

פ ר ר ט ו ק ו ל מ ס י 30 / ד

מישיבת ועדת הכלכלה, מיום ג', י' סיוון תשי"ט -  
16.6.59, בשעה 11.00.

=====

נכחד : חברי הוועדה :

ב. אבניאל - היו"ר  
 י. אסא  
 ג. אזניה  
 ש. שורש  
 ס. אולמרט  
 ע. איכילוב  
 ש. פרלשטיין  
 ש. בז'רנו  
 א. תלמי  
 ס. אונא  
 ג. שוקן  
 ע. דגני

מוזמנים :

ד"ר ידין - משנה ליועץ המשפטי  
 מר לויין - מנהל מינהל המים  
 מר וירשובסקי - יועץ משפטי  
 מר גבעוני - מטעם האוצר  
 מר גלאס - מטעם משרד המשפטים  
 מר דרזין - מטעם משרד המשפטים  
 מר פלקסר - מזכיר הוועדה

- סדר-היום :
1. חוק המים, תשי"ח-1957
  2. חוק בדבר הפעלת רכב מנועי בבנוזין, תשי"ט-1959

היו"ר ב. אבניאל :

ש. שורש :

אני פותח את הישיבה.  
 אני רוצה לבקש את הוועדה שבישיבה הבאה  
 בחזור עוד לדון בחוק ההגבלים העסקיים.  
 דומני שבנוגע לשני סעיפים של החוק נוכל לבוא לידי דעה אחידה. אני  
 מוכן להצטרף לדעה שגם על חברות ממשלתיות תחול חובת הרישום.

היו"ר ב. אבניאל :

אעשה כמסלאתך ואעמיד את העניין בסדר-  
 היום של הישיבה בשבוע הבא. אני מניח  
 שנוכל לסכם ללא ויכוח.

ש. בז'רנו :

אני מבקש לקבל את הנוסח הסופי של החוק,  
 כפי שתקבל בוועדה.

היו"ר ב. אבניאל :

תוכל לקבלו אצל המזכיר. אם תציע הצעות  
 קונקרטיות נקדיש גם להן בירור והצבעה.

חוק המים

היו"ר ב. אבניאל:

בהתאם למוסכם בישיבה הקודמת חה"כ איכילוב יצמק את התנגדותו לביטול שלושה סעיפים במג"ל

ע. איכילוב:

הסעיף הראשון שאני מתנגד לביטולו הוא סעיף 1269 של המג"ל. קודם אקרא את הסעיף ואח"כ אצמק את התנגדותי למחיקתו. הסעיף אומר: "אין אחד השותפים בנהר השותפות רשאי לפתוח ממנו נחל אחר, היינו, אמת מים או תעלה, אלא ברשות האחרים. וכן לא יוכל לשנות את הסדר הקבוע של התור הישן. אף אין הוא רשאי להשקות במים אלה שדה אחרת שברשותו, שאין לה זכות השקאה מאותו הנהר. ואפילו אם הסכימו לכך השותפים רשאים הם או יורשיהם לחזור בהם".

בשטח שבין ראש העין ותחנת רידינג מתפלג נהר שקוראים לו ירקון. יש להניח כי הנהר הזה הגיע לעולם יחד עם בריאת העולם. אינני תובע חזרה את יצירת הנהר. כמו כן אין לי שום ידיעות על מה שנעשה לאורך גדותיו בתקופה הקדומה, אבל יש לי ידיעות על מה שנעשה בסביבה זו ב-50 השנים האחרונות. אני יודע שמטעים נוטעו על שפת הירקון, ואני יודע שהמטעים היהודיים הראשונים ניטעו לפני כ-60 שנה, בתוך זה גם הפרדס שלנו, אבל אינני מדבר עכשיו על הפרדס שלנו אלא על הפרדסים של יהודים אחרים. אחד מהם אני יודע בדיוק שהוא ניטע לפני 55 שנה. פרדס זה נושע במקום זה, אם כי היו אדמות הרבה יותר טובות לפרדסים, בהתחשב בעובדה שלא צריך לחפור באר. אז חפרו בארות ועל-ידי מעגלות היו שואבים את המים. הפרדס הזה ניטע משום שהיה על יד הירקון ומשום שיכלו להשקות אותו על-ידי שאיבת מים מהירקון.

בהזדמנות אחרת סיפרתי כבר שחברת החשמל, כיוורשת של חברת "גאולה" - אנ"בצאלל יפה", כמו שזה נקרא - ואשר קיבלה את הקונצסיה של חברת "גאולה", נשפטה בבתי-המשפט, על הזכות או אי-הזכות לשאוב מים מהירקון. היות והחברה קיבלה קונצסיה היא זרשה לאסור על בעלי פרדסים אלה לשאוב מים. היא לא נשפטה עם פרדסנים ערביים, מכל מיני נימוקים, אבל מבחינה משפטית אין הבדל; אם בית-המשפט היה פוסק נגד איכילוב הוא היה פוסק גם נגד אחרים. המשפטים נמשכו 17 שנה. העניין הגיע לבית-הדין העליון אשר החזיר את המשפט לאיבטנציה נמוכה יותר.

כאשר קמה מדינת ישראל ומשרד המשפטים חיטט בכל תיקי בתי-המשפט כדי לחסל עניינים אז הוא מצא גם את התיק הזה של המשפטים האלה. ביום אחד קיבלנו הזמנה לבית-המשפט. הופיעו במשפט בא-כוח הממשלה ובא-כוח חברת החשמל. המשפט היה מעניין מאד ובסופו הוצא פסק-דין. בפסק הדין היו שני חלקים. בחלק האחד קבע השופט כי מבחינה משפטית הבעלות על המים היא בידי המדינה. אולם יחד עם זה קבע פסק הדין שכל אלה ששאבו מים מהירקון, לפני שחברת החשמל קיבלה את הקונצסיה, זכאים להמשיך לשאוב, בהיקף צרכי נחלאותיהם. אז חלק מהפרדסנים התחילו לשאוב בעצמו וחלק התפטר עם חברת החשמל. אני, למשל, התפטרתי עם חברת החשמל על בסיס של מחיר דומה, שווה פחות או יותר, למחיר המים שעלה לי כאשר שאבתי בעצמי. לכן התפלאו לשמוע שלנו עולה גרוש מטר מעוקב מים ולא 5,4 או 6 גרוש כמו שעולה לפרדסנים אחרים. חלק מבעלי הפרדסים סרבו לעשות פשרה והמשיכו להשקות את נחלאותיהם ע"י שאיבה עצמאית בזכות שבית-המשפט נתן להם.

כל זה היה תקין עד ש"מקורות" ביצע את מפעל "הירקון - לנגב". וכאשר הוסיפו לזה את ההסכם בין "מקורות" ועיריית תל-אביב, ז.א. הפעלת השאיבה - לאט-לאט הירקון חדל להיות ירקון והתחיל להיות משהו אחר - אפיק, ערוץ או ביב שופכין. עכשיו לא אדבר על ביב שופכין מפני שהסעיף השני שאני מציע לא למחוק נגובע לענין זה.

יצא כך שלאור הסידורים של שאיבה ותיכנון בשביל תל-אביב והנגב - ואינני אומר עכשיו שום דבר ביחס לתיכנון - מי הירקון ירדו, ובשנועות האחרונים הם היו בכמות כזו ובגובה כזה שאי-אפשר היה לשאוב.

אבל הין חכמים - וזה מסק של ההסתדרות של 600 או 800 דונם - אשר בנו סכר ועל-ידי-כס העלו את גובה המים ויצרו בריכה.

ש. שורש: ואתם לפניכם.

ע. איכילוב: אינני מדבר על עצמי. אותם האנשים שאני מדבר עליהם באו בשבוע שעבר בבקר ולקחו אותי לפרדס. ראיתי את הפרדס ונבהלתי; כאילו ועמד להשרף. האנשים שאנן מים בזכות במשך קרוב ל-60 שנה עמדו פתאום בפני מצב שאין מים לשאיבה.

ש. שורש: האם יש יום מסויים שמסקים את המטע?

ע. איכילוב: אחד הפרדסים האלה הוא של 600 דונם ומסקים אותו יום ולילה בלי הפסק. אני רוצה שהאנשים האלה יקבל מים בזכות ולא בחסד.

מה אומר סעיף 1269 של המג'לה? - אין אחד השותפים בנהר השותפות רשאי לפתוח ממנו נחל אחר, היינו אמת מים או תעלה זהו ביטוי מלפני 100 שנה, אבל גם הנחת צינור מים פירושה תעלה - אלא ברשות האחרים. אבל גם אפילו אני הסכמתי לכך יכולים אח"כ לבוא היורשים שלי ולהתנגד למה שאני הסכמתי, והזכות שלהם נשמרת.

ש. שורש: בחוק יש סעיפים הדונים בהבטחת הזכויות.

ע. איכילוב: ברגע שנבטל סעיף זה הזכויות האלה בטלות. בדברי אינני מתכוון רק לירקון. בעוד 8 או 10 שנים יהיה אותו מצב בדרך ודפנה בגליל או באזור הדגניות, כאשר יהיה המוביל הארצי, כאשר תהיה חלוקת מים, כפי שמר שורש הציע, חלוקת מים צודקת - לא למישהו מעט ולמישהו הרבה.

ס. אולמרט: האמת היא שאתה נגד חלוקת מים צודקת.

ע. איכילוב: אני אומר זאת גם בכנסת. באופן תיאורטי יכול להיות מצב בעוד 10 שנים, כאשר תהיה חלוקת מים כמו שמר שורש מציע, שיגידו לך ולדפנה: אתם לא תשקו 5,000 דונם מטעים כי אם 2,000 דונם, כל הזכויות שלכם בטלות. ואני אומר: לא! אם פרדס שאב מים 70 שנה מהירקון אי-אפשר לשלול ממנו את הזכות הזאת.

עמדתי בעניין זה לראשוני פתח-תקוה כמו לראשוני דגניה א' ודגניה ב' ולראשוני דן ודפנה. אני בעד ניצול טוב של המים, שיפיקו מהם את המכסימום בשביל החקלאות. אין זה עומד בסתירה עם התפתחות המדינה אם שישקו באלף דונם פחות או במקום אחר. אני מתנגד שהחוק יקבע זאת. אם הסעיף הזה יימחק אז הם לא יקבלו את המים בזכות אלא יכתיבו להם תנאים. אם סעיף זה יישאר התיכנון לנגב יישאר אבל מנהל מינהל המים לא יכתיב להם תנאים, כי החוק מגן עליהם.

הין"ר ב. אבניאל: השקפתו של חה"כ איכילוב היא שאין לבצע תכנית לטובת המל"ל אלא בהסכמת אותם בודדים שזכויותיהם נפגעות. אני אומר: אפשר לבצע את התכנית אבל חייבים לפצות אותם נפגעים. אני רוצה לשאול את מר נוימן וחה"כ אולמרט האם בחוק נמצאים סעיפים המבטיחים כי הפרט יבוא על צדקו.

מ. אולמרט: אחרי דיונים של שנה וחצי שהחוק הזה אינו עוסק ברדיסטריבוציה של כמויות המים. הוא מצלם את המצב הקיים, רושם את כל הזכויות הקיימות, אבל אני מבין שלא יהיה מנוס אלא במשך הזמן נהיה חייבים לטפל בבעיה היסודית.

אשר לבעיה המעשית, בחוק יש מספיק סעיפים המבטיחים כי כל הרואה עצמו נפגע יכול לפנות לבית-דין.

אני רוצה הסבה נוסף: כיצד החוק המוצע מונע את האפשרות של קיפוח ועוול?

היו"ר ב. אבניאל:

מר נוימן:  
לפני שמקימים מפעל אזורי או ארצי יש לפרסם את התכנית ברציף כדי שכל מקופח פוטנציאלי יוכל להתנגד. כל הקמת מפעל קשורה בביקורת של האלמנט הזה - זכות המימון הקיימת.

אני חושב שהסעיף הזה מהמג"ל אינו משקף את יחסי הבעלות והזכויות על יד הירקון, הוא משקף את המצב בבית-שאן וביריחו. כזה היה המצב שם. נגד זה לחמנו כל השנים לפני קום המדינה, נגד זה שגם היורשים יוכלו לערער על הסכמת המוריש. לקבוע זאת כאידיאל - נראה לי כנוגד את רוח החוק.

### ה צ ב ע ה

הצעת חה"כ איכילוב, לא למחוק סעיף 1269 במג"ל - לא נתקבלה  
זכות הסתייגות לחה"כ איכילוב

ע. איכילוב:  
הצעתי השניה היא לא למחוק סעיף 1322 של המג"ל. סעיף זה אומר: "נהר השותפים, הרי חובת ניקויו על בעליו, כלומר, על בעלי זכות ההשקאה ממנו; ואין לשתף את בעלי זכות השתיה בהוצאות התיקון והחטיטה".

לא סוד הוא המצב שנוצר בכל שטח המגורים סביב הירקון. נוצר מצב חמור שאסור היה להגיע אליו, ואם הגיעו אליו היו צריכים לטפל בו בדחיפות.

ובכן, יש כל מיני הצעות ותכניות איך להחגבר על המצב הזה. אחת התכניות היא למנוע כניסת הביוב ע"י עשיית ביוב מרכזי והפיכת מי הביוב למי השקאה. מר נוימן, או קנטור, אמר שזה צריך לעלות 20 מיליון ל"י. אין ספק שכל ראשי העיידיות שביצעו את הביוב לכיוון הירקון עשו זאת מתוך הנחה שמי הירקון זורמים. משום כך לא ראו בזה סכנה אלא ראו פתרון לבעיית הביוב. בינתיים קרה מה שקרה ונוצר המצב שקיים היום.

אין אני יכול לשנות את המצב ואין אני האדם שצריך להציע תכניות מתאימות לפתרון הבעיה. אבל אני יודע שאחד הגורמים המעכבים הוא גורם המימון. כשהתעוררה הבעיה של זיהום הירקון היה ויכוח על מי חלה חובת הניקוי. היו שאמרו הממשלה, היו שאמרו: העיריות, והיו שאמרו: "מקורות". בסעיף 1322 נאמר: "נהר השותפים הרי חובת ניקויו על בעליו, כלומר, על בעלי זכות ההשקאה ממנו; ואין לשתף את בעלי זכות השתיה בהוצאות התיקון והחטיטה". ז.א., שהרשות העירונית הצודקת מים לשחיה אינה חייבת בניקוי אלא המשקים. אני אומר: היות ו-99.9% ממי הירקון לוקחת "מקורות", ברור שכאשר סעיף זה ישנו הוא אומר בפירוש שהוצאות הניקוי על "מקורות".

מר נוימן:  
אני חושב שהסעיף הזה נלקח מנוף הסטורי אחר. תארו לכם תעלה של 10 ק"מ, המשמשת בעיקר להשקאה, ועובר אורח משקה את עדרו או שותה ממנה. אומר הסעיף: אלה שלוקחים מים לשחיה אינם חייבים לנקות, וכצדק. כך, למשל, נוהגים במצרים. בחודש פברואר כל הכפרים מחוייבים לנקות את התעלות. מה שאומר כעת חה"כ איכילוב הוא בניגוד למה שאמר בכל הישיבות. אנחנו יודעים שלא "מקורות" משקה אלא אלה שמקבלים את המים. הצעתך אומרת להטיל את ניקוי הירקון דווקא על משקי הנגב ולא על חושבי תל-אביב. אם אינך אומר כלום אז כולם חייבים בניקוי, אבל אם אתה מכניס סעיף כזה זה מחייב את הנגב ולא את רמת-גן.

היו"ר ב. אבניאל:  
אולי אפשר למחוק את הסייפא? נניח שנסתפק  
בנוסח של הבעת רצון: "נהר השותפים הרי חובת  
ניקויו על בעליו, כלומר על בעלי הזכות".

ש. שורש:  
אלה שמזהמים יהיו פטורים. עניני סניטציה  
איננו יכולים לכלול בחוק המים.

### ה צ ב ע ה

הצעת חה"כ איכילוב, לא למחוק סעיף 1322 של המג"לה - לא נתקבלה  
זכות הסתייגות לחה"כ איכילוב

ע. איכילוב:  
בחר מחאה על חוסר הרצון לשמוע ולהשתכנע  
אני מוותר על הצגת הסעיף השלישי והנמקתו  
ובזה אני מסיים את השתתפותי בדיונים בחוק המים.

היו"ר ב. אבניאל:  
אין כל יסוד לטעון שחברי הוועדה לא הקשיבו  
להנמקתך. אבל העובדה שלא רצו להצביע אתך -  
זה ענין מצפוני שלהם.

עם סיום הדיון בחוק המים אני מודה למר נוימ  
וליועצים המשפטיים על העבודה הקשה שהשקיעו בעיבוד החוק. בסיכומי של  
דבר עוד נשתה לחיים.

### חוק בדבר הפעלת רכב מנועי בבנזין, תשי"ט-1959

מר גבעוני:  
למעשה באה הצעת חוק זו להחליף את החוק על  
פי תקנות לשעת חירום, אשר לראשונה נתקבל  
ב-דצמבר 1957. חוק זה נתקבל בדרך של תקנות לשעת חירום כתוצאה מכך  
שהכנסת ראתה בו דחיפות מסויימת. הוא עומד להיות מוחלף רק כרגע מפני  
שוועדת הכלכלה ביקשה לערוך בדיקות מסויימות בקשר לסיבות אשר הצדיקו  
באותו זמן הבאת החוק.

התופעה, אשר באו התקנות למנוע אותה, היתה  
שימוש בנפט במנועי בנזין, כלומר שימוש בדלק במנועים שלא היו מיועדים  
מראש לשימוש באותו דלק.

כאשר הובא החוק הראשון בפני הכנסת ובפני  
ועדת הכלכלה הוא נומק בשלושה נימוקים: (א) יש בזה עקיפה של היטל אשר  
נקבע לגבי בנזין; (ב) השימוש בנפט במנועי בנזין גורם לשני דברים: (1) לבל  
גדול של המנוע, דבר שממעוותו נזק למשק (ויש פה נזק כפול כאשר המנוע מיובא  
מחו"ל); (2) ההספק המושג בדרך זו הוא יותר נמוך מאשר המנוע מופעל  
ע"י בנזין, ולכן זה גורם לשימוש מוגבר בדלק, ששוב גורם להוצאה גדולה  
יותר במטבע חוץ. (ג) השימוש בנפט מזהם את האוויר במדה יתרה וגורם לפגיעה  
בבריאות הציבור.

באחד משבלי הדיון בוועדת הכלכלה ביקשה הוועד  
לבדוק מהי מידת הנזק ובאיזה מידה סיבות אלה יש להן אחיזה והן מבוססות.

לפני שאעמוד על תוצאות הבדיקה ברצוני להזכיר  
שהבעיה נתעוררה בוועדת הכלכלה בקשר לאינפורמציה שהיא קיבלה מאדם בשם לוי  
אשר טען כי בעזרת מאייד מיוחד, המיוצר על ידו, אפשר למנוע את התקלות  
האלה בשטח הטכני של הבעיה. כמובן שהוא לא טען כי ביכולתו למנוע גם את  
הנזק שנגרם לאוצר המדינה.

בינתיים נבדקו שלושה דברים אלה ע"י כמה ועדות. בסופו של דבר נמסרה הבדיקה לטכניון. אחרי כן מונתה ועדה מיוחדת ע"י שר התחבורה, אשר בהסתמך על חוות דעת הטכניון הגיעה למסקנה בשתי נקודות בלבד. הנקודה הראשונה - ההפסד שייגרם לאוצר המדינה לפי אומדן שלה אם 10% של המשאיות תשתמשנה בדלק שיהיה בו 50%, זה יגרום להפסד של 3.5 מיליון ל"י לאוצר המדינה.

כמו כן הגיעה הוועדה למסקנה שבלאי המנוע הוא יותר גדול כאשר משתמשים בנפט. כמוכן שזה תלוי בעומס, אבל בדרך-כלל, אבל בדרך-כלל הבלאי גודל בין 9 ל-20 אחוז יותר מאשר הבלאי הרגיל.

חוץ מזה גם ההספק יורד, באותם גבולות - ושוב בתלות במידת העומס. ההספק הוא יותר קטן כאשר מוהלים נפט. משמעותו של הספק קטן יותר - שימוש מוגבר בדלק.

לגבי הפגיעה - אם ישנה - בבריאות הציבור הוועדה לא הגיעה לכל מסקנה. לא הייתי אומר שהיא בדעה שזה לא מזיק, אבל הבדיקה היא קצת מסובכת. נתברר שבמקרה זה נפגעים גאזים שאינם נפגעים כאשר המנוע עובד על בנזין בלבד. מאחר ובדיקת הגאזים האלה היתה די מסובכת, הוועדה לא קבעה כי הם גורמים נזק, אבל היא גם לא אמרה שאין בהם נזק.

אינני יודע אם כולכם שמעתם את דברי הפתיחה של האוצר כשהביא את החוק לקריאה ראשונה, אבל כאשר הוא נימק את החוק השתמש בשני נימוקים, הוא לא הזכיר את הנימוק של פגיעה בבריאות הציבור. אמנם הנימוק הזה מופיע בדברי ההסבר לחוק, אולם הם נכתבו עוד לפני שהוועדה הזו קיבלה את מסקנותיה.

ש. בנז'רנו:  
במשך כל הזמן אתה משווה שימוש בנפט לעומת שימוש בבנזין. הרי בארץ יש לא מעט מכוניות בעלות מנועי דיזל. אולי תעשה השוואה בין שימוש בנפט לבין שימוש בדיזל?

מר גבעוני:  
הבעיה שעמדה בפני החוק הזה הייתה: מניעת השימוש בנפט במנוע שאינו מיועד לנפט אלא לבנזין. אם בידי מישהו יהיה מנוע המיועד להפעלה בנפט לא יהיה כל איסור על-כך.

היו"ר ב. אבניאל: מהי עמדת בעלי המוניות?

מר גבעוני:  
אני סבור שאם נישאל את בעלי המוניות בוודאי נקבל תשובות שונות. גם באותה תקופה כאשר הייתה מהילה שמענו מבעלי מוניות מסויימים שאף פעם לא יעשו זאת מתוך חרדה למנוע. מצד שני אין ספק שעל-ידי שימוש בנפט יש רווח גדול לבעל המונית, לפחות לזמן קצר. אם הוא אינו דואג למשק ולהוצאה במשבע חוץ בהודאי שיהיה בעד השימוש בנפט, כי זה נותן לו רווח מידי של כמה אלפי ל"י לשנה.

ע. איכילוב:  
לדעתי נימוק אחד הביא את החוק: הדאגה להכנסות האוצר. אינני מתעלם מזה אבל הכל מסביב לזה הוא פיקציה. אינני רוצה שנציגי הממשלה יחיו באשליה כאילו אני מוכן לקבל ברצינות את כל הנימוקים האחרים. הנימוק הוא שלנפט של שימושים ביתיים ומנימוקים צודקים אין האוצר מטיל עליו מכס גבוה, ומאידך אי-אפשר למכור נפט בשתי צורות. האוצר אינו רוצה לוותר על ההכנסה שיש לו מבנזין ולכן מביא את החוק הזה.

היו"ר ב. אבניאל: אנחנו נתחיל לדון בסעיפי החוק.

סעיף 1

מ. אונא:  
הגדרות של "מפקח" ו"רשיון" כוללות שני דברים שונים - מפקח על התעבורה ומפקח על הדלק ורשיון כלי רכב ורשיון נהיגה. אני חושב שאלה שני דברים שונים לגמרי שאי-אפשר לכלול בהגדרה אחת.

מר גלאס:  
מה שנוגע להגדרה של מפקח פירוש הדבר שכל הפעולות שלפי החוק הזה המפקח צריך לעשות שני אנשים צריכים לעשותן: המפקח על התעבורה והמפקח על הדלק גם יחד.

אשר לרשיון, מדובר בעיקר על סנקציות בהפרת הוראות החוק והחקיקה שתינתן מכוחו. יש סמכות, הן לאדמיניסטרציה והן לבתי-המשפט, לשלול רשיונות וסמכות זו מתייחסת גם לרשיון נהיגה וגם לרשיון הרכב.

ע. איכילוב:  
בהגדרה של "חוק זה" נאמר - "לרבות תקנות שהותקנו וצווים שניתנו על פיו".  
בסעיף 2 כתוב מה המפקח רשאי להסדיר בצו. אם יש אבחנה בין תקנות וצווים אני מציע שהצו יוצא באישור השר.

מ. אונא:  
בהגדרה של "המפקח" אני מציע לכתוב "המפקח על התעבורה יחד עם המפקח על הדלק".

מר גלאס:  
לפי פקודת הפרשנות הנוסח המוצע פירושו "יחד".

מ. אונא:  
אשר לרשיון, אולי היה כדאי לחזור להגדרה זו אחרי שנברר את הסעיפים הדנים בענין הרשיון. אני חושב שצריך להבדיל: איזה רשיון אפשר לשלול, באיזה הנחות אפשר לשלול.

היו"ר ב. אבניאל:  
אני מבין שהיועצים המשפטיים אינם מתנגדים בהגדרה של "המפקח" שיהיה כתוב "יחד". במקום "ו" החבור.  
מר גלאס:  
לזה הכוונה.

סעיף 2

היו"ר ב. אבניאל:  
הה"כ איכילוב הציע להוסיף את המלים "באישור השר".

ע. איכילוב:  
כשנגיע לסעיף האחרון אציע שהממונים על החוק יהיו שר האוצר ושר התחבורה.

מר גבעוני:  
איננו מתנגדים להוסיף "באישור השר".

הוחלט: להוסיף בסעיף 2 "באישור השר".

סעיף 3

מ. אונא:  
מדוע נחוץ סעיף כזה?

מר גלאס:  
אמנם סעיף זה נמצא בתקנות הקיימות, אבל אינני מביא זאת בתור הצדקה. מקור הנוסח הוא בחוק הפיקוח על מצרכים ושירותים. מה פירושו "להסדיר"? - כאן יכול להיות אישור מוחלט, הגבלה, פיקוח ותנאים.

אני בעד מחיקת הסעיף, הוא רק מסרב, מטיל חשש וחשד.

היו"ר ב. אבניאל:

האם המלה "להסדיר" לא מספיקה?

א. תלמי:

מר גל אט:  
לפי נסיוננו ולפי הגישה של בתי-המשפט, יש חשש שאם זה לא ייאמר יתקיפו את החוקיות של הצווים שייצאו על פי חוק זה. אילו אני צריך הייתי לתת חוות-דעת, שבחוק מסויים נאמר שרשות ציבורית מסויימת יכולה להסדיר משהו, לא הייתי מעז לתת חוות-דעת שעל פי סמכות כזו מותר לאסור איסור מוחלט. אני גם מסופק אם על פי זה אפשר להנהיג שיטה של רישום.

מר גבעוני:  
אינני יודע מה בדיוק מציעים להוציא מסעיף זה, אבל אם מישהו מציע למחוק אותו כליל זה יפגע בצורה חמורה באפשרויות הביצוע של החוק.

מה יש כאן? - יש פה למעשה שני דברים. דבר אחד הקובע שחוק זה בא בכדי לפקח על שימוש בסוגי דלק מסויימים, בתנאים מסויימים; זאת הכוונה ודווקא היא צריכה להאמר בצורה ברורה. לשם הפיקוח דרושה ביקורת.

דבר שני: היות וסעיף זה היה בתקנות, אם נוציא אותו זה יגביר את הספק דזה יכול לפגוע ביכולת הביצוע של החוק.

ע. איכילוב:  
לא שוכנעתי מהסבר. בסעיף 5 נאמר: "המפקח רשאי לקבוע, בצו, הוראות בדבר" ואחר-כך בא כל הפירוש. אני מציע שבסעיף 2, איפה שנאמר "רשאי... להסדיר" נוסיף כמה מלים שמובנן יהיה כי ההסדרה אינה מוכרתה להיות אחידה. לפי דעתי מה שנאמר בסעיף 3 - "לאסור, להגבילו, להטיל עליו פיקוח או ביקורת" - הוא מיותר ויכול רק להכביד על הפירוש.

היו"ר ב. אבניאל:  
זה מעורר חשש. יוכלו להוציא צו אישי לאדם מסויים. פה יש פתח למעשי שרירות.

ש. שורש:  
מאחר שאנשי האוצר עומדים על הסעיף הזה, אני מציע תיקון: לכתוב שהמשפט רשאי בצו,

באישור השר, וכו'.

י. אסא:  
אולי אפשר, לאחד את שני הסעיפים? אני מציע את הנסח הבא: "המפקח רשאי, בצו, באישור השר לאסור או להגביל את השימוש בסוגי דלק מסויימים להנעת כלי רכב מנועיים".

מר גאלט:  
מה בקשר עם רישוי, ביקורת? יכול להיות איסור מוחלט ויכול להיות גם איסור חוץ כדי הנהגת שיטה של רישוי. אין זה אומר שהצו יהיה לאדם אחד, הוא יהיה כללי אבל הוא יקבע: לא ישחמש בעל מכונית בדלק פלוני אלא בהתר מהמקפח. בתקנות שהן היום בתוקף ישנה אותה הוראה. והיה, שאנחנו באים לידי מסקנה שהדבר הזה בלאו הכי נכלל, אז תבוא הטענה בפני בתי-המשפט: המחוקק מצא לנכון לשנות את הנוסח כפי שהיה קיים בתקנות, לכן הוא רצה להביא לביטוי משהו - לכן הוא רצה לצמצם.

היו"ר ב. אבניאל:  
אנחנו רוצים לצמצם פיקוח וביקורת, באמת רוצים לצמצם.

מ. אונא:  
הטענה הזו איננה עומדת בפני הביקורת. כאשר אנחנו מחוקקים חוק יש לזה תוקף אחר מאשר תקנות. אם אנחנו כותבים שהמפקח רשאי להסדיר את השימוש בסוגי דלק, פירוש הדבר שהוא יכול לקבוע: בדלק זה תוכל להשתמש ובדלק זה לא תוכל להשתמש.

מר גבעוני:  
הפיקוח והביקורת דרושים כדי לעמוד על כך אם הדברים שנקבעו מחבצעים בהתאם למה שנקבע. אחרת אינני יודע אם נוכל לערוך ביקורת ופיקוח.

היו"ר ב. אבניאל:  
סעיף 5 מדבר על-כן.

מר גבעוני:  
יש דברים כלליים ויש דברים ספציפיים. יש הבדל מפורש בין הסדר ובין פיקוח וביקורת.

היו"ר ב. אבניאל:  
הניסוח בו ניסחתם סעיף 3. מטיל עלינו "פחד". לא די מה שנאמר בדישא, אלא כחוב עוד בסייפא: "וכן להתנותו בתנאים או בקבלת היתר, כללי או מיוחד". אנחנו רואים כאן פתח למעשי שרירות. לכך זה לא דרוש. סעיף 6 מפרט ועונה למה שאחה טוען. בעיני נראית הנוסחה שהציע קודם חז"כ אסא.

ש. שורש:  
אני מציע לא להצביע כרגע אלא לאפשר לנציגי האוצר ומשרד המשפטים לשקול בדבר.

סעיף 3 נשאר פתוח

סעיף 4

מ. אונא:  
אני מציע למחוק את המלים "או מיוחד לאדם או למפעל מסויים".

מר דרוני:  
נניח שיצטרכו להוציא צו לגבי חברה כמו חברת החשמל.

היו"ר ב. אבניאל:  
מה פירוש המלים "לכל שטח המדינה או לחלק ממנו"?

מר גבעוני:  
קשה לראות את התנאים מראש. יכולים להיות מצבים מיוחדים שבהם יהיה צורך בזה.

היו"ר ב. אבניאל:  
אם המנוע מתקלקל ע"י השימוש בנפט ואם האוצר מפסיד כסף, מדוע לתת זכות מראש להוציא מכלל ההסדר חבל ארץ מסויים?

ש. שורש:  
יתכן שבשעת חירום יאפשרו באילת את השימוש בנפט.

היו"ר ב. אבניאל:  
אז צריך לכתוב בחוק שזה צריך להיות בתנאים מיוחדים של שעת חירום.

ע. איכילוב:  
אני מציע לנסח כך סעיף 4: "צו לפי חוק זה יכול להיות כללי או לסוג מסויים של כלי רכב, לכל שטח המדינה או לחלק ממנו, לצמיתות או לחקופה מסויימת".

סעיף 4, בנוסח הנ"ל - נתקבל

הישיבה ננעלה בשעה 13.00.