכב

1. מדיניות משרד התחבורה בתחום של יבוא כלי רכב חדשים באה לידי ביטוי בצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (יבוא רכב ומתן שירותים לרכב), התשל"ט—1978 (להלן — צו הפיקוח). בצו הפיקוח נקבע, שלא ימכור אדם רכב חדש שלא נרשם ושלא ניתן לו רשיון מהרשות המוסמכת, אלא אם הוא יבואן או מורשהו של יבואן; הצו גם מטיל על יבואן בלעדי של רכב מתוצר מסויים, לעמוד בשורה של תנאים (ראה להלן). בהתאם לצו יבוא חופשי, התשל"ח—1978 (להלן — צו היבוא) ולמדיניות שקבעה הממשלה בתחום זה, מותר לכל אדם לייבא טובין בכמות סבירה לשימושו האישי או המשפחתי. על פי הוראות, שהוציא משרד התחבורה לצו זה באוגוסט 1978, מותר לאזרח לייבא, שלא באמצעות סוכן, כלי רכב אחד לשימושו ללא צורך ברשיון יבוא ותוך קביעת מגבלות שונות: מותר לייבא רכב נוסעים פרטי, רכב פרטי דו־שימושי ורכב משא שמשקלו הכוללי אינו עולה על 2,200 ק"ג; כלי הרכב המיובא חייב להיות בעל מנוע בנזין ותואם לאחד מהדגמים שאושרו על ידי האגף לרכב ולשירותי תחזוקה שבמשרד התחבורה, וכן לעמוד בתנאים שנקבעו בתקנות התעבורה; על הרכב להיות משנת הייצור השוטפת, או משנת הייצור הקודמת לה, בתנאי שלא נסע יותר מ־3000 ק"מ. יבוא אישי של רכב, שאינו עונה על ההתנאות האמורות, כולל כל סוגי רכב דו־גלגלי, חייב ברשיון של האגף לרכב ולשירותי תחזוקה שבמשרד התחבורה, שהיא הרשות המוסמכת בכל הנוגע ליבוא רכב ולמתן שירותי תחזוקה לרכב.

אם יובא רכב, שאינו תואם את האמור לעיל ובעליו לא ביקש או לא קיבל רשיון, יעוכב כלי הרכב על ידי שלטונות המכס עד שתחליט בעניין ועדת היבוא, שמונתה על ידי שר התעשייה והמסחר, במאסר 1977, כוועדה מייצעת לרשויות המוסמכות, על פי פקודת הסמכויות בעניין

בשני חוזים עם קבלן לביצוע עבודות תאורה קבעה החברה, בעקבות נסיון קודם עימו, שקנס הפיגורים יהיה בשיעור 5% בגין כל חודש של איחור בביצוע העבודה.

— העבודות נמשכו מעבר ללוח הזמנים שנקבע: בחוזה אחד נקבע סיום העבודה לאוקטובר 1981, אך קבלת העבודה בפועל בוצעה בדצמבר אותה שנה. בחוזה שני נקבע תאריך הסיום לסוף אוקטובר 1981, אולם קבלת העבודה נעשתה רק באמצע ינואר 1982. גם במקרים אלה לא חוייב הקבלן בתשלום קנס.



1. מאז הקמתה, ב־1972, עוסקת החברה בבנייה ובהקמה של פרויקט איילון — שבו השקיעה כ־12 מיליארד שקל, במחירי סוף 1983 — ופרויקטים עירוניים. השלמת פרויקט איילון, שהייתה אמורה, על פי התכנית המקורית להסתיים בשנת 1976 נדחתה ממועד למועד ואמורה לפי תחזית אחרונה להסתיים בשנת 1987. עם זאת, עשתה החברה, בשנים האחרונות, לסלילתם של חלקים מהפרויקט והעמדתם לשימוש הציבור. הקצב האיטי של ביצוע הפרויקט שהוכתב בעיקר על ידי התקציבים המוגבלים שתוקצבו לו, גרם לכך שהסתיים הביצוע של כמה חלקים בלבד מהכבישים שבמסגרת הפרויקט ו־60% מאורך התעלה, כך שההשקעות הכבדות אינן נותנות עריון את פריין המלא.

2. בדיקת עבודות שנפתחו בשנים 1980—1983 העלתה ליקויים בתחומי פעולה שונים: החברה מפרה לעתים עבודות לקבלנים באמצעות הוראות שינויים ולא באמצעות מכרז, אף כי היקף העבודות, סכומם או מקומן חייבו, על פי נהליה, פרסום מכרז.

לא היה תיאום מספיק בין הקבלנים השונים — גם בתחום העתקת שירותים — לבין המתכננים. עקב כך היו מקרים שעבודות הופסקו או שהוחל בהן לאחר המועד המתוכנן.

הועלו מקרים, שבהם התמשך הביצוע בגלל העדר מידע מוקדם מספיק ותוספת עבודות, הרבה מעבר לנקבע בחוזה, דבר שחייב תשלום התייקרויות וזאת נוסף על הנוק שנגרם לציבור מאי פתיחת קטעי כביש לתנועה כמועד מוקדם יותר. הוראות השינויים נמסרו לקבלנים, לעתים, זמן רב לאחר ביצוע השינויים ואף חודשים לאחר סיום כל העבודה.

על החברה לפעול לתיקון הליקויים שהעלתה הביקורת, ולמנועת הישנותם.

יבוא אישי של כלי רכב

1. מדיניות משרד התחבורה בתחום של יבוא כלי רכב חדשים באה לידי ביטוי בצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (יבוא רכב ומתן שירותים לרכב), התשל"ט—1978 (להלן — צו הפיקוח). בצו הפיקוח נקבע, שלא ימכור אדם רכב חדש שלא נרשם ושלא ניתן לו רשיון מהרשות המוסמכת, אלא אם הוא יבואן או מורשהו של יבואן; הצו גם מטיל על יבואן בלעדי של רכב מתוצר מסויים, לעמוד בשורה של תנאים (ראה להלן). בהתאם לצו יבוא חופשי, התשל"ח—1978 (להלן — צו היבוא) ולמדיניות שקבעה הממשלה בתחום זה, מותר לכל אדם לייבא טובין בכמות סבירה לשימושו האישי או המשפחתי. על פי הוראות, שהוציא משרד התחבורה לצו זה באוגוסט 1978, מותר לאזרח לייבא, שלא באמצעות סוכן, כלי רכב אחד לשימושו ללא צורך ברשיון יבוא ותוך קביעת מגבלות שונות: מותר לייבא רכב נוסעים פרטי, רכב פרטי דו־שימושי ורכב משא שמשקלו הכוללי אינו עולה על 2,200 ק"ג; כלי הרכב המיובא חייב להיות בעל מנוע בנזין ותואם לאחד מהדגמים שאושרו על ידי האגף לרכב ולשירותי תחזוקה שבמשרד התחבורה, וכן לעמוד בתנאים שנקבעו בתקנות התעבורה; על הרכב להיות משנת הייצור השוטפת, או משנת הייצור הקודמת לה, בתנאי שלא נסע יותר מ־3000 ק"מ. יבוא אישי של רכב, שאינו עונה על ההתנאות האמורות, כולל כל סוגי רכב דו־גלגלי, חייב ברשיון של האגף לרכב ולשירותי תחזוקה שבמשרד התחבורה, שהיא הרשות המוסמכת בכל הנוגע ליבוא רכב ולמתן שירותי תחזוקה לרכב.

אם יבוא רכב, שאינו תואם את האמור לעיל ובעליו לא ביקש או לא קיבל רשיון, יעוכב כלי הרכב על ידי שלטונות המכס עד שתחליט בעניין ועדת היבוא, שמונתה על ידי שר התעשייה והמסחר, במאסר 1977, כוועדה מייצעת לרשויות המוסמכות, על פי פקודת הסמכויות בעניין

היבוא, הייצוא והמכס (תגנה) — 1939 (כיום: פקודת "היבוא והייצוא (נוסח חדש), התשל"ט—1979"), שבה נציגים של משרדי התעשייה והמסחר (יז"ר), השיכון והבינוי, התחבורה ושל אגף המכס ומע"מ. תפקיד הוועדה הוא ליעץ לרשויות אלו בכל הנוגע לסחורה שיובאה בניגוד להוראת הפקודה, לרבות כלי רכב*.

2. בחודשים יוני ויולי 1983 בדק משרד מבקר המדינה את נושא היבוא האישי של כלי רכב, נוכח הגסיון שנצבר בתחום זה במשך חמש השנים שחלפו מאז שהותר היבוא האישי. הבדיקה נערכה באגף לרכב ולשירותי תחזוקה (להלן — האגף); כן עיינה הביקורת בסיכומי הדיונים וההחלטות של ועדת היבוא הנוכרת לעיל, המתייחסים לכלי רכב. מימצאי הביקורת הומצאו למשרד התחבורה, וכן למשרד התעשייה והמסחר ולהנהלת אגף המכס ומע"מ.

הסדרים חוקיים ומינהליים

1. הפעלתו של צו היבוא מקנה יתרונות מספר ליבואן האישי, ואלה העיקריים שבהם: הוא מביא לקיצור משך ההמתנה ברכישת דגם של רכב מבוקש, כיוון שהיבואן המקומי מוגבל בכמויות המוקצבות לו על ידי היצואן; מאפשר רכישת רכב במחיר מוזל יותר, כאשר הרכב הנרכש הוא מסוף שנת הדגם או שהוא משנת ייצור קודמת שלא נסע יותר מ-3,000 ק"מ. כמו כן מהווה הדבר אחד הגורמים לריסון מחירי המכירה של כלי רכב בארץ, כיוון שהיבואנים—סוכנים עשויים להימנע מליצור מתח רווחים גבוה מדי, מחשש שהקונים יעדיפו יבוא אישי על פניהם.

בצד היתרונות, שפורטו לעיל, יש ליבוא האישי חסרונות מספר מבחינת האזרח ומשק הרכב במדינה. הרשות המוסמכת מפיצה בציבור את המפרטים והדגמים המותרים ביבוא אישי והקריטריונים שנקבעו לגבי ציוד ואבזרי חובה, אולם שכחה תופעה של רוכשי רכב בחו"ל שאינם כלולים בהם, ליבוא אישי. סדרי הכנסתם ארצה, שחרורם ורישויים של כלי הרכב החרגים מלווים בהוצאות רבות וטירחה, ועליהם להיות מאוחסנים בנמלים עד לשחרורם על פי החלטת ועדת היבוא; הדבר כרוך בתשלום של כופר שמטילה הוועדה, ובמתן הצהרה של המייבא שהוא יודע שאין חובה לתת לו שירותי תחזוקה בארץ, וכן אישור מתלקת התקינה של האגף, שהרכב עומד בדרישות החובה והבטיחות שנקבעו בטרם נרשם ברשומות אגף הרישוי. שכחים גם מקרים של הונאה, שבהם בבדיקות בארץ מתגלה ליבואן האישי שהרכב שייבא הוא מדגם מיושן יותר, או מיד שנייה ושלישית.

משרד התחבורה והלשכה המרכזית לסטטיסטיקה מפרסמים מדי שנה בשנה את השינויים שחלו במצבת כלי הרכב במדינה, תוך חלוקה לסוגים, אך בנתונים אלה אין התייחסות לדרכי רכישת הרכב ואין נתונים על היקף היבוא האישי, אלא אומדנים בלבד. בהעדר נתונים מדויקים אסף משרד מבקר המדינה נתונים על יבוא רכב דרך נמל אשדוד, תוך מיון — לפי יבוא על ידי סוכנים מורשים ויבוא אישי (שני שלישים מכלל יבוא הרכב על ידי סוכנים ורובו הגדול של היבוא האישי בוצעו דרך נמל אשדוד). הנתונים שנאספו התייחסו לחמישה חודשים (20.5.83—21.12.82). התברר, שבתקופה האמורה יובאו כ-30,000 כלי רכב והיבוא האישי נע בין כ-300 לכ-500 כלי רכב בחודש — כ-5%—8% מכלל יבוא זה. ממעקב אחר סדרי הטיפול בכלי הרכב במכס ושחרורו ממחסני הנמל; מתברר, שהיבוא האישי מאופיין בכך שרובו בוצע בדרך מסחרית באמצעות יבואנים ליבוא אישי, ולא דווקא על ידי אזרחים החפצים לייבא בעצמם כלי רכב לשימושם.

2. סמוך למועד פרסומו של צו היבוא החלו כמה משרדי תיווך וייעוץ לעסוק גם ביבוא אישי של כלי רכב בהיקף מסחרי. היות וכדי לפעול בתחום זה אין צורך בהשקעה גדולה, כיוון שהלקוח מממן בכספו את הרכישה, גדל בהדרגה מספר המשרדים העוסקים ביבוא האישי וגדל היקפו; הכינוי מתווך או יועץ בא כדי למנוע אפשרות מהרשות המוסמכת להגיש תביעה נגד גורמים אלה על שהם מייבאים רכב, בלי שקיבלו רשיון לכך מטעמה ובלי שהם חייבים בעמידה בתנאים שקבע צו הפיקוח.

המצב הקיים איננו מתיישב עם רוח צו היבוא, שלפיו רשאי אדם לייבא טובין באמצעות סוכן ליבוא אישי, למעט רכב מנועי כמשמעותו בפקודת התעבורה, ובלא שתחולנה עליהם החובות, כגון: הפעלת מוסך מרכזי ומוסכים מורשים שהיקפם תואם, יחסית, את מספר כלי הרכב שהוא מכר; אחזקה של מלאי חלפים; הבטחת טיב, ורמה של שירות וטיפול בלקוחות החלים על היבואנים המורשים (בעניין זה ראה גם דו"ח שנתי 29, עמ' 545). כתוצאה מכך אינה מושגת במלואה

* בנושא פעולות ועדת היבוא, ראה בדו"ח זה, להלן בעמ' הבא.

מדיניות המשרד, שהיא — להבטיח שהרכב המיובא יהיה ברמה תקינה העונה על דרישות הבטיחות בדרכים ועל איכות הסביבה, וכן לקיים ולשפר את התשתית לתחזוקה ולהבטיח מתן שירות ברמה נאותה.

על פי כתב ההסמכה שניתן למחלקת התביעות של משרד התחבורה, על ידי היועץ המשפטי לממשלה, הוסמכו עורכי הדין המועסקים בה לפעול כתובעים בבתי המשפט. מתברר, שלרוכש כלי הרכב באמצעות הגורמים הנזכרים לעיל אין הגנה על פי צו הפיקוח: מחלקת התביעות, המטפלת בתלונות, פתחה עד למועד סיום הביקורת — יולי 1983 — חמישה תיקים המתייחסים לנושא, ובסופו של דבר הוגש כתב אישום רק במקרה אחד בגין מכירת רכב חדש מיובא, בלי שהמוכר קיבל רשיון לכך מהרשות המוסמכת.

מעיון בתיקי המחלקה עולה, שמרבית משרדי התיווך והיועץ המייבאים רכב אישי ארצה, מציינים בגוף החוזה שאין הם יבואני רכב, אלא מתווכים בין הרוכש לבין הספק בחו"ל ומסייעים ברכישת הרכב, בהבאתו ארצה, בשחרורו מהמכס וברישומו כדין במדינת ישראל תמורת דמי עמלה. המתווך או היועץ אינו חייב, לפי החוזה, בכל אחריות בתהליך ביצוע ההזמנה וכן לתקינות הרכב והאחריות התקופתית. מחוזים, שבהם עיינה הביקורת, עולה, שאין בהם כל התחייבות שהרכב המוזמן יהיה חדש. קיימים גם משרדי תיווך שאינם עורכים כלל כתבי הזמנה חוזיים, אלא רושמים על דף נייר, אשר בראשו נתונים בדבר פרטי העסק וכתובתו, את פרטי המזמין, סוג התוצר והדגם המוזמן.

מהאמור לעיל יוצא, שבעקבות מתן היתר ליבוא אישי של כלי רכב קיימות במדינה שתי מערכות מסחריות לייבוא ולשיווק של כלי רכב. מערכת אחת מורכבת מיבואני הרכב המורשים, המייצגים ישירות יצרנים הפועלים לפי צו הפיקוח ובהתאם לחנאים ולמדיניות שקבע משרד התחבורה. המערכת השנייה אינה כפופה לצו הפיקוח ובפועל היא מבצעת את פעילותה על ידי מספר רב של משרדי תיווך ויועץ. פעילות זו מתאפשרת בעיקר עקב כך, שבעת שהותר היבוא האישי של כלי רכב, ב-1978, לא נצפתה תופעה זו, ולא הוגדר בצו היבוא מהו סוכן ליבוא אישי ותחומי פעולתו, לרבות אחריותו לפעולות שהוא מבצע.

אם משרד התחבורה דבק במדיניותו לעניין יבוא כלי רכב ומתן שירות לרכב כפי שנקבע בצו הפיקוח, יש מקום, לדעת הביקורת, לנקוט צעדים תחקיקתיים שיבטיחו מימוש של מדיניות המשרד בתחום של יבוא כלי רכב.

פעולות ועדת היבוא

הביקורת עיינה בתרשומות מדיוני ועדת היבוא, שהתכנסה פעם בשבוע בתקופה ינואר 1981 — מארס 1983 ודנה במאות מקרים של יבוא חריג של כלי רכב. נבדקה בעיקר מידת ההתאמה של החלטותיה למדיניות שקבע משרד התחבורה בתחום זה.

1. לצורך מתן מידע לציבור המעוניין ביבוא אישי של כלי רכב, מפרסמת הרשות המוסמכת חוברות ובהן פירוט כלי הרכב המותרים ביבוא אישי והתקנים המחייבים של דרישות החובה לכלי רכב אלה. עד למועד סיום הביקורת נערכו והופצו שמונה חוברות, שכל אחת מהן התייחסה לשנה אחת או לחלק ממנה. החוברת כוללת את שמות יצרני הרכב, הכינוי המסחרי של הדגמים השונים, הקוד הטכני של כל דגם, סוג הדגם ושנת הייצור. החוברות נמסרות לכל דורש ומופצות בגופים שונים הפועלים בחו"ל, כגון משרד החוץ והסוכנות היהודית, כדי שיובאו לידיעת ציבור המעוניינים.

על הכנת רשימת הדגמים המותרים ליבוא אישי ומפרטיהם ממונה מחלקת התקינה הפועלת במסגרת האגף. על המחלקה לערוך בדיקות לדגמי הרכב החדשים שיובאו או יוצרו בארץ, לבחון ולאשר אותם מבחינת התאמתם לדרישות התקנות, ובמיוחד עמידתם בדרישות הבטיחות, וכן התאמתם לתנאי הארץ ולתקנים שנקבעו. על פי הסדר, הקבוע מזה שנים מספר, מספק כל יבואן רכב מורשה אביטיפוס של דגם רכב המתוכנן להפצה בארץ והוא נבדק במסלול מיוחד שהוכשר לצורך בחינה זו ליד משרד הרישוי המחוזי של תל אביב והמרכז. האישור שניתן לדגם רכב שעמד בבחינה זו מאפשר ליבואן לייבאו ולמוכרו בארץ והוא גם נכלל ברשימות היבוא האישי שמותר להביא ארצה (בעניין זה ראה דו"ח שנתי 29, עמ' 543).

2. בתקופה הנסקרת גדל היקפו של היבוא האישי בצורה משמעותית וכמו כן גדל מספר כלי הרכב החריגים שיובאו ארצה, שכללו תוצרים ודגמים שלא אושרו; גובי המכס בנמלים עכבו את שחרורם של כלי רכב אלה עד שוועדת היבוא קבעה כיצד יש לנהוג בהם. מתברר, שברוב המקרים

אשרה הוועדה את שחרור כלי הרכב החריגים בהטילה על בעליו כופר שנקבע על פי שיקול דעתה. ועדת היבוא מתנה, בין היתר, את אישורה לרישום של כלי רכב חריג באישור של מחלקת התקינה. מתברר, שבתקופה שלפניה מאז הותר היבוא האישי, אשרה מחלקת התקינה מספר משמעותי של כלי רכב שהובאו ביבוא אישי מארצות הברית ושמנועיהם צורכים דלק נטול עופרת, כנהוג שם, בעוד שהדלק המשווק בישראל מכיל עופרת. תנועת כלי רכב אלה בדרכי הארץ, תוך שימוש בדלק המקומי גורמת, בין היתר, להגברת זיהום האוויר ולצריכת דלק מוגדלת. בתשובתו של המשרד נמסר, שנוכח חומרת הבעיה החליט האגף, במאי 1983, על הפסקה מוחלטת של יבוא אישי של רכב מארצות הברית, אשר מותאם לדלק נטול עופרת.

3. לעניין יבוא כלי רכב חריגים, שיובאו ארצה שלא כדין, נותנת ועדת היבוא, בדרך כלל, משקל להמלצות האגף. כדי לבסס את ההחלטות בנושא זה הטיל האגף, באפריל 1982, על נציגו בוועדה להמליץ לפעול על פי קריטריונים קבועים ולפלג את העבירות על דיני היבוא של רכב ביבוא אישי לארבע קבוצות עיקריות, על פי חומרת החריגים. לגבי שלוש קבוצות הומלץ בפני הוועדה לשחרר את הרכב תוך הטלת כופר בשיעור יחסי לחומרת העבירה, ואילו לגבי הקבוצה הרביעית — יבוא רכב מסוג שאין לו סוכן מורשה בארץ — הומלץ לוועדה להחזיר את כלי הרכב לארץ המוצא. בעליו של הרכב, שהוחלט לשחררו על פי הקריטריונים, מחוייב להכניס ברכבו את השינויים הנדרשים על ידי מחלקת התקינה; כן עליו לחתום על כך שידוע לו שהרכב שהוא יבא עלול להיתקל בקשיי תחזוקה ושירות.

המלצות אלו אינן חלות על כל מגזרי האוכלוסיה והוועדה נהגה בצורה שונה בהתייחסה לקבוצות אוכלוסייה כמו עולים חדשים, תושבים חוזרים ומקבלי מתנות. כדי לפשט את התהליך ולמנוע התרוצצות בין הרשויות סוכם בפברואר 1982 בין נציגי משרד התחבורה והמס, שגובי המכס יוסמכו לשחרר את כלי הרכב של עולים חדשים ותושבים חוזרים, ששהו לפחות שנתיים בחו"ל, בתנאי שכלי הרכב מצויד במנוע בנוי ומערכת היגוי שמאלית, הוא היה בבעלותם לפחות שישה חודשים בטרם עלו או חזרו ארצה, ושנת ייצורו של הרכב הייתה פחות מחמש שנים לפני יום העלייה. עולים חדשים, שהביאו את הרכב שהיה בבעלותם והוא לא ענה על קריטריונים אלה, סוכם לזמנם לדיון בוועדת היבוא, מתוך מגמה להקל עליהם ככל שניתן הדבר.

4. — למרות, שמותר, ככלל, לייבא ביבוא אישי אך ורק רכב משנת הייצור השוטפת או מהשנה הקודמת לה בתנאי שלא נסע יותר מ-3,000 ק"מ, אושר לתושבים בארץ יבוא אישי של כלי רכב ישנים יותר, שנימקו יבוא זה בכך שקיבלו את הרכב כמתנה, והוועדה אשרה מפעם לפעם יבוא חריג זה, תוך הטלת כופר. בסוף יוני 1983 הוחלט, כי ינהגו ברכב שיובא כמתנה באותן אמות מידה הנהוגות לגבי כל יבוא אישי.

5. חלק ט' לתקנות התעבורה, התשי"א-1961, הדן בסדרי תנועה בין-לאומיים, קובע, שרכב פרטי הרשום בארץ מוצאו פטור מחובת רישום ורישוי במשך שנה אחת מיום כניסתו למדינה; אם בעליו הרשום יעזוב את המדינה תוך השנה, עליו ליטול את הרכב עימו. בפני הוועדה מובאים אותם מקרים, שבעלי רכב מדגמים או מסוגים חריגים, מחליטים להישאר בארץ לצמיתות; אם הם מקבלים מעמד של עולים חדשים, נוהגת הוועדה לאשר את רישום הרכב בארץ, בהתאם למדיניות שנקבעה בתחום זה. מפעם לפעם מובאים לדיון מקרים, שבהם בעלי הרכב הזר אינם מעוניינים להחזירו עמם לחו"ל, ומבקשים למכרו בארץ. בהתאם לתקנות התעבורה אמורה הוועדה לדחות בקשות אלו.

— היו מקרים מספר שהוועדה אשרה מכירה ורישום של כלי רכב של תושבי חוץ בניגוד לתקנות האמורות. בתשובתו של משרד התעשייה והמסחר למשרד מבקר המדינה, מנובמבר 1983, נאמר, כי בעתיד לא תדון הוועדה במקרים שעליהם חלות תקנות התעבורה.



סדרי רכישת רכב חדש מיבואנים ומתן שירותי תחזוקה על ידיהם הוסדרו בצו הפיקוח על מצרכים ושירותים בשנת 1978. כמזכר סמך לכך הותר לאזרח במדינה לייבא כלי רכב אחד לשימוש האישי או המשפחתי, בתנאי שכלי הרכב יהיה מתוצר ומדגם שנבדק ואושר על ידי הרשות המוסמכת, ככלי רכב העומד בתקנים ובקריטריונים המחייבים בארץ.

מממצאי הביקורת עולה, שהיקפו של היבוא האישי גדל בשיעור משמעותי, כאחר שהוא בוצע רובו כאמצעות גורמים מסחריים המתווכים בין רוכשי כלי הרכב בארץ לבין הספקים הזרים בחוץ.

לארץ, כלי שניתן היה להחיל עליהם את צו הפיקוח. כן גדל בשיעור ניכר היקף היבוא האישי של כלי רכב חריגים, החסרים תשתית תחזוקתית בארץ והעוללים לגרום מפגעים בטיחותיים וסביבתיים. כדי למנוע פגיעה בתשתית התחזוקתית בעתיד, עניין שהוא בין המטרות העיקריות במדיניות משרד התחבורה בתחום זה, וכדי להבטיח מתן השירותים הנחוצים לרכב, מן הראוי שיינקטו צעדים תחזוקתיים להסדרת הנושא ולהנעת האינטרסים של הציבור.

תקלות במנועי בניין

בשנת 1982 הגיעו למשרד התחבורה תלונות מיבואן של מכוניות מתוצרת יצרן אירופי ידוע, ואחר כך גם מאחדים מעמיתיו, כי במנועי בניין של מכוניות מהדגמים של שנת 1979 ואילך נתגלו תקלות. עיקר התקלות — סתימות במאייד ומשקעים בתא השריפה, והן יוחסו לאיכות הבניין המשווק בארץ. בירורים, שערך משרד התחבורה במסכים, העלו, כי התקלות התחילו בקיץ 1981 בצפון הארץ וכי ניתן להתגבר עליהן על ידי הוספת תוספים לבניין*.

משרד מבקר המדינה בדק בחדשים דצמבר 1982 — דצמבר 1983, לסירוגין, את הנושא באגף לרכב ושירותי תחזוקה שבמשרד התחבורה; בירורי השלמה נערכו במינהל הדלק שבמשרד האנרגיה והתשתית, במכון התקנים הישראלי ובשתי חברות בענף הדלק, העומדות לביקורת מבקר המדינה — בתי זיקוק לנפט בע"מ ופז חברת נפט בע"מ.

נמצא, שדעות בעלי המקצוע מצביעות על מכלול גורמים לתקלות, ביניהם מבנה המנוע, רמת אחוקתו והתאמת הדלק למנוע.

המנוע ואחזקתו. המנועים, שבהם הופיעו התקלות, הם מדגמים חדישים, שהוכנסו בהם שיפורים כדי לצמצם את זיהום האוויר, בפרט במערכות המאייד והנשם**. עקב כך רגשים דגמים אלה יותר מקודמיהם.

הבניין. המידע, שנתקבל, כאמור, בדבר התקלות, מצביע גם בכיוון טיב הדלק: שיטות הפקת הבניין בבתי הזיקוק שונות בחיפה מאלה שבאשדוד. כתוצאה מכך שונות גם תכונות הבניין המיוצר בכל אחד מהם; ניתן לראות בשוני זה הסבר להופעת התקלות בצפון הארץ, שבו משווק בניין מחיפה. בהקשר זה תכונת הבניין הנוגעת לענין היא תכולת השרף בבניין (להבדיל ממספר האוקטן הנוגע להיבטים אחרים של פעולות המנוע), וזו גבוהה יותר בבניין המיוצר בחיפה.

תכולת השרף נמדדת במעבדה על פי הכמות של "שרף קיים לאחר שטיפה". לפי התקן הישראלי ת"י 90 — חומרי דלק פהמימניים: בניין למנועים — השיעור המירבי המותר הוא 7 מיליגרם (להלן — מ"ג) למאה סנטימטר מעוקב (להלן — סמ"ק) של בניין. השיעור המירבי המותר לפי תקנים זרים הוא 5 (בארצ"ב, בבריטניה, בגרמניה, בשבדיה) — 10 (בצרפת). בשנת 1983 ערך מכון התקנים הישראלי בדיקה מחדש של התקן הישראלי, בין היתר בנוגע לשיעור המירבי המותר של שרף, וזה הועמד על 5 מ"ג למאה סמ"ק. ת"י 90 הוא תקן רשמי מחייב; בתחילת שנת 1984 עומד להסתיים תהליך החלפתו בתקן המתוקן; בכך תקבל חוקף מחייב גם הורדת השיעור המירבי המותר של שרף כאמור.

על פי רוב אין שיעור השרף שמוצאים בבניין בארץ ובחול"ל מגיע לכדי 5 מ"ג למאה סמ"ק, גם לא בבניין המיוצר בחיפה. מסקרי המבדקה הכימית של מוסד הסכנין למחקר ולפיתוח על שינויים באיכות הבניין, המסכמים את תוצאות הבדיקה המעבדתית של דגימות בניין שנוטל מינהל הדלק — עולה, כי בשנת 1981 היתה עליה בתכולת השרף הממוצעת, בחלק מהדגימות עלה שיעורו על 5 מ"ג למאה סמ"ק והגיע לשיעור התקן דאז (7 מ"ג למאה סמ"ק), ובמקרים אחדים אפילו עבר אותו.

עם החלת התקן המתוקן, שהוא מחמיר יותר, יידרשו היצרנים (בתי הזיקוק), המשווקים והרשות המוסמכת (מינהל הדלק) ליתר הקפדה על תכולת השרף. בתי הזיקוק הודיעו בינואר 1984 למשרד מבקר המדינה שהם אינם צופים קשיים במילוי כל דרישות התקן המתוקן.

* תוסף — חומר שמוסיפים לבניין כדי להקנות לו תכונות רצויות.

** נשם — צינורית ליציאת אדים מבית הארכובה של המנוע; כרגיל יוצאים האדים לחלל האוויר; בדגמים חדישים הם מועברים לשריפה במנוע. נמצאו מקרים, שמוסכים פירקו את מערכת הנשם; בכך הגבירו את זיהום האוויר והזכיות, שמונעים חדישים מחייבים הדרכה ופיקוח מוגברים במוסכים. בדבר פיקוח על המוסכים ראה דו"ח שנתי 38, עמ' 295.

לארץ, כלי שניתן היה להחיל עליהם את צו הפיקוח. כן גדל בשיעור ניכר היקף היבוא האישי של כלי רכב חריגים, החסרים תשתית תחזוקתית בארץ והעוללים לגרום מפגעים בטיחותיים וסביבתיים. כדי למנוע פגיעה בתשתית התחזוקתית בעתיד, עניין שהוא בין המטרות העיקריות במדיניות משרד התחבורה בתחום זה, וכדי להבטיח מתן השירותים הנחוצים לרכב, מן הראוי שיינקטו צעדים תחזוקתיים להסדרת הנושא ולהנעת האינטרסים של הציבור.

תקלות במנועי בניין

בשנת 1982 הגיעו למשרד התחבורה תלונות מיבואן של מכוניות מתוצרת יצרן אירופי ידוע, ואחר כך גם מאחדים מעמיתיו, כי במנועי בניין של מכוניות מהדגמים של שנת 1979 ואילך נתגלו תקלות. עיקר התקלות — סתימות במאייד ומשקעים בתא השריפה, והן יוחסו לאיכות הבניין המשווק בארץ. בירורים, שערך משרד התחבורה במסכים, העלו, כי התקלות התחילו בקיץ 1981 בצפון הארץ וכי ניתן להתגבר עליהן על ידי הוספת תוספים לבניין*.

משרד מבקר המדינה בדק בחדשים דצמבר 1982 — דצמבר 1983, לסירוגין, את הנושא באגף לרכב ושירותי תחזוקה שבמשרד התחבורה; בירורי השלמה נערכו במינהל הדלק שבמשרד האנרגיה והתשתית, במכון התקנים הישראלי ובשתי חברות בענף הדלק, העומדות לביקורת מבקר המדינה — בתי זיקוק לנפט בע"מ ופז חברת נפט בע"מ.

נמצא, שדעות בעלי המקצוע מצביעות על מכלול גורמים לתקלות, ביניהם מבנה המנוע, רמת אחוקתו והתאמת הדלק למנוע.

המנוע ואחזקתו. המנועים, שבהם הופיעו התקלות, הם מדגמים חדישים, שהוכנסו בהם שיפורים כדי לצמצם את זיהום האוויר, בפרט במערכות המאייד והנשם**. עקב כך רגשים דגמים אלה יותר מקודמיהם.

הבניין. המידע, שנתקבל, כאמור, בדבר התקלות, מצביע גם בכיוון טיב הדלק: שיטות הפקת הבניין בבתי הזיקוק שונות בחיפה מאלה שבאשדוד. כתוצאה מכך שונות גם תכונות הבניין המיוצר בכל אחד מהם; ניתן לראות בשוני זה הסבר להופעת התקלות בצפון הארץ, שבו משווק בניין מחיפה. בהקשר זה תכונת הבניין הנוגעת לענין היא תכולת השרף בבניין (להבדיל ממספר האוקטן הנוגע להיבטים אחרים של פעולות המנוע), וזו גבוהה יותר בבניין המיוצר בחיפה.

תכולת השרף נמדדת במעבדה על פי הכמות של "שרף קיים לאחר שטיפה". לפי התקן הישראלי ת"י 90 — חומרי דלק פהמימניים: בניין למנועים — השיעור המירבי המותר הוא 7 מיליגרם (להלן — מ"ג) למאה סנטימטר מעוקב (להלן — סמ"ק) של בניין. השיעור המירבי המותר לפי תקנים זרים הוא 5 (בארצ"ב, בבריטניה, בגרמניה, בשבדיה) — 10 (בצרפת). בשנת 1983 ערך מכון התקנים הישראלי בדיקה מחדש של התקן הישראלי, בין היתר בנוגע לשיעור המירבי המותר של שרף, וזה הועמד על 5 מ"ג למאה סמ"ק. ת"י 90 הוא תקן רשמי מחייב; בתחילת שנת 1984 עומד להסתיים תהליך החלפתו בתקן המתוקן; בכך תקבל חוקף מחייב גם הורדת השיעור המירבי המותר של שרף כאמור.

על פי רוב אין שיעור השרף שמוצאים בבניין בארץ ובחול"ל מגיע לכדי 5 מ"ג למאה סמ"ק, גם לא בבניין המיוצר בחיפה. מסקרי המבדקה הכימית של מוסד הסכנין למחקר ולפיתוח על שינויים באיכות הבניין, המסכמים את תוצאות הבדיקה המעבדתית של דגימות בניין שנוטל מינהל הדלק — עולה, כי בשנת 1981 היתה עליה בתכולת השרף הממוצעת, בחלק מהדגימות עלה שיעורו על 5 מ"ג למאה סמ"ק והגיע לשיעור התקן דאז (7 מ"ג למאה סמ"ק), ובמקרים אחדים אפילו עבר אותו.

עם החלת התקן המתוקן, שהוא מחמיר יותר, יידרשו היצרנים (בתי הזיקוק), המשווקים והרשות המוסמכת (מינהל הדלק) ליתר הקפדה על תכולת השרף. בתי הזיקוק הודיעו בינואר 1984 למשרד מבקר המדינה שהם אינם צופים קשיים במילוי כל דרישות התקן המתוקן.

* תוסף — חומר שמוסיפים לבניין כדי להקנות לו תכונות רצויות.

** נשם — צינורית ליציאת אדים מבית הארכובה של המנוע; כרגיל יוצאים האדים לחלל האוויר; בדגמים חדישים הם מועברים לשריפה במנוע. נמצאו מקרים, שמוסכים פירקו את מערכת הנשם; בכך הגבירו את זיהום האוויר והזכיות, שמונעים חדישים מחייבים הדרכה ופיקוח מוגברים במוסכים. בדבר פיקוח על המוסכים ראה דו"ח שנתי 38, עמ' 295.

תוספים לבנוזין. בעקבות המידע, שנתקבל כאמור ממוסכים, בדבר השימוש בתוספים להתגברות על התקלות, התברר, כי בעת שנתגלו תקלות דומות במדינה אחת באירופה המליץ יצרן הרכב ב"ידיעון לשירות" שהפיק להשתמש בתוסף; בארץ ניתן להשיג תוספים כאלה.

לדעת הביקורת מן הראוי, שמשרד התחבורה יוסיף ל"רשימת דרישות החובה לכלי רכב" הצהרה של היצרן, שבה יצוין אם ברכב מתוצרתו נחוץ או רצוי להשתמש בתוספים לבנוזין — מידע שיוכח בחשבון בשיקולי המשרד בדבר התרת היבוא, וכן התחייבות של היבואן להביא את הפרטים בנדון מראש לידיעת רוכשי הרכב.

המצב הנוכחי והתפתחויות צפויות. משרד התחבורה הודיע בדצמבר 1983 למשרד מבקר המדינה, כי במרוצת 1983 נתמעטו עד מאוד התלונות בנושא הנדון. לדעת משרד התחבורה, הבעיות שהתעוררו לגבי טיב הבנוזין מצאו בינתיים את פתרונן, אך צפוי שהן תהיינה קשות יותר, ככל שישתכללו מנועי הרכב וככל שעקב המעבר משימוש במוזוט לשימוש בפחם במשק הישראלי יגדל חלקו של בנוזין מפיצות* בכלל הבנוזין המיוצר בארץ.

עוד הודיע משרד התחבורה, כי תוך מגע עם גורמים באירופה הוא מברר, אם אין להוסיף לתקן הבנוזין דרישות לגבי תכונות בנוזין, שאינן כלולות עד עתה בתקנים. מן הראוי, לדעת הביקורת, שהשאלה תידון באופן מקיף בוועדת התקינה של מכון התקנים הישראלי.



ככל שניתן לשחזר לאחר מעשה את השתלשלות האירועים, הגבירו שכלולים, שהוכנסו במנועים מכוניות מוגזמים מסויימים, את רגישות המנועים לטיב הבנוזין, וכאשר עלתה זמנית תכולת השרף בבנוזין, התגלו בהם תקלות. הקפדה על מילוי דרישות הטיב שבתקן הישראלי לבנוזין, שהוחמרו מאז, מצד אחד וידיעה מוקדמת על מידת הורקקותם של מנועים לתוספים לבנוזין מצד שני עשויות למנוע הישנות התקלות.

ממצאי מעקב

המחלקה לקציני בטיחות בתעבורה

ד"ח שנתי 32, עמ' 452

לפי תקנות התעבורה, התשכ"א — 1961 (להלן — התקנות), חייב כל בעל מפעל שלו 20 כלי רכב ויותר הרשומים בבעלותו, או שמופעלים או מנוהלים על ידיו או באמצעותו, בהעסקת קצין בטיחות, כדי להבטיח רמת בטיחות נאותה לכלי הרכב של אותו מפעל. חרף העובדה, שהדרישות מאלה המבקשים לשמש כקצין בטיחות (להלן — המבקש) מוגדרות בתקנות, מציגה המחלקה בפניהם דרישות נוספות, העומדות בסתירה לתקנות: במסמך שמפיצה המחלקה כתדפיס מהתקנות, וכן בהתכתבות עם מבקשים, הם נדרשים להוכיח שסיימו לפחות 11 שנות לימוד במקום 10 כנדרש; כן נדרש ממבקש, שהורשע בעבירת תעבורה, שתחלופנה שנתיים מאז ההרשעה עד להסמכתו, בעוד שבתקנות נדרש פרק זמן של שנה אחת בלבד; עוד נמנעת המחלקה מלתת אישור לקצין בטיחות לעבוד במפעל, אם קיימת קירבה משפחתית בינו לבין בעל המפעל, או אם הוא אחד השותפים בו, בנימוק שהדבר נוגד את תקנות התעבורה; משרד מבקר המדינה לא מצא סימוכין בתקנות לנימוק זה.

המחלקה ממשיכה לדרוש מהמבקשים להוכיח, שסיימו לפחות 11 שנות לימוד במקום 10 כנדרש, בלא ששינתה את התקנות. לגבי יתר דרישות המחלקה, שעליהן העירה הביקורת שהן סתרו את הנדרש בתקנות, לא נמצאו מקרים נוספים כאלה בביקורת המעקב.

* פיצוח — תהליך להפיכת תוקיני נפט כבדים לקלים; התהליך מופעל בארץ בבית הוויקוק בחיפה. עליית חלקו של בנוזין מפיצוח תעלה את תכולת השרף הממוצעת בבנוזין המשוק בארץ, ואילו השתכללות נוספת של המנועים תדרוש אולי בנוזין דל-שרף במיוחד.