

פרוטוקול מס' 30

ישיבת ועדת הכלכלה

מיום שני, כ"ט בחשון התשנ"ז (11 בנובמבר 1996), שעה: 11:00

שלום שמחון - מ"מ היו"ר

נכחו חברי הוועדה:

עבד אלמלכ דהאמשה

מוזמנים:

ישעיהו בר-אור-ראש אגף איכות מים במשרד לאיכות הסביבה
עו"ד רחל אדם - משרד לאיכות הסביבה
אריה פיסטנר - איכות מים ושפכים המשרד לאיכות הסביבה
שמואל קלמפנר - מכון הנפט המשרד לאיכות הסביבה
קורנל רוט - מכון הנפט המשרד לאיכות הסביבה
ד"ר איילה תמרי - מנהלת אגף איכות הסביבה
זאב אפיק - יועץ משפטי במשרד האנרגיה
עו"ד אילנה מישר - משרד הבריאות
שלום גולדברגר - סגן מהנדס ארצי ראשי במשרד הבריאות
דוד גפן - נציבות המים
אלעזר שלף - נציבות המים
זיוה פתיר - מנכ"ל מכון התקנים
עו"ד צבי לוינסון - לשכת עורכי הדין
יום טוב תמיר - מנכ"ל ארגון תחנות הדלק
זאב שטיין - מהנדס חברת הדלק אלון
גרשון קידר - קצין ארצי לבטיחות ואקולוגיה בחברת פז
בנג'י בלוך - עוזר מנכ"ל בחברת פז
עו"ד רם סואן - חברת סונול

יועצת משפטית: אתי בנדלר

מנהלת הוועדה: לאה ורון

קצרנית: אושרה עזידה

סדר-היום: תקנות המים (מניעת זיהום מים) (תחנות דלק), התשנ"ז-1996

תקנות המיס (מניעת זיהום מים) (תחנות דלק), התשנ"ז - 1996

היו"ר שלום שמחון:

אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה.

על סדר היום תקנות המיס (מניעת זיהום מים) (תחנות דלק), התשנ"ז-1996. התקנות הותקנו על ידי השר לאיכות הסביבה רפאל איתן, לאחר שהוא התייעץ עם שר הבריאות ומועצת המיס. היום אנחנו אמורים לאשר את התקנות האלה על מנת שהן יכנסו לתוקפן. התקנות האלו הן תקנות שנועדו למנוע עד כמה שניתן פגיעה במשק המיס. כל אחד מאיתנו יודע שתופעות כמו חילחול דלק או חומרים אחרים בהחלט יכולות להשפיע על המיס במדינת בישראל.

עו"ד רם טואן:

אין כאן הגדרה של תחנת דלק והשאלה היא האם התקנות האלה חלות רק על תחנות תדלוק ציבוריות או על כל תחנות דלק? דהיינו, תחנות פנימיות או בשמן האחר תחנות חצר הנמצאות במגרשים בכל מיני עסקים.

היו"ר שלום שמחון:

לפי הבנתי התקנות האלה חלות על כל תחנות הדלק, להוציא את הסעיפים שנמצאים בתקנות.

אתי בנדלר:

היושב ראש בדבריו לא אומר שזה לא חל על כל תחנות הדלק. הוא מתכוון לכך שלמעט הוראות מסוימות שאינן חלות על תחנות קיימות.

עו"ד רחל אדם:

כוונת התקנות שהן יחולו על כל תחנות הדלק.

יום-טוב תמיר:

המשרד לאיכות הסביבה איננו מכיר בתחנות שאינן ציבוריות ועובדה שהוא אינו בודק אותן.

עו"ד רחל אדם:

אני מצהירה שהתקנות יחולו על כל תחנות הדלק.

יום-טוב תמיר:

חשוב להבהיר מהי תחנת דלק משום שיש הרבה תחנות חוקיות ולא חוקיות המוכרות דלק לציבור ובהם סכנת הדליפה והזיהום היא הרבה יותר גבוהה. אם התחנה היא לא חוקית היא גם לא קיימת ואז היא גם לא נבדקת.

עו"ד רם סואן:

מצד אחד מטילים על התחנות החוקיות הרבה מטלות והרבה תנאים שהן צריכות למלא אחריהן, ומצד שני יש סקטור שלם שהוא כאילו לא קיים ולא נדרש ממנו דבר והוא יכול לעשות ככל העולה על רוחו.

ישעיהו בר-אור:

בעמוד 2 לטייטא של הצעת התקנות נאמר: "תחנת דלק - מקום המשמש לתדלוק כלי רכב ולאספקה של דלק". הכוונה שלנו היא בדיוק לזה. התקנות יחולו על כל תחנות הדלק, בין אם הן כאלה ובין אם הן כאלה. זה למעט דבר אחד. תחנת דלק לא חוקית לא צריכה להתקיים ואין מקום לאכוף עליה תקנות וחוקים שיתנו לה הכשר בדיעבד. הדבר היחידי שיש לאכוף עליה הוא סגירה וזאת משום שתחנות דלק לא חוקיות גורמות למפגעים ולמטרדים רבים. אני מקווה שבדבריי אלו אני עונה לשאלה של עורכי הדין המכובדים.

עו"ד רחל אדם:

"תקנות המים (מניעת זיהום מים) (תחנות דלק), התשנ"ז-1996.

בתוקף סמכותי לפי סעיף 20ד(א)(1) לחוק המים, התשי"ט-1959 (להלן-החוק), ולפי סעיף 10א לחוק רישוי עסקים, התשכ"ח-1968, לאחר התייעצות עם שר הבריאות ומועצת המים, ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת, אני מתקין תקנות אלה:

הגדרות 1. בתקנות אלה -

"בדיקת אטימות" - בדיקה המיועדת לבחון אטימות של מתקן בשיטה שאישר הממונה; "

היו"ר שלום שמחון:

האם יש למישהו הערות עד כאן?

עו"ד רם סואן:

אני מחזיק בידי נוסח של טייטא של תנאים מיוחדים לרישיון עסק תחנות חדשות שהוציא המשרד לאיכות הסביבה ונראה שיש פה איזשהי כפילות בין שני דברי החקיקה האלה.

עו"ד רחל אדם:

אין כפילות. להיפך, יש תיאום. התקנות האלה גם לפי חוק רישוי עסקים.

ד"ר איילה תמרי:

כאן כתוב: "בשיטה שאישר הממונה". אני הייתי מציעה שזה לא יהיה כל פעם נתון לאישור הממונה, אלא זה יהיה מובנה כאן כפי שיש בסוף הטייטא, בנספחים. כלומר, אם יש איזשהי שיטה לאטימות, היא צריכה להיות מוגדרת כאן וזה לא צריך להיות לאישור הממונה.

ישעיהו בר-אור:

ראשית אני רוצה לומר שהטיוטא של התקנות האלה עובדה בשיתוף פעולה עם משק הדלק, לרבות חברות הדלק, אנחנו התלבטנו הרבה בסוגיה הזאת. ההצעה שמציעה עמיתתי היא קשה לנו משום ששיטות לבדיקת אטימות משתנות לעיתים תכופות ומידי פעם באות חברות חדשות ומציעות שיטות חדשות. נכון להיום הגוף המוביל באיכות הסביבה בעולם המערבי, שהוא הסוכנות האמריקאית להגנת הסביבה, הוציא חוברת בה מנויות עשרות מהשיטות האלה. לכאורה היה אפשר לאמץ את החוברת ככתבה וכלשונה, אבל אנחנו בהתייעצות עם חברינו בוועדה המשותפת, לנו ולמשק הדלק ולגורמים אחרים, מצאנו לנכון לאמץ כעניין שבשגרה מספר שיטות מתוך העשרות שיטות וזה כפוף לשאלה באיזה מידה הציוד והמומחיות נמצאים בארץ, כי לא השיטה אומרת שמי שעושה אותה הוא מומחה. על מנת לעשות את השידוך בין השיטות הזמינות, האנשים והציוד, ושיטות שיהיו מקובלות עלינו, יש לעשות מעת לעת ריוויזיה ולכן הניסוח שהוצע הוא: "בשיטה שאישר הממונה". אנחנו נמצאים במדינה חופשית וזה אומר שהממונה לא יכול לפעול בשרירות לב ומכיוון שבין כה וכה נמצא היום פורום זמין ויש התייעצות שוטפת עם משק הדלק, לכן אני חושב שזה לא מופרז, לאור האילוצים, לקבוע את מה שנמצא פה.

זאב אפיק:

חבל שאנחנו נכנסים כבר בהגדרה הראשונה לנושא עקרוני. לפחות מבחינתי, מבחינת משרד התשתיות, מה שיקבעו להחיל על תחנות הדלק יחול עליהן בכפוף להערות של חברתי. אבל מה שחשוב לנו הוא שבעל תחנת דלק שהוא לא מומחה לאקולוגיה, ידע מה מוטל עלינו. ד"ר תמרי מציעה שבתוספת יאמר בפירוט מהי אטימות וזאת כדי שכל בעל דלק שירצה לדעת מהי אטימות יקרא בתוספת ואז הוא ידע מה דורשים ממנו. בצורה כזו הוא לא יצטרך לרוץ למשרד לאיכות הסביבה. אני חושב שזה גם חשוב לגבי התקנים הבינלאומיים. היה חשוב לצרף אותם כדי שגם מי שאיננו מומחה יוכל לקרוא ולהבין מה דורשים ממנו.

עו"ד צבי לוינסון:

ישנה גישה בחקיקה הסביבתית להפנות את הגורמים הכפופים לחקיקה לכל מיני הוראות חוק מחוץ לארץ. צריך להבין שהחקיקה הזאת היא לא סתם חקיקה, אלא היא חקיקה עונשית ופלילית ומי שיעבור על הוראות החקיקה הזאת יהיה צפוי לקנסות של 150 אלף ש"ח ולעונש י מאסר לשנה. החקיקה הזו היא אות כתובה ואני לא מציע לזלזל בה. יש מקום להכניס את הנוסח של המדידות ושל השיטות כלשונן וכתבן, בתרגום עברי, לתקנות. משום שאחרת עיקרון חשוב מאוד במשפט הפלילי והוא עיקרון ודאות החוק יפגע. לא ניתן לחוקק חקיקה פלילית שמפנה אותך לאיזשהו חוק גרמני או אמריקאי. זה לא סביר וזה לא ניתן לבצע.

ישעיהו בר-אור:

מדובר פה בתקנות מאוד טכניות הדנות בשאלה מאילו חומרים עשוי מיכל פלדה? איך עשויה ההברגה? וכן הלאה. מדובר בעשרות ובמאות של סעיפים ובסעיפי סעיפים שאני לא בטוח שכדאי להתחיל לתרגם אותם.

היו"ר שלום שמחון:

לא להתחיל לתרגם. השאלה אם אפשר שיהיה כתוב פה כפי שיפרסם הממונה מעת לעת או משהו כזה.

ישעיהו בר-אור:

הנספח לתקנות האלה מציין במפורש מפרטים ותקנים מוכרים וידועים. נכון שהוא מדבר על המהדורה האחרונה וזאת משום שהדברים האלה משתנים מעת לעת, לכן לפי דעתי יצאנו ידי חובת ההסתמכות על תקנים ברורים וידועים. לעיתים קרובות בעל התחנה, מפעיל התחנה הוא לא זה שבונה את התחנה ולא הוא זה שבהכרח מפעיל את מכלול המתקנים להגנת הסביבה. בדרך הכלל הפעלה של אלמנטים מסוימים במסלול הזה נעשית על ידי בעלי מקצוע שזה מקצועם. אנשים אלה, במסגרת מקצועם, אמורים להכיר ולדעת את התקנים המפורטים האלה. כאשר אין לנו תקנים להתייחס אליהם, ובמקרה של אטימות הלוואי והיה לנו תקנים להתייחס אליו, או תקן ישראלי, אז לא נותר לנו אלא להסתמך על חוות דעתו של הממונה. זה לא לשביעות רצוננו, אנחנו מסכימים שעדיף שהתקנות תהיינה ברורות וחד משמעיות, אבל העולם וכן הידע משתנים. בכל מקום שאפשר אנחנו עושים את זה. במקום שאי אפשר, לא.

אתי בנדלר:

תקנה 8(א) אומרת: "מפעיל לא יזרים דלק למיתקן ולא ירשה לאחר לעשות כן, אלא לאחר שהמיתקן נבדק בדיקת אטימות וגו'". המפעיל בהתאם להגדרות הוא אחד מאלה: בעל רישיון העסק או האדם שבהשגחתו, בפיקוחו או בהנהלתו פועלת תחנת הדלק. זאת אומרת שבפועל כן מדובר על מנהל התחנה, אם אפשר לקרוא לזה כך, וכל אימת שמוזרם דלק למיכלים הוא זה שאמור לבצע את בדיקת את בדיקת האטימות.

ישעיהו בר-אור:

לא זו הכוונה. ישנם שני תיקונים. תיקון אחד הוא עניין של הבנה. סעיף 8 צריך להיקרא ברצף עם הסעיפים הקודמים. הכוונה כאן היא שכאשר מופעלת תחנת דלק לראשונה אסור למלא את המיכלים, אלא רק לאחר שנעשתה בדיקת אטימות.

אתי בנדלר:

אם אתם מדברים פה על הפעם הראשונה, אז זה מחייב כתיבה.

ישעיהו בר-אור:

אני מקבל את ההערה.

עו"ד רחל אדם:

חסרות פה המילים: מיתקן חדש.

אתי בנדלר:

אם כן צריך לכתוב: בדיקת אטימות במיתקן חדש. יש את אותו דבר גם בתקנה 9 בעניין של בדיקת אטימות תקופתית. ולכן הנושא הזה של בדיקת האטימות שנעשית על ידי המפעיל מחייב התייחסות רצינית מצידכם לעניין מהי בדיקת אטימות כאשר המפעיל כבר מחויב לתקנות, וכפי שנאמר פה אם הוא לא מבצע את זה זוהי עבירה פלילית שעונשה הוא די חמור. הוא צריך לדעת איזה סוג בדיקת אטימות הוא חייב לעשות.

ישעיהו בר-אור:

המפעיל גם לא מזרים דלק למיתקן בעצמו. בדרך כלל יש חברת דלק שמנפיקה לו את הדלק ויש לו עובד שמבצע עבורו את העבודה ולכן המפעיל כאן צריך להיקרא בקונטקסט של מי שאחראי אחריות כוללת. ודאי שהוא מפעיל מומחים לכל דבר ולכל עניין.

בתקנות אחרות לגמרי המדברות על בורות ספיגה, אנחנו מחייבים את המחזיק בבור ספיגה לרוקן ולעשות וכן הלאה. האם מישו חושב שהוא עושה זאת בעצמו? הוא מזמין ביובית שתבצע עבורו את העבודות. אלא מה? אנחנו לא מטילים את האחריות על נהג הביובית אלא על בעל הבור.

היו"ר שלום שמחון:

יש פה סט שלם של בדיקות כאשר כל פעם הבודק בעצם עומד בסכנה. חייבים לקחת בחשבון את דבריו של עורך דין לוינסון. אני לא רוצה כל פעם להעמיד בסכנה משגיח או בודק. הכוונה היא לא לתפוס מישהו שעושה את מלאכתו נאמנה בדרך כלל ומבלי שהוא שם לב הוא עושה עבירה פלילית. הכוונה היא לא להגיע למצב כזה. המטרה בסופו של דבר היא למנוע דליפה של דלק כדי שזה לא יפגע במים. אין לי כוונה להכניס מפעיל פשוט לאיזשהי פינה ולכן צריך לפשט פה את הכתיבה או את הניסוח.

עו"ד רחל אדם:

יש לי הצעה. במקום לכתוב: בשיטה שאישר הממונה, נכתוב: על פי הנחיות שיקבעו על ידי הממונה ושהוא מפיץ למפעיל.

ישעיהו בר-אור:

כלומר, תהיה עלינו חובה, בסמוך ובצמוד לפרסום התקנות, גם לפרסם הנחיות ששיטה זו וזו היא הקבילה על משרד לאיכות הסביבה. הן יכולות להשתנות, אבל תמיד יהיה מצב שבו ידוע לציבור מה השיטות שאישר הממונה. זה מקובל עלינו.

זיוה פתיר:

הדבר היחיד שאני יכולה לומר המתייחס לבדיקות הדליפה הוא העובדה שבכל פעם שמאזכרים אותו מופיעה בדיקת הדליפה בחלק מהתקן ולכן הבעיה היא לאיזה תקנים מפנים? התקנים שבינתיים אומצו על ידינו, באותו מפרט המוזכר בתקנות, הוא תקן של Underwriters Laboratories. זהו אחד התקנים הטובים בעולם המתייחס לשלושה סוגים של מכלים. בכל אלה בתקנים יש איזכור של שיטת הבדיקה. הבעיה היא במקרה והמכלים הם לא מתאימים למפרט ואז צריך לבחון שיטה. אני הייתי שמחה אם זה היה תקן ישראלי שבו לכל הצדדים היתה ניתנת אפשרות להביע את דעתם. הבעיה שהכי מטרידה אותי היא העובדה שאין שם ציוד גילוי המאפשר את גילוי הדליפה.

עו"ד רחל אדם:

אנחנו כן חייבנו ציוד לגילוי.

ישעיהו בר-אור:

התקנים האלה הם תקנים שפורסמו בשיתוף פעולה ומתוך רצון שלנו להיות במצב נוח יותר. המצב שאין תקנים הוא לא נוח לנו ולא רק לא נוח לעמיתים מהצד השני. אנחנו היינו במכון התקנים, גם לנושא הזה של בדיקות אטימות אחרות ואנחנו מתקדמים בנושא הזה. אני לא מציע לעכב תקנות כי עדיין אין תקנים.

היו"ר שלום שמחון:

אנחנו עוד לא מעכבים שום דבר, אנחנו רק מתלבטים. כרגע מוסכם עלינו שאנחנו אישרנו איזשהי תוספת לעניין בדיקת האטימות.

עו"ד רם סואן:

צריך לפרסם את ההנחיות של הממונה. אולי כדאי לפרסם ברשומות.

ישעיהו בר-אור:

הרשומות יכולות לעכב את זה.

עבד אלמלכ דהאמשה:

צריך להגדיר מה זה פירסום? האם זה ברשומות? או האם זה בעיתון?

אתי בנדלר:

אם כן הנוסח המוצע הוא: בדיקה המיועדת לבחון אטימות של מיתקן בשיטה שנקבעה בהנחיות הממונה ושעותק ממנה ימצא בשרדים המחוזיים של המשרד.

יוס-טוב תמיר:

בהמשך לדבריה של גברת פתיר אני רוצה לומר שצריך לקבוע תקנות לגבי סוג המכלים שאותם צריך. יש היום מכלים עם דופן כפולה שאתה לא צריך לבדוק ואתה לא למלא מים. אתה כל הזמן יכול לראות מה המצב שלהם.

ישעיהו בר-אור:

זה לא נכון מבחינה טכנית.

עו"ד רם סואן:

נכון שמדי פעם יפורסמו תקנים חדשים ושיטות בדיקה חדשות, אבל אי אפשר להיערך למצב שפתאום מישהו במשרד לאיכות הסביבה משנה הכל בבת אחת. עדיף שיתנו אפשרות להתארגן. עדיף גם שהפירסום יהיה ברשומות.

אריה פיסטנר:

אנחנו כל הזמן בודקים ומתעניינים ואפשר לתת קרדיט לאחריות שלנו.

עו"ד רם סואן:

אני רוצה לתת דוגמא. יש לנו מקרה של תחנה מסוימת שבה אנחנו מעוניינים לעשות בדיקת אטימות כפי שצריך. המשרד לאיכות הסביבה בא ואומר לנו: אני לא רוצה שאתם תעשו את הבדיקה. אני רוצה שיעשה זאת בודק חיצוני. אנחנו קיבלנו הצעה מבודק ששוויה 15 אלף שקל לתחנה.

גרשון קידר:

חברות הדלק היו שותפות לכתבת התקנות. כרגע אומצה אותה רשימה שה-EPA האמריקאי אישר לצורך בדיקות בארצות הברית. זאת אומרת, כל תקן חדש שיתווסף הוא יתווסף לאותה רשימה שהיא למעשה קיימת. השיטה היא לא רק הטכנולוגיה איך מבצעים את הבדיקה? אלא היא גם מי מבצע את הבדיקה ומי מאושר לבצע את הבדיקה.

היו"ר שלום שמחון:

האם ישנה אפשרות שהממונה יפרסם בעיתונות את השינויים?

ישעיהו בר-אור:

לדעתי, זה סביר לגמרי. כל פירסום שהוא מהיר ולא מסובך בירוקרטי מקובל עלינו. פירסום ברשומות הוא מסובך.

התקנות עצמן צריכות לומר מהי השיטה, אם הן יכולות, ובהרבה מקרים הן כבר יכולות והן מפנות לתקנים. השאלה לגבי מי ומי הבודקים נתונה כרגע לויכוח. במידה והתקנות האלה מאושרות ככתבן וכלשונן אז אדם שיבדוק בעצמו לפי שיטה שאישר הממונה לא נוכל לבוא ולהלין עליו. זה עניין של משא ומתן ביננו לבין חברות הדלק איך אנחנו רוצים שהדבר יתבצע. זה אולי יהיה כן קשור לתנאי מיוחד לרישיון העסק. לטעמי, כל הנושא הזה הוא נפרד מהשיטה ואם אדם, חברת דלק תבדוק את התקנות האלה לפי השיטה, היא יצאה ידי חובתה. אני לא מציע לדון בשאלה מי בודק, אלא בשאלה איך בודקים ואנחנו נפרסם זאת.

היו"ר שלום שמחון:

אולי תחכים אותנו ותגיד לנו מי בודק?

ישעיהו בר-אור:

זה יכול להיעשות על ידי ניתור עצמי. זאת אומרת, בעל התחנה, המפעיל או מי שלא יהיה יבדוק זאת לפי אחת השיטות. זה יכול להיעשות גם על ידי גורם חיצוני שעבר השתלמות כזו או אחרת והוא בודק לפי שיטות שאושרו. אנחנו מתלהבים יותר מהפורמולה השנייה, כי אנחנו לא מדברים על בדיקות מאוד מאוד תכופות, אלא על בדיקות של פעם בשלוש שנים, פעם בחמש שנים. זה לא קשור לתקנות. התקנות בסך הכל מחייבות עריכת בדיקה לפי שיטה. נכון להיום, כל חברה שתבדוק לפי שיטה שאישר הממונה ופירסם, יצאה ידי חובת התקנות.

אתי בנדלר:

אתה אמרת שאתם מוכנים להוסיף לתקנות הוראה כללית שתתייחס לכך שהממונה יפרסם בעיתונות הודעה מראש על שינוי בהנחיותיו, או על שיטות שאושרו על ידו לעניין תקנות. למשל, לעניין בדיקת אטימות תהיה תקנה נוספת כזו בקשר לפירסום, כן?

עו"ד רחל אדם:

כן.

עבד אלמלכ דהאמשה:

צריך להגדיר בדיוק מה זה פירסום בעיתונות?

אתי בנדלר:

אתה צודק. למשל, בתקנות חובת המכרזים נאמר בפירוש בשני עיתונים יומיים ובעיתון אחד היוצא בשפה הערבית.

עו"ד רחל אדם:

מה שמנחה אותנו במשרד לאיכות הסביבה הוא זכות הציבור לדעת. אצלנו הכל פתוח לכולם.

אתי בנדלר:

אם כן, תהיה תקנה נוספת שתשתלב בסוף ואנחנו נראה לאיזה עוד תקנות צריך להפנות. מה שברור כבר שצריך להפנות לעניין בדיקת אטימות.

עו"ד רחל אדם:

"דלק" - דלק גולמי או מוצריו שהם נוזליים בלחץ אטמוספירי;

"הגנה קטודית" - שימוש בתהליך אלקטרוכימי למניעת שיתוך (קורוזיה) של מיתקן;

"הממונה" - מי שהשר לאיכות הסביבה הסמיך לעניין תקנות אלה.

עו"ד צבי לוינסון:

אני מציע להוסיף את המילה בכתב בהגדרת הממונה. כלומר, מי שהשר לאיכות הסביבה הסמיך בכתב לעניין זה.

היו"ר שלום שמחון:

בסדר גמור.

עו"ד רחל אדם:

"מאצרה" - אמצעי קיבול העשוי משטח שמוצב עליו מכל ומוקף בדפנות מתאימות למניעת דליפת דלק.

"מיתקן" - מכל, צנרת, מגוף או משאבה המשמש או המיועד לשמש לאחסון או הובלה של דלק בתחום תחנת דלק;

עו"ד רם סואן:

אם תסתכלו על התנאים המיוחדים ברישיון עסקים תראו שיש הבדל בניסוח של מיתקן. שמה המיתקן הוא משהו אחר.

ישעיהו בר-אור:

אני רוצה להפנות את תשומת לבכם לתאריכים. התאריך של התנאים המיוחדים לרישיון עסק הוא 1.4.94. מאז עברו הרבה מים בירדן.

עו"ד רם סואן:

האם אתם תעשו התאמה בין שני הנוסחים?

ישעיהו בר-אור:

ודאי.

עו"ד רחל אדם:

"מכל משני" - דופן המקיף מכל אשר מיועד למנוע דליפת דלק, לרבות מאצרה;

"מכל תת קרקעי" - מכל המצוי, כולו או מקצת, מתחת לפני הקרקע;

עו"ד צבי לוינסון:

המטרה העיקרית של התקנות הללו היא למנוע זיהום מים ממכלים תת-קרקעיים משום שזו עיקר הבעיה. ההגדרה של מכל תת קרקעי, כולו או מקצתו, היא הגדרה שאינה יכולה לעמוד. הרי אם ניקח מיכל ש-99% ממנו הוא מעל לקרקע, חצי מטר זה כבר מקצתו. להערכתי, ההגדרה הזו צריכה להיות מאוד מפורטת. היא צריכה להגדיר מהם הגדלים של המכלים ועד כמה המכל צריך להיות בקרקע כדי שהוא יחשב כמכל תת-קרקעי. החקיקה בארצות הברית ובאירופה מגדירה במפורש מהו מכל תת-קרקעי וכדאי להפנות לשם.

היו"ר שלום שמחון:

בסדר.

ישעיהו בר-אור:

יש מיכלים עיליים, על קרקעיים, שבדרך כלל נסמכים על רגליות. הם עיליים בצורה שמאפשרת גילוי דליפה וניתן לגלות זאת בעין. מיכל שמונח על הקרקע, בוודאי כאשר מקצתו טמון בקרקע, האפשרות לגלות בו דליפה היא הרבה יותר קשה משום שלא רואים כלום. הכל מתחת למכל, הכל דולף ומחלחל לתוך הקרקע ואז או שיראו כתם או שלא יראו כתם ולכן בא הניסוח כפי שמובא כאן.

אני מסכים שהניסוח הוא לא קונבנציונלי. הוא לא תואם את הניסוח של התקנות האמריקאיות, אבל עם כל הכבוד החוכמה לא נולדה איתם.

זאב שטיין:

אני חושב שצריך להגדיר כאן נפח מיכל.

ישעיהו בר-אור:

זה אומר מכל שנמצא בתחנת דלק וכל תחנת דלק שעובר בה דלק בכמויות גדולות מעניינת אותנו בתקנות האלה. התקנות האלה לא מדברות על אדם שמחזיק מכל לחימום בית והוא לא אמור להשקיע אמצעים מופלגים במכל שלו. זה עניין אחר. אנחנו כאן מדברים על עסק מסחרי שמוכר דלק וממנו אנחנו מצפים שינקוט באמצעים סבירים למניעת זיהום קרקע ומים.

עו"ד רחל אדם:

"מפעיל" - אחד מאלה:

(1) בעל רישיון העסק של תחנת הדלק;

(2) האדם שבהשגחתו, בפיקוחו או בהנהלתו פועלת תחנת הדלק;

"מפריד דלק" - מיתקן המשמש או המיועד לשמש להפרדת דלק ממים;

"מקור מים" - כהגדרתו בסעיף 20 לחוק;

עו"ד צבי לוינסון:

אני רוצה להתייחס להגדרת מקור מים. מי שילך לסעיף 20 לחוק יראה שיפנו אותו שם לסעיף 2 בחוק. אין שום סיבה לא להעתיק את ההגדרה עצמה לתקנה משום שהמטרה היא שאנשים יבינו. לא קשה לעשות זאת.

היו"ר שלום שמחון:

מקובל.

עו"ד רחל אדם:

"פיאזומטר" - צינור המשמש לניטור דליפות דלק ממיתקן;

"שינוי מהותי" - התקנת מכל נוסף בתחנת דלק, או שינוי במיתקן בתחנת דלק הגורם או העלול לגרום להגדלת הלחץ במיתקן מעל לחץ תכנון מירבי כמוגדר בתקן אשר על-פיו אושרה פעולת המיתקן;

זאב שטיין:

מה פירוש: "לחץ תכנון מירבי כמוגדר בתקן אשר על פיו אושרה פעולת המיתקן"? אני לא מכיר דבר כזה.

אריה פיסטנר:

בסוף התקנות יש תקנים למכלים תת-קרקעיים. בתקנים האלה מוגדר מהו הלחץ התכנון המירבי ואם אנחנו עוברים אותו, אנחנו עושים את השינוי.

האם אצלכם בחברה לא עובדים על פי תקנים?

זאב שטיין:

אני קונה מכל שהוא מאושר על ידי מכון התקנים ואני מטמין אותו. אבל אני גם רשאי לקנות מכל שהוא גם לא מאושר על ידי מכון התקנים.

אריה פיסטנר:

אז להבא לא תורשה לעשות את זה.

זאב שטיין:

נניח וקניתי מכל המאושר על ידי מכון התקנים. איך אני יכול להגדיל את הלחץ המירבי במתקן? האם ישנה בכלל דרך כזו?

ישעיהו בר-אור:

אנחנו נוותר על העניין הזה. אנחנו נסתפק בכך ששינוי מהותי הוא התקנת מכל נוסף בתחנת דלק או שינוי בנפח מכל קיים. כלומר, לא רק מכל נוסף, אלא הגדלה של מכל קיים. אנחנו משמיטים את נושא הלחץ.

יום-טוב תמיר:

במדינה יש אישורים לבנייה ולהתקנה של כל דבר, אז מה זה רלוונטי לעניין הזה?

ישעיהו בר-אור:

זה מאוד רלוונטי ואני אסביר לך למה. יש היום תחנות דלק רבות שנבנו בצורה ובאופן שהיום איש לא היה מעלה בדעתו לבנות אותן כך, לרבות תחנות דלק שהן בסמיכות בלתי אפשרית לקידוחי מי שתייה ולמקורות מים אחרים. תחנה שנבנתה לפני 20 שנה כאשר המודעות הסביבתית כמעט ולא היתה קיימת אז על המכלים הישנים אנחנו לא נעשה צרות, אבל אם היא תרצה להכניס מכל נוסף היא תידרש לעמוד בתקנות לפי מיטב הידע הקיים היום. אני חושב שזו דרישה סבירה לחלוטין.

יום-טוב תמיר:

בעניין הזה אני בוודאי מסכים איתך. אבל אפשר להבין מתוך הדבר הזה ששינוי מהותי בתחנה מחייב אישור שלכם ולא כך היא.

ישעיהו בר-אור:

למה?

ד"ר איילה תמרי:

צריך ככל הנראה לעשות הבחנה בין מכלים ישנים למכלים חדשים. זה דבר שנעשה הרבה מאוד בחוק. זה אומר שכל הדברים האלו יחולו קודם על חדשים. יתכן שלגבי מכלים ישנים צריך לעשות הגדרה מאוד מאוד מפורטת. בדרך כלל אם ניתן לעשות הקלות לגבי מכלים ישנים אז עושים, גם בחוקים ובתקנות בחוץ לארץ. כמו כן ברצוני לומר שמטפלים במקומות שהם ממש ממש מזהמים.

עו"ד רחל אדם:

"תחנת דלק" - מקום המשמש לתדלוק כלי רכב ולאספקה של דלק."

מולי אורי:

ההגדרה כאן היא הגדרה גורפת. אתם כל הזמן דיברתם על תחנת דלק כעסק מסחרי וההגדרה שמופיעה כאן מדברת על כל מכל שמונח בשטח. לדוגמא, קבלן עפר יכול להניח את המכל לתקופה מוגבלת ואחר כך הוא מעביר אותו למקום אחר. כמו שהגדרתם פה מכל בבית מחייב את כל התקינה.

ישעיהו בר-אור:

אני מוכן לקבל את ההערה.

דוד גפן:

ההתייחסות צריכה להיות לזיהום ולא אם זה מסחרי או לא.

זיוה פתיר:

נראה לי שתחנה המשמשת את כל כלי הרכב בקיבוץ או במפעל לא דומה לתחנות דלק מסחריות משום שלא מדובר במכירה.

ישעיהו בר-אור:

רוח הדברים שאמרתם מקובלים עלינו. אנחנו רק צריכים למצוא את הניסוח הנכון.

עו"ד רחל אדם:

אנחנו נציע הגדרה חדשה ונחזור אליכם.

יום-טוב תמיר:

"אישור הממונה 2.(א) לא יינתן לאדם רשיון עסק לתחנת דלק, לא ינהל אדם תחנת דלק, ולא יפעיל ולא יבצע שינוי מהותי בתחנת דלק, אלא אם כן הוא ממלא אחר הוראות תקנות אלה.

(ב) לבקשת רשיון העסק יוגשו לאישור הממונה הנספחים והנתונים המפורטים להלן: (1) תוכנית של תחנת הדלק הכוללת מיקום מקורות המים, צנרת מים, משאבות המים, ומיתקנים לטיפול בשפכים, ברדיוס של 500 מטרים מתחנת הדלק;".

יום-טוב תמיר:

זה בלתי סביר שיגישו את כל הפירוט של התוכנית. החומר הזה צריך להיות רלוונטי בוועדה המחוזית שנותנת לו את היתר הבנייה. זה לא עניינו אם יש מקור מים או אם אין שם מקור מים. מה שמעניין אותו זה המגרש שלו.

עו"ד צבי לוינסון:

התקנות האלה מרעיפות סמכויות מרחיקות לכת לאדם שנקרא הממונה. אין ספק שלתקנות הללו יש השלכות כלכליות מרחיקות לכת וביום יום הן יעוררו סכסוכים רבים בין הממונה ובין הכפופים לו. לדעתי חסר בתקנות הללו מנגנון מהיר לפתרון הסכסוכים. כרגע אינני יודע לאן אדם צריך לפנות בשעה שהוא רוצה לערער על החלטה של הממונה. האם המקום הוא בית משפט השלום? או בית משפט מחוזי? או בית המשפט הגבוה לצדק? במדינת ישראל יש היום בית דין שנקרא: בית דין למים והוא מוסמך לדון בחלק מהבעיות שכרוכות בנושא זיהום מים. זהו בית דין מקצועי ומהיר. אני מציע שיהיה פה מנגנון שיעביר תוך פרק זמן מסוים סכסוכים או ערעורים על דעתו של הממונה לבית הדין למים ולקבל את ההכרעה בסוגיה.

עו"ד רם סואן:

יש לנו דוגמא מתחנת דלק ציבורית שנבנתה לפי היתר בנייה ולפי החוק. אנחנו הגשנו בקשה לרשיון עסק, אבל עדיין לא קיבלנו אותו. מייד באו פקחי העיריה והגישו דו"ח על ניהול עסק ללא רשיון. מיליון דולר עולה להקים תחנה כזו. לא יתכן שלאחר שהושקע סכום של מיליון דולר צריך לחכות שכל הרשויות יעשו את כל הבדיקות עד לקבלת רשיון העסק. המצב הזה הוא בלתי אפשרי ביחוד כאשר יש את חוק יסוד: כבוד האדם וחופש העיסוק שבו אי אפשר למנוע מלעסוק בעיסוק חוקי. לדעתי, מספיק אם בעל התחנה יביא את כל האישורים הנדרשים סמוך לפתיחת התחנה או בסמוך לסיום הבנייה. במצב כזה הוא יכול לקבל כבר את רשיון העסק. זה יכול להיות זמני או מותנה, אבל אי אפשר להגיד לו: אדוני, אתה לא תעשה שום דבר עד שכל הבירוקרטיה במשך יותר משנה תגמור לחגוג, משום שהוא כבר יושב עם מיליון דולר שמונחים באדמה.

זאב שטיין:

למעשה כל הרשימה הזו כבר הוגשה כתנאי לבקשה להיתר בנייה. כל זה כבר הוגש ואושר. בלי זה לא קיבלנו היתר בנייה, אז עכשיו בשביל רשיון עסק אני צריך להגיש שוב את אותם דברים?

היו"ר שלום שמחון:

אני הבנתי מכס שנעשתה פה עבודה מקדימה עם חלק גדול מהגורמים שנמצאים פה בחדר. ככל שאנחנו מתקדמים מסתבר לי שזה לא נעשה כל כך בצורה יסודית ואני אומר את זה בעדיניות. השאלה היא האם יש טעם להמשיך או שאתם תלכו לעשות שוב שעורי בית ותחזרו אלינו כאשר תהיו מוכנים ומתואמים ומה שישאר להכרעה ישאר להכרעה.

ישעיהו בר-אור:

יש הערות טכניות ויש הערות משפטיות. מנכ"ל מכון הנפט הנמצא כאן יכול להעיד, גם בשם משק הדלק והחברות העסקיות, על כך שבישיבות הוועדה שבה ישבו בתי הזיקוק וגם חברות דלק פחות גדולות וכן נציגים אחרים כגון: קוי צנרת, נעשה הניסוח הטכני. כל הנציגים האלה ישבו בוועדה הטכנית אשר ניסחה את המפרט הטכני של הנושאים האלה ולדעתי אנחנו מיצינו את העבודה בנושאים הטכניים. לאחר שהסתיים הניסוח הטכני של התקנות, התקנות עברו ויאה דולרוזה של משרד המשפטים ושל יועצים משפטיים ממשרדים אחרים. כאשר אנשים רואים שוב את ההתקנות האלה טבעי הוא שיהיו להם הערות נוספות.

היו"ר שלום שמחון:

אני חבר מושב שיש בו תחנת דלק המספקת דלק לטרקטורים. אתה דורש ממני עכשיו השקעה כל כך גדולה בתחנת הדלק הזו, וכדי לא לעבור על החוק אני אצטרך לסייע 20 ק"מ לתחנה אחרת.

ישעיהו בר-אור:

לא נכון. בסיפא של התקנות האלה יש הפרדה בין תקנות חדשות לתקנות ישנות.

אתי בנדלר:

הפרדה מאוד מצומצמת.

ישעיהו בר-אור:

יש שם אבחנה בין תחנות קיימות לחדשות. אין כוונה להתעמר בתחנות חדשות ואין כוונה לחייב אותן להיכנס להוצאות בלתי סבירות. לא זו הכוונה. הכוונה היא שתחנות חדשות יבנו לפי הספר.

לדעתי, חברי לשכת עורכי הדין לא חייבים להיות חברים בוועדה טכנית כזו או אחרת. אנחנו קיימנו את ההתייעצות הנדרשת עם משרד המשפטים ואני לא מציע להחזיר את התקנות האלה אחורה. אני לא חושב שההערות שנשמעו כאן בולמות את התהליך ולכן אני מציע כן להמשיך. אנחנו נתמודד עם הבעיות ועם הקשיים.

הניסוח המקורי אמר: לא יבנה אדם אלא אם כן קיבל היתר. לאור ההערות שנשמעו פה אני חושב שהניסוח המקורי היה מוצלח יותר. הניסוח המדבר על רישיון עסק לא יצא מבית מדרשנו. כאיש טכני אני חושב שיש אמת בטענה שלאחר שאדם מגיע לרישיון עסק הוא לא צריך לחזור אחורה ולהגיש את המפרט של חומרי הבנייה. לטעמי, צריך להחליף את עניין רישיון העסק לכלי מוקדם יותר, אולי להיתר בנייה.

היו"ר שלום שמחון:

מקריאת סעיף 2(ב) (1) אני יכול להבין שכל תחנת דלק במרכז תל-אביב הרוצה לעשות שינוי כלשהו במכל שלה צריכה להביא את תוכנית מפורטת ברדיוס של 500 מטר.

ישעיהו בר-אור:

מה פתאום?

עו"ד רחל אדם:

זה לא לגבי כל שינוי.

זאב אפיק:

כאשר התייעצו עם משרד התשתיות אנחנו אמרנו שאנחנו מברכים על העניין של האקולוגיה אבל אנחנו גם אמרנו שתהליך הקמת תחנת דלק צריך להתקצר. עם כל הרצון הטוב ללכת לקראת איכות הסביבה ולא לזהם את מקורות המים, אני מאוד חושש שאשר יגורנו בא לנו. זאת אומרת, שהמנגנון הנוסף הזה יגרום לכך שתחנת דלק שהושלמה בעלות של מיליון דולר, תמתין חצי שנה או שנה עד לקבלת אישור ההפעלה. מה שקורה הוא שהתהליך הולך ומתארך ולא מתקצר.

עו"ד רם סואן:

כאשר ישבנו כאן בוועדה בנושא תחנות הדלק, דיברנו על כך שאנחנו רוצים לקדם את הנושא הזה, אבל כאן זה בדיוק מתנגש.

היו"ר שלום שמחון:

לוועדת הכלכלה יש עניין לאשר היום את התקנות ולאפשר לשר להתקדם הלאה. אבל, ככל שהדיון מתמשך מסתבר לי שאנחנו מתקדמים מאוד לאט ולכן אני רוצה להציע להחזיר את התקנות חזרה כדי לגשר על חילוקי הדעות שהיו פה. חילוקי הדעות הם לא רק מצד לשכת עורכי הדין, אלא גם מצד משרדי הממשלה. אנחנו כרגע לא מצליחים לסיים את סעיף 2.

ישעיהו בר-אור:

בוועדה הטכנית ישב נציג של משרד האנרגיה. טיוטת ההצעה עברה גם למשרד האנרגיה ואנחנו קיבלנו מכתב מזאב אפיק שהטענה שמועלת פה כרגע, לא עלתה בו אז. לא נכון לומר שלא נעשתה עבודת הכנה ובוודאי שלא הגענו לפה בלתי מוכנים. נכון שמתעוררות עכשיו בעיות חדשות, אבל נדמה לי שאנחנו כבר עברנו את שתי הבעיות הקשות ביותר. הראשונה היא נושא בדיקת האטימות ובשנייה אנחנו דנים כרגע ואני מציע לבדוד אותה. אנחנו נחזור לעשות שיעורי בית ונלבן את נושא בקשת רשיון עסק. כלומר, אנחנו נחזור ונבדוק את סעיף 2.

היו"ר שלום שמחון:

כלומר, אתה מציע שנעבור לסעיף 3.

ישעיהו בר-אור:

כן. אני לא מציע להפסיק את הדיון.

עו"ד רחל אדם:

סעיף 3 מדבר על תקנים בבניית מיתקנים.

(א) "מיתקן ייבנה בהתאם למהדורה האחרונה של התקנים או הנהלים למכל דלק עילי או תת-קרקעי ולמפריד דלק, לפי העניין, כמפורט בתוספת. התקנים יופקדו

לעיון הציבור בספריית מכון התקנים הישראלי שברמת אביב, ובלשכות המחוזיות של המשרד לאיכות הסביבה."

(ב) "אדם רשאי להתקין ולתפעל מיתקן לפי תקנים או מיפרטים אחרים מן האמורים בתקנה משנה (א), ובלבד שקיבל לכך אישור, בכתב ומראש, מאת הממונה.

זיוה פתיר:

לי לא ברור מה זה לפי תקנים? הניסיון שלנו מורה על כך שיש תקנים במגירה ויש לפי תקנים. כלומר, אם זה לאחר שנבדקו או אם זה לאחר שהם נושאים תו-תקן. איך יהפכו מכל שהוא מסובך ומורכב טכנולוגית להתאמה הנדרשת? האם הממונה יבדוק את התכנון? בתקנות אחרות דורשים אחת מהשתיים: או שדורשים שהוא יתאם לתקן ויביא תעודה על כך אם הוא מחוץ לארץ, או שדורשים שיהיה לו תו-תקן אם הוא בארץ.

עו"ד רחל אדם:

אני מוכנה לקבל כל הצעה.

עו"ד רם סואן:

היום אסור שבתחנת תדלוק ציבורית יהיה מיכל דלק על קרקעי, ותקנה 3 מכניסה כבדרך אגב את העניין שאפשר לשים מכלי דלק עיליים.

ישעיהו בר-אור:

דה פקטו, יש תחנות דלק עם מכלים עיליים.

זאב שטיין:

בסעיף 3(ב) כתוב: אדם רשאי להתקין ולתפעל מיתקן". זאת אומרת, שאדם רשאי לעשות שינוי בצנרת או לשנות את המשאבה, רק אם הוא מקבל אישור בכתב או מראש מהממונה.

ישעיהו בר-אור:

לא, זה לא מה שכתוב פה.

קורנל רוט:

המצב העובדתי הוא שכרגע מטמינים בארץ מכלים החל משלושה סוגים וכולם עשויים לפי מפרט מת"י 453. הם נבדקים על ידי אנשי מכון התקנים והממונה בודק את תעודת הבדיקה של מכון התקנים. כלומר, יש בקורת.

זיוה פתיר:

צריך לעגן זאת בתקנה.

גרשון קידר:

הגדרת המפעיל היא הגדרה לא מדויקת והיא יכולה ליצור בעייתיות. יש לתת את הדעת בנושא הזה מעבר להערות.

היו"ר שלום שמחון:

יש לי הצעת סיכום לדיון של היום. אני מציע שנציגי הגופים הנמצאים פה, לאחר שיש בידהם את התקנות המעודכנות כפי שהם קיבלו אותן פה, יעבירו את הסתייגותיהם תוך שבועיים למשרד לאיכות הסביבה. אני מציע שבתוך חודש הוועדה תקיים דיון נוסף לאחר שנעשו כבר השינויים והתיקונים הנדרשים.

תודה רבה.

הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 12:15.