

פרוטוקול מס' 131

מישיבת ועדת הכלכלה
יום שני ט' בתמוז התשנ"ז (14.07.1997), שעה 10:00

נכחו:

חברי הוועדה: אברהם פורז - מ"מ היו"ר
צבי הנדל
גדעון עזרא

מזמנים:
המשרד לתשתיות לאומיות:
יהושע שטרן - מנהל מינהל תכנון
עו"ד זאב אפיק - יועץ משפטי
יואב ערמוני - סגן מנהל מינהל הדלק

רונן חדש - רפרנט אגף התקציבים, משרד האוצר
אלי חוף - אגף השיקום, משרד הבטחון
רחל גרשוני - משרד המשפטים
נטלי אוסטרובסקי-מינהל התכנון, משרד הפנים
עו"ד שרית דנה - יועצת משפטית, משרד הפנים
עו"ד איילת בן עמי - משרד לאיכות הסביבה
יוסי ישראל - מינהל מקרקעי ישראל

חברות הדלק:
עו"ד רם סואן - סונול
עו"ד אייל ויטנברג-גל
עמוס שניידר - סמנכ"ל גל
עו"ד יעקב פריד- דלק
דוד וייסמן - מנכ"ל אלון
שמואל אנצל - מנכ"ל טן
בני בן צור - מנהל תפעול טן
אורנה בינמוביץ- דור אנרגיה
עמיהוד בן פורת- דור אנרגיה
ורד שניאור - דור אנרגיה
צבי קסלר - פז

אודלי מירון - הרשות להגבלים עסקיים
דנה רוטמן - מתמחה, הרשות להגבלים עסקיים
יוסי כספי - ועד הפעולה לנכי צה"ל

ארגון סוכני ובעלי תחנות הדלק:
יאיר רוזנקרץ - יו"ר
יום טוב תמיר - מנכ"ל
בועז ארד - נכה צה"ל
עו"ד רבקה חזן

ועדת הכלכלה
14.07.1997

- מיכל כהן
- יועצת השדולה מועצה לצרכנות
- יאקה הרצל
- מחזיק תיק תחנות הדלק, ההסתדרות הכללית
- יוסף לוטנברג
- ארגון נכי צה"ל
- ציפי רון

יועצת משפטית: אתי בנדלר

מנהלת הוועדה: לאה ורון

קצרנית: חנה כהן

סדר היום: הצעת חוק משק הדלק (קדום התחרות), התשנ"ד - 1994

הצעת חוק משק הדלק (קידום התחרות), התשנ"ד - 1994היו"ר אברהם פורח:

בוקר טוב, אני מתכבד לפתוח את ישיבה הוועדה בהצעתו של חבר הכנסת דן תיכון בדבר משק הדלק (קידום התחרות). בישיבה הקודמת בנושא הועלו מספר רעיונות ואנו רוצים לקבל היום היזון החר מגורמים בעלי עניין בדבר.

אנו עומדים כנראה לפצל את החוק פעם נוספת ולהביא רק קטע מסויים לקריאה שנייה ושלישית. אנו לא נעביר בקריאה שנייה ושלישית את כל הנושא המסובך של העבר, עם ההסכמים הכובלים, זאת משום שקיבלנו חוות דעת מפורטת ממשרד המשפטים, שהשורה התחתונה בה היא שהנושא מסובך, ולגבי העבר עלינו למצוא את האיזונים המתאימים, ואת מידת הפגיעה שיש על פי חוק יסוד. מאחר שלא כדאי שבגלל העבר נמשיך במצב הנוכחי, ישנם מספר דברים קלים יחסית שאנו יכולים להתקדם בהם לעתיד ורק אחר כך לחזור לעבר, שאני סבור שהוא אכן ראוי לטיפול.

לגבי העתיד אנו רוצים לעשות כמה פעולות לגבי הקמת תחנות תידלוק חדשות. הדברים שאנו מתכוונים להם היום הם אלה: אנו רוצים לבטל את ההוראות שקיימות בחלק גדול מההסכמים עם מינהל מקרקעי ישראל, שלפיהם, אם אדם מחזיק בקרקע למטרה כלשהי ורוצה לשנות את היעוד לתחנת תידלוק, הקרקע תחזור למדינה. דבר נוסף, אנו רוצים לאשר, בכפוף לתכנון, שאותם תחנות חצר או תחנות פנימיות, יקבלו אפשרות להתרחב ולהיות תחנות לשירות כלל הציבור. וכן, אנו רוצים לקצר את הליכי התכנון, ובעקבות תיקון 43 לחוק היתרי הבניה, שהעניק סמכויות מסויימות לגבי הכנת תוכניות בנין ערים לפי פרק ג' לחוק התכנון הבניה, שתאפשר לוועדת מקומית לתכנון ובנייה להחליט על הקמת תחנת דלק, זה יהיה כמובן בשני שלבים: תוכנית בנין ערים, הפקדה, התנגדויות וכיו"ב, ואחר כך, שלב ההיתר. בכך אנו עוזבים את הוועדה המחוזית ועוברים לוועדה מקומית, מול תוכנית מתאר ארצית לתחנות תידלוק.

דבר נוסף, כפי שהציע חבר הכנסת דן תיכון, אנו רוצים לקבוע שחווה בלעדיות לתקופה שעולה על 5 שנים יחשב כהסדר כובל, על מנת שהתחנות החדשות המוקמות לא יהיו משועבדות לתקופות ארוכות כפי שהיה עד כה.

גדעון עזרא:

בדברך התייחסת למצב העתידי, אך אנו לא נוכל לפתור את הבעיה אם לא נדון קודם כל לגבי העבר. אנו עושים בכך עוול לתושבי המדינה, שלא תהיה תחרות במשק הדלק. אומנם ישנם תיקונים מסויימים שהתקבלו, אך הדברים לא מבוצעים.

היו"ר אברהם פורח:

אני מציע לפצל את החוק, כי הסיפור של העבר ידרוש לפחות עוד שנת עבודה. אני סבור שלא נוכל לפתור, אם אנו רוצים שזה יעמוד גם במבחן משפטי, את העבר, אלא במחיר של שנת עבודה. לא שווה לעכב את הכל שנה נוספת, ולהערכתך תוך שנה מהיום נפתור גם את בעיות העבר. לא כדאי לשעבד את העתיד לעבר, כי בינתיים מוקמות תחנות חדשות במתכונת הישנה והלא טובה. לפיכך אני מציע לאשר חלק מהדברים ולחזור לזה.

ועדת הכלכלה
14.07.1997

בחוות הדעת המשפטית של משרד המשפטית באה לידי ביטוי מורכבות הנושא ועד כמה סבוך הוא הטיפול בעבר מבחינת המחוקק. לכן אני מבקש לקבל היום תגובות לרעיונות שהיעלתי לגבי הנושאים הבאים:

1. הקרקע לא תחזור למינהל מקרקעי ישראל במקרה של שינוי יעוד.

2. הרחבת תחנת החצר.

3. חחה בלעדיות רק ל- 5 שנים.

4. העברת סמכויות לוועדה המקומית.

רחל גרשוני:

אני מבקשת לדון בעיקר על הסעיף הדרן בחחה העתיד, קיצור תקופת הבלעדיות של חחה שנחתם לאחר תחילת תוקפו של החוק. זה נכון שהתערבות בחחה העתיד היא פחות מסובכת מהתערבות בחחים קיימים, אך עדיין צריך להוכיח שאמצעי זה ישרת את המטרה של התחרות. לצורך זה עדיין צריך מסד עובדתי, משום שיש טענה שאפילו נתערב בחחה העתיד זה לא יועיל שום דבר אם לא ננקוט גם באמצעים משולבים, כמו לדוגמא: אולי צריך לשקול הוראה לגבי הגבלת זכות תחנות דלק להתקשר עם אותה חברה שהתקשרו עמה בעבר.

הי"ד אברהם פורח:

האם זה יעמוד במבחן? האם מותר לכתוב שתחנה שמשתחררת לא תוכל להתקשר עם אחת משלושת החברות הוותיקות?

רחל גרשוני:

בנוסף הזה כנראה שאי אפשר יהיה לעשות זאת. בדרך של הסתירה הזו אני רוצה להבהיר שאפילו אם רוצים להתערב בחחה העתיד צריך מסד עובדתי, או חוות דעת כלכלית וניתוח מסויים.

הי"ד אברהם פורח:

אנו שומעים הרבה זמן עד כמה לא טוב שהתחנות לא משועבדות.

רחל גרשוני:

אחד התנאים של פיסקת ההגבלה הוא שהאמצעים מתאימים למטרה. יש הטוענים שאמצעי זה לא יכול למנוע מפני העברת רכוש מיד אחת ליד שניה.

הי"ד אברהם פורח:

האם ועדה של הכנסת לאחר שקיימה אין ספור ישיבות במשך 6 שנים, אינה יכולה לומר שהשתכנענו שהשיעבוד לא טוב. אנו לא אוסרים באופן קטגורי להתקשר, אלא אומרים שלכאורה זה הסדר כובל, שעדיין אפשר להוכיח שה"לכאורה" הוא לא לכאורה.

ועדת הכלכלה
14.07.1997

רחל גרשוני:

איני בטוחה שניסוח זה נכון, כי אפשר לפרש את הניסוח הזה בשני אופנים: או שחלות זה הסדר כובל ולא פונים לבית דין או לשום ערכאה, או כפי שהזכרת אתה.

היו"ר אברהם פורח:

האם את מציעה להכניס את המילה "לכאורה" ?

רחל גרשוני:

אני סבורה שכן.

היו"ר אברהם פורח:

האם כל הסדר כובל הוא לא לכאורה ? מה ההבדל אם נכתוב שאסור לעשות חוזה לתקופה שעולה על 5 שנים, לבין הנוסח המופיע בהצעת החוק, שזה יראה כהסדר כובל ?

רחל גרשוני:

זה משתמע לשני פנים. כמו במקרה של טלוויזיה בכבלים, גם שם קבע החוק שהסדר מסויים עם בעלי תחנות הטלוויזיה בכבלים ייחשב להסדר כובל. התעוררה מחלוקת משפטית בשאלה האם בנסיבות האלה פונים לבית הדין להגבלים עסקיים.

היו"ר אברהם פורח:

מה הבדל בין נוסח כפי שהוא מופיע בהצעת החוק לבין אם היה נכתב שאין להתקשר בהסכם לתקופה העולה על 5 שנים.

רחל גרשוני:

יכול להיות שיש הבדל, כי זה זו משמעי, תלוי מה רוצים.

צבי הנדל:

חוזה מקנה לאדם בלעדיות למכירת דלק בתחנה ?

היו"ר אברהם פורח:

"אדם" הכוונה לחברה.

רם סואן:

אני רוצה להתייחס לסעיף שגב' רחל גרשוני העלתה. מבחינתנו אין בעיה עם סעיף זה, אך הוא אומר במפורש, ואין כאן עניין שלכאורה, שהסכם שנעשה לתקופה מעל 5 שנים הוא הסדר כובל ולא לכאורה. ההכרזה על הסדר כובל היא בכך שקביעה של הממונה על ההגבלים, היא קביעה שזה הסדר לכאורה ואפשר ללכת לבית הדין. במקרה זה אין מה ללכת לבית הדין כי זה הסדר כובל בגלל שהוא עולה על 5 שנים.

ועדת הכלכלה
14.07.1997

היו"ר אברהם פורת:

האם כל הסדר כובל הוא הסדר VOID ?

רם טואן:

לא, התקופה מעבר ל- 5 שנים היא VOID.

היו"ר אברהם פורת:

האם הסכם שהוא ל- 6 שנים יהיה הסדר VOID ? או ש- VOID הוא רק לחלק שעולה על 5 שנים?

רם טואן:

לדעתי זה כל הסדר מעל 5 שנים, התקופה מעבר ל- 5 שנים תהיה בטלה.

יעקב פריד:

לפי חוק החיים נקבע במפורש שחחה שחלקו חוקי וחלקו לא חוקי, אפשר לבטל רק את החלק הלא חוקי.

היו"ר אברהם פורת:

אם אנו קובעים את ההוראה הזו, משמע שהסדר כזה הוא כובל ובטל החל מהשנה השישית ?

יעקב פריד:

לדעתי כן, משום שבתי המשפט יפרשו זאת כך, משום שהנטייה היא לקיים חיים כל זמן שניתן לקיים אותם והם לא נוגדים את החוק.

רם טואן:

בסעיף 1 וב לעניין הסבת תחנות תדלוק, היינו תחנות חצר או פרטיות. בעקרון אין לנו התנגדות לכך, אבל אנו חושבים שצריך לעשות פה הסתייגות מסויימת.

יאיר רוזנקרנץ:

רובן תחנות פירטיות, האם לכך אתה מסכים ?

רם טואן:

התחנות הללו הן אכן תחנות פירטיות, ולכן צריך לקבוע שכל אותן תחנות יוכלו למכור לציבור בתנאי שגם יקיימו את הדרישות של תחנה ציבורית. אסור לאפשר להם להתעלם מחוקי איכות הסביבה, כיבוי אש וכד'.

היו"ר אברהם פורת:

זה נאמר בהצעת החוק, שזה לא פותר אותם מהוראות כל דין.

ועדת הכלכלה
14.07.1997

רם טואן:

זה צריך להיות ברור שאסור להן לפעול לפני שהן עונות לכל הדרישות.

אנו מברכים על סעיף 11 שמשמעותו העברת הסמכות לאשר תחנה מועדה מחוזית לוועדה מקומית, אך יש לזכור שככל שיש יותר ועדות מקומיות לא יהיו קריטריונים אחידים לכולם.

היו"ר אברהם פורז:

במקרה זה תוכנית מיתאר ארצית חלה על כולם.

רם טואן:

תוכנית מיתאר ארצית לא חלה בתוך תחומי הערים, והקריטריונים לאישור תחנת תדלוק צריכים להיות בכל הארץ ולא שבכל ועדה יהיה שיקול דעת עצמאי, שלדעתנו יפתח פתח למעשה שחיתות. מעבר לכך שנציגים של ועדה מקומית הם בדרך כלל אנשים פוליטיים ויש להם לפעמים עניינים פוליטיים להסדיר בינם לבין עצמם, דהיינו, יהיה מי שיאשר מיקווה לדוגמא, תמורת אישור השני לתחנת תדלוק. לא תמיד השיקולים הם לגופו של עניין ולכן יש צורך בקריטריונים חד ארציים קבועים וברורים, כי השיקול המקצועי בוועדה המחוזית הוא יותר מהשיקול בוועדה המקומית.

יאיר רזנקרנץ:

אני חייב להעיר את תשומת לב הנוכחים לכמה דברים שקרו רק לפני 10 שנים. לפני 10 שנים התחילה הרפורמה וב-1989 חבר הכנסת דן תיכון הציע את הצעת החוק שלו, אך אנו לקראת סיום שנת 1997 ועדיין לא קורה שום דבר, כי לא נוגעים במחלה האמיתית של הרפורמה. משום מה מסתובבים כל העת מטביב לבעיה העיקרית, אך לא נוגעים בה.

יש כ-700 תחנות פירטיות שהן עברייניות על פי משרד הפנים, האם עתה אתם מבקשים להכשיר את השרץ?! זה כמו שיאמרו שכל מוכרי הסמים הם בתי מרקחת.

אני מתקומם על כך שהממונה אמר ב-27 במאי שבעוד שבועיים יתן תשובה לגבי עניין הדלק, אך מאז עבר הרבה זמן, ואיני מבין מדוע אנו צריכים לסבול מההשהיה הזו וצריכים לחכות כל הזמן בסבלנות, למרות שבית המשפט קבע 60 יום. נראה לי שיש נסיון בוטה כבר תקופה ארוכה לא לגעת בעניין האמיתי. איני יודע מה גורם לכך אך אני מבקש מכולם לגעת במחלה הרעה שהיא החוזים. אני סבור שצריך להיות אמיצים ולפתור פעם אחת את הבעיה. האם רוצים להתחיל לדון בכך בעוד שנה כדי שזה יקח עוד שנה.

אני מתקומם שהצעת הנוסח לדיון הגיעה רק אתמול ולא היה מספיק זמן לעיין בזה בצורה מסודרת עם היועצים המשפטיים והכלכליים שלנו. בגלל שזה הגיע אתמול בצהריים אסור לדון בזה, מפני שהאנשים לא התכוננו לו.

היו"ר אברהם פורז:

אנו לא נקבל שום החלטה היום וכל מי שמרגיש שהוא לא השלים את טיעונו ושהדברים באו לו בהפתעה, יוכל להעביר את תגובתו בכתב תוך שבוע מהיום.

ועדת הכלכלה
14.07.1997

יאיר רחנקרנץ:

לגבי הסעיף הראשון, אני מבקש להדגיש שיש כאן פגיעה בנכי צה"ל. נאמר לא פעם שתחנות באדמות מדינה יהיו לנכי צה"ל, מדוע עתה לפגוע בזה? לאורך כל הדרך מנסים לפגוע בבעלי התחנות שמשאירים אותם כבולים ומנסים להכשיר שרץ, היינו, את התחנות הפירטיות. אני מבקש להראות לוועדה תמונות של אותן תחנות ולשאול איך רוצים שיראו תחנות הדלק במדינת ישראל, אם כמו בכל העולם או בצורה כפי שהן בתחנות הפירטיות. כל העולם מתנהג לפי שנות ה-2000 ואילו אנו הולכים אחורה.

בישיבה הקודמת ביקשתי לדון בחוזים שהם הבעיה האמיתית. זה קשה, ואמרתי זאת גם הרבה משפטיים, אך מבקרת המדינה בדו"ח לשנת 1994 אמרה באופן חד משמעי שצריך לגעת בנושא החוזים, אך לא נוגעים בו, אלא בעניין העתידי. כמוכן שלחברות הדלק לא איכפת שיהיו עסקים עתידיים או שיהיו תחנות פירטיות, שהן למעשה אחראיות להן כל השנים, ועתה יכשירו אותן, למרות שהן לא עומדות בתקני בטיחות, איכות הסביבה ובשירות הולם לצרכן. האם מבקשים שכל אחד יוכל להקים באסטה לדלק בכל אמצע רחוב?

אני מבקש להדגיש שסעיף 1 נוגע במיוחד לנכי צה"ל ולשיקומם. מקומם אותי מאוד שיש תחנות שנמצאות הרבה שנים, שעלה להם מיליוני דולרים לבנות אותם, אך קם אחד שעם סכום של 10 אלפים שקלים שם משאבה ישנה ולזה הוא קורא תחנת דלק.

אני מבקש תשובה מנציגת הממונה מה קורה בעניין הדלק.

אייל ויטנברג:

באופן עקרוני הבעיה האמיתית היא בחוזי הבלעדיות הקיימים. אין מחלוקת בין הנוגעים בדבר שחוזי הבלעדיות הקיימים הם הגורם הבלעדי היחיד לכך שאין תחרות. הצעת חוק זו אינה מקדמת לדעתנו דבר, משום שאנו סבורים שבאופן עקרוני לא צריך תחנות חדשות. הקמת תחנות חדשות תסגור חלק מהתחנות הקיימות, משום שתחנה שאינה מוכרת הרבה וצריכה גם להתחרות, לא תוכל להתקיים.

היו"ר אברהם פורז:

זאת לא הבעיה שלנו. אנו לא נכפה להקים תחנות, אלא הן יוקמו רק על ידי מי שירצה.

אייל ויטנברג:

הסדר כובל הוא מהיום הראשון, כלומר, כשהגיע לבית הלורדים פסק דין אסו, חחה בלעדיות ל-21 שנה, בית הלורדים קבע, שהם אינם מוכנים במדינה מתוקנת לאכוף הסכם כזה. הסדר כובל הוא הסדר כובל כבר מהיום הראשון, ומי שרוצה להכשיר הסדר כובל הולך לבית הדין להגבלים עסקיים ומקבל אישור להסדר כובל לכן הסדר כובל הוא מהיום הראשון ולא יאכף.

הסדר ל-5 שנים בלבד אומר שבעצם החשש הוא שחברות הנפט הוותיקות לא יתקשרו עם מפעילים עצמאיים כדי לבנות להם תחנות ולהשקיע, אלא ינסו להשתלט על התחנות באמצעות אנשי קש, יבנו אותן בעצמם, ולא רק שהן יהיו כבולות הן יהיו בבעלותן. בתחנות אלה לא תהיה תחרות והן לא הוכחו על ידי הממונה על ההגבלים העסקיים.

יש 650 תחנות, רובן ככולן סגורות בהסכמים של שנות דור ויותר, ואצל נכה צה"ל ההסכם הוא ל-49 שנים ועוד 49 שנים. לתחנות אלה אין אפשרות להתחרות. המחסור הוא לא בתחנות דלק, ובעצם העובדה שהנושא עולה לדיון אני רואה הישג גדול של חברות הנפט הוותיקות, שהצליחו להסיט את הדיון לעניין שהוא טפל בעיני כולם. יש בירושלים למעלה מ-30 תחנות שנמצאות במקומות הנכונים, ובגוש דן התחנות בצורה מרושתת, ואם יקימו תחנות נוספות בנגב או במקומות ריקים זה לא יביא לרפורמה. בצומת הערכה ישנה תחנה של נכה צה"ל, שנאלץ לוותר על הפעלתה, כי הפסיד כסף. ההוצאות הן קבועות, כלומר בעלי התחנות אינם יכולים להתחרות כאשר הרנטה כולה אצל חברות הנפט הוותיקות, יש לכך הוכחות אמפיריות מדעיות כמעט, משום שכאשר חחה בלעדיות סוף-סוף מגיע לקיצו וחברות הדלק השונות עדיין רוצות לשמור על האספקה לאותו בעל תחנה היא מכפילה את העמלה שלו. במקום לתת 18 א"ג לליטר היא נותנת לו 36 א"ג והן לא מפסידות כסף. כלומר יש היום 18 א"ג פנויות שאפשר לתת אותן לציבור בהגרלות במבצעים ובמתנות. דברים אלה יכולים לקרות, אך במקום זאת אנו דנים בהקמת תחנות חדשות.

אל לנו להיבהל מכך שהדיונים בהסכמי העבר יארכו שנה, כי במשך שנה אפשר היה להגיע להסדר לפני שבית משפט העליון היה נדרש להגיד את דברו, משום שבית המשפט מאוד רצה שהמחוקק יעשה את העבודה. השופטת סירוטה אמרה שהיא נאלצה בלב כבד לתת צו מניעה ולנהל תיקים, שהיא סבורה שהמחוקק היה צריך להתערב בהם. כל השופטים בדעה שיש בעיה גדולה מאוד עם הסדרי הבלעדיות.

ראיתי את חוות הדעת של משרד המשפטים ואני מאוד מעריך את גב' גרשוני, אך הדבר הזה בסך הכל לא מאוד מסובך, משום שהיא פותחת ואומרת שהסדרי הבלעדיות הקיימים הם הבעיה, ולא אלה של התחנות שתיפתחנה בעתיד. אם אכן הם הבעיה, איתם צריך להתמודד. יש עניין של זכויות קניין שהם למעשה בטוחה לחברות הנפט הוותיקות, כדי שימשיכו לקנות מהן דלקים. 49 שנים זה פשוט משכון, וחוק המשכון הוא חוק סוציאלי-זחל בין אם אנו רוצים ובין אם לא על סיטואציות של משכון. משעבדים את התחנה כדי שיובטח לקנות דלקים במשך 49 שנים.

בדיון זה מתמודדים למעשה עם הקמת תחנות חדשות, שזה במחילה אפילו לא לחפש את הגרוש באור, משום שאנו לא חלוקים בדעה שאין, זו לא הבעיה, יש 650 תחנות שעם חחה הבלעדיות שלהן צריך להתמודד, כשכל הרנטה היא אצל חברות הנפט הוותיקות.

אנו חוששים בצורה זו שגם תחנות חדשות, אם אסור להן להתקשר מעל 5 שנים, למעשה תוקמנה בידי חברות הנפט עצמן. חשוב לנו מאוד שאם הצעת חוק זו תעבור, שאכן יטפלו תוך שנה בבעיית ההסדרים הקיימים, ושהמחוקק יביע את דעתו באופן מפורש, לא שדעתו נוחה מההסכמים הקיימים, אלא בגלל טעמים שונים לא הצליח ב-8 השנים האחרונות לתקוף את הבעיה.

היו"ר אברהם פורח:

המחוקק יוכל בדברי ההסבר, כשיובא הנושא למליאה, לומר שהוא פיצל את החוק ויש לו כוונה לטפל בחלק השני. בחוק עצמו אנו לא עושים כמובן דקלרציות.

יעקב פריד:

אני מבקש להעיר הערות משפטיות לגבי נוסח ההצעה: בסעיף 1א נאמר: "...יהא אותו אדם רשאי על אף האמור בהסכם...", כיוון שחלק מהמגבלות שמונות היום למי יש זכות לגבי קרקע של המינהל הן לאו דווקא בהסכם. לכן הייתי מוסיף בהנחיות המינהל ובהחלטותיו: אל אף האמור בהסכם ועל אף האמור בהחלטות המינהל.

ועדת הכלכלה
14.07.1997

כמו כן, בהמשך אותו סעיף נאמר: "כדי לאפשר הקמת תחת תדלוק" יש להוסיף את המילה: "והפעלתה", כי יתכן שבעתיד המינהל יאפשר לו להקים, אך יוכל לומר שאת ההפעלה ימסור למישהו אחר.

אני סבור שסעיף 1ב אינו נכון ומיותר ואני מצטרף בנושא זה לדבריו של יו"ר הארגון מר רזנקרנץ, משום שבכך פותחים פתח ונותנים בעצם פרס לעבריינין. בסעיף זה למעשה נותנים הכשר למי שפתח תחנה פירטית.

היו"ר אברהם פורז:

ואם תוכנס המילה "כדין" זה יפתור את הבעיה ?

יעקב פריד:

אני סבור שהכל מיותר ואין בו צורך, כי גם סעיף זה מדבר על תחנות פנימיות שמוקמות על אדמות מינהל, ולצורך זה מספיק סעיף 1א ואין לתת שום יתרון למי שבצורה כלשהי יצר עובדות בשטח והקים תחנה פנימית.

הסעיף הזה מיותר כולו משום שלפי הניסוח הזה אפשר לחשוב שיש פריבילגיה או יתרון כלשהו למי שבפועל יש לו היום תחנה פנימית, ואז הוא כאילו משוחרר מא קולוגיה, בטיחות וכד'.

היו"ר אברהם פורז:

בסוף הסעיף נאמר: מקיום הוראת כל דין", וא קולוגיה לפי הבנתי היא דין.

יעקב פריד:

זה אינו נכון משום שאין בהוראה זו לפטור אותו מתשלום כלשהו שעליו לשלם למינהל או מקיום הוראות כל דין. יש לכתוב זאת בצורה ברורה, אך בכל זאת זה מיותר לדעתי, משום שסעיף 1א נותן את התשובה ואין לתת שום יתרון על פני אחרים.

היו"ר אברהם פורז:

חשבנו על מודל של אדם שיש לו תחנת תדלוק כדין לצרכים פנימיים, תחנת חצר שהוקמה כחוק ורוצים לאפשר לו להרחיב אותה.

יעקב פריד:

זאת טעות משום שצריך שמצבו יהיה כמו 1א. הוא יצטרך לעבור את כל הקריטריונים שעובר מי שרוצה להקים תחנה ציבורית לפי 1א ואין לתת לו שום יתרון, משום שהיום הקריטריונים לתחנה פנימית שונים, בצדק, מקריטריונים לתחנה ציבורית. בתחנה פנימית לא בודקים את נושא האקולוגיה, מי תהום וכד'.

היו"ר אברהם פורז:

אם אנו נכתוב שזה יהיה בכפוף לכלל דין ?

ועדת הכלכלה
14.07.1997

יעקב פריד:

אין צורך בזה, אם זה כפוף לכל דין יש כבר את סעיף 1א. אם ממילא הוא יצטרך לעבור את כל מערכת ההיתרים של תחנה ציבורית סעיף 1א עונה על כך.

הי"ר אברהם פורת:

כשדובר על שינוי יעוד, ההנחה היתה שכיש לו תחנת תדלוק הוא לא משנה יעוד. אם יש קרקע לתעשייה ורוצים להפוך אותה לתחנת דלק יש בכך שינוי יעוד, לעומת זאת תחנת תדלוק שמעלים אותה בדרגה, זה עדיין אותו יעוד.

יעקב פריד:

זו בדיוק הסיבה מדוע סעיף זה לא נכון. אם זו המחשבה זה יותר גרוע, כי כשאישרו לאדם תחנה פנימית, שהיא מחסן לשימוש עצמי, לא לוקחים שיקולים של טובת הציבור, כי הציבור לא מתדלק שם.

הי"ר אברהם פורת:

אני מבקש שתעביר לוועדה את הנוסח של הסעיף בו יהיה ברור שכוונתנו היא שהאיש יהיה כפוף לכל הדינים וכללים המחייבים תחנה רגילה.

יעקב פריד:

אני אעביר זאת לוועדה, אך אני מדגיש שוב שאם זה כפוף לתנאים של תחנה ציבורית רגילה לא צריך את הסעיף, משום שהכל קיים בסעיף 1א ואין להפלות בין האנשים.

הי"ר אברהם פורת:

מי שיש לו קרקע פרטית פונה לוועדה המקומית ומבקש שינוי יעוד. אני סברתי, כמי שכבר ראה כמה תכניות בניין ערים, שכשיש לקרקע יעודים שונים: מגורים, תעשייה, חקלאות ותחנת דלק, לפעמים יש יעוד של תחנת דלק פנימית, ואז העברתה מתחנת דלק פנימית לציבורית היא לא בדיוק שינוי יעוד במובן חוק התכנון. לפיכך כתבנו סעיף זה בנפרד. יתכן שאפשר להשיג את אותה מטרה אם תעביר אלינו נוסח שונה שאתה סבור שהוא יענה לכך.

אישית אני לא סבור שמי שיש לו תחנת תדלוק פנימית ורוצה להפוך אותה לתחנה רגילה, ועומד בכל התנאים, מצבו צריך להיות יותר גרוע מאחד שיש לו קרקע לתעשייה וכד'.

יעקב פריד:

מצבו לא צריך להיות יותר גרוע, אך גם לא יותר טוב. היה מקרה באזור בו אדם קיבל להקים תחנה פנימית בחצר ביתו, ולפי סעיף זה הוא יוכל לקבל אישור להקים תחנה רגילה.

הי"ר אברהם פורת:

הוא לא יוכל לקבל זאת כי זה כפוף לכל חוקי התכנון.

ועדת הכלכלה
14.07.1997

יעקב פריד:

את סעיף 11 ו-12 צריך לסייג, כמו שגם חוק ההגבלים מסייג, וכמו שגם הממונה על ההגבלים בעצמו סייג את החלטתו, צמצם ולא החיל אותה מלכתחילה על תחנות שבבעלות, בחכירה או בדיירות מוגנת של חברת הדלק. כי לפי נוסח זה אם אני 100% בעלים של התחנה ומוסרים את ההפעלה למישהו אחר, ניתן להגביל אותי גם ל- 5 שנים, ולא זאת הכוונה. לכן צריך לכתוב בסעיף 11, אחרי המילים: "במכירת דלק לתחנת תדלוק", שאינה בבעלות או בחכירה או בדיירות מוגנת של אותו אדם. כי יש זכות לעשות בנכס הפרטי מה שרוצים.

אני סבור שאם המחוקק חושב לנכון להגביל חחים עתידיים לתקופה של 5 שנים או אחרת, ולקבוע שהם הסדרים כובלים, נראה לי שהדרך הנכונה מבחינה משפטית היא לעשות זאת על ידי תיקון של חוק ההגבלים העיסקיים. בחוק זה יש יוצאים מן הכלל, וכן הוראות מיוחדות שקובעות הסדרים מסויימים כהסדרים כובלים. זו הדרך הנכונה, מהטעם הפשוט, שגם כשההסדר הוא הסדר כובל חוק ההגבלים קובע, שהסדר כובל הוא לא בהכרח אסור. הסדר כובל אם יש טעם מוצדק לאשר אותו מאשרים אותו, לדוגמא, בית הדין להגבלים עסקיים יכול לחשוב שבמקרה זה מוצדק 7 שנים, במיוחד ששני הצדדים מסכימים. אני לא חושב שצריך לפגוע בחופש החחים כאשר שני הצדדים באים מרצון ומסכימים לתקופה מסויימת, משום שחברת הדלק הסכימה ברב טובה להשקיע בהקמה.

היו"ר אברהם פורח:

לפי דברך, אם זה ינוסח כמו שזה מנוסח עתה, עדיין אפשר לעשות הסכם ל- 7 שנים, ולומר שלמרות שזה לכאורה כובל מבקשים לאשר את ההסכם.

יעקב פריד:

לשם זה צריך פרשנות אם אפשר או אי אפשר. כלומר, אם נלך בדרך של תיקון חוק ההגבלים העיסקיים לא צריך שום פרשנות.

היו"ר אברהם פורח:

אם לא מתקנים את חוק ההגבלים, האם המשמעות היא שזה אוטומטית בטל, או ניתן לביטול, או השנים שמעל ה- 5 שנים בטלות, או שעדיין אפשר לפנות לבית הדין?

זאב אפיק:

ניתן לפנות לבית הדין ולבקש אישור מעבר ל- 5 שנים, כי אולי זה הסכם מצויין למרות שהוא כובל.

היו"ר אברהם פורח:

נשאלת שאלה אם יש הבדל בנוסח שאומר שלא יכרת הסכם לתקופה העולה על 5 שנים, שאז לדעתי הסכם שיכרת אפילו ל- 5 שנים ויום יהיה בטל, לעומת נוסח זה שאומר לכאורה עד 5 שנים, אך יש טיבה טובה ללכת לבית הדין ולהוכיח מדוע זה נעשה ליותר מ- 5 שנים.

ועדת הכלכלה
14.07.1997

יעקב פריד:

אני סבור שיש לעשות הבחנה, כמו שעשה הממונה עצמו בהסדר שהגיע עם "פז" ו"סונול". יש לעשות הבחנה בין תחנה שחברת הדלק השקיעה בה או בנתה אותה לבין תחנה אחרת. אם רוצים שעדיין יוקמו תחנות ברמה טובה ולא כמו התחנות הפירטיות, העובדות מוכיחות, שלמרות שמבחינה חוקית אין מניעה על אף אדם בעל קרקע פרטית להקים בעצמו את התחנה על חשבוננו, והוא לא צריך להתקשר אפילו לא לשנה עם חברה מסוימת. בפועל אנו רואים שאותם בעלי קרקע מעדיפים שהחברה תשקיע, משום שמדובר בהשקעות מאוד גדולות.

באותם מקרים ששני הצדדים באים מרצון, ואף אחד לא יכול לטעון היום שיש כפיה ואין מספיק חברות, אני לא חשוב שצריך להגביל את חופש התחנים בצורה נוקשה ולמנוע משני צדדים להתקשר לתקופה ארוכה יותר, כאשר זה מוצדק. אם הממונה על ההגבלים מצא לנכון להגביל ל- 14 שנה, שגם היא תקופה קצרה לדעתי, בתחנות שבהן החברה השקיעה, אני לא חושב שהמחוקק צריך לנהוג אחרת.

דוד וייסמן:

אני מבקש להעיר הערה טכנית לסעיף וא. גם היום כל מי שמחזיק וחוכר קרקע יכול לשנות את יעודה, גם אם זו אדמת מינהל. הבעיה היא לאחר שינוי היעוד, אם המינהל יקצה לו את הקרקע מחדש ביעוד החדש או לא, לכן מה שכתוב פה לא עונה על הבעיה. גם התוספת: "והפעלתה" לא פותרת את הבעיה, אלא צריך לכתוב בצורה ברורה: ולהחכיר את המקרקעין ביעודו החדש כתחנת תדלוק להקמה והפעלה, כי שינוי יעוד ניתן להיעשות על ידי כל אחד, אם יש לו זכויות בקרקע של המינהל. לפיכך אני מציע להוסיף בסעיף וא אחרי המילים: "כדי לאפשר הקמת תחנת תדלוק" את המילים: ולהחכיר את המקרקעין ביעודו החדש כתחנת תדלוק להקמה ולהפעלה. הבעיה היא בהחכרה החדשה של המקרקעין.

לגבי המגבלה של ה- 5 שנים: אנו נמצאים היום בשוק פתוח שבו כל בעל קרקע מנהל קניות ומו"מ עם כולם, בניגוד לעבר שהציבו לו חוזה ואמרו: תחתום, אלה התנאים. ברגע שמגבילים לגבי העתיד את תקופות ההתקשרות, למעשה מעלים את סף הכלכליות מבחינת החברות החדשות, להקמת תחנות תדלוק. אני מניח ש"פז", "סונול" ו"דלק" מאוד שמחות ולבטח יתמכו בסעיף זה של ה- 5 שנים כי זה למעשה מנציח את השליטה שלהם בשוק הדלק. בשוק בו כל אחד יכול לקבל הצעות מכל אחד ומנהל משאים ומתנים אין מקום להתערב בנושא הזה. התערבות רק תעלה את סף הכדאיות הכלכלית של חברות הדלק להקמת תחנות תדלוק.

אני מציע שאת ההסדר עם "סונול" ו"פז" יכניסו להצעת החוק וכך יחילו את זה גם על כולם.

עמיהוד בן פורת:

אני יוצא מתוך ההנחה שכוונת המחוקק כפי שהועלתה בהצעת החוק היא שלגבי קרקעות מינהל, שהיעוד שלהן הוא חקלאות או אחר, המחזיק בקרקע יוכל להופכה לתחנת דלק ולמכור בה דלק לציבור. זה פן אחד של ניתוח מצב השוק בארץ, בזה שהוא מאפשר הקמת תחנות נוספות ומוריד הפקדות נוספות שמגולמות כאן.

יש לי הערות לניסוח ואני אעביר נוסח מוצע לוועדה. יש הערה ניסוחית אחת שצורמת את עיני בסעיף ג: הבעיה עם החוזה היא לא שהוא מקנה לה גם בלעדיות במכירה, אלא בעצם מחייבת את האדם באופן בלעדי לרכישה.

ועדת הכלכלה
14.07.1997

לא יכולים לצפות שיתחרה אפקטיבית אם נוכחותו בשוק לתקופת זמן יותר גדולה משל האחרים תובטח, משום שדווקא ההתקשרות הבלעדית של החברות החדשות שומרת על נוכחותם בשוק ומונעת מחברות אחרות באותן תחנות שהן הצליחו להתקשר איתן, לעבור לחברות הגדולות בתקופות זמן יותר קצרות.

היו"ר אברהם פורת:

האם אתה מציע לנו להאריך את התקופה, או האם יש אפשרות חוקית שיהיה גורם שיוכל לומר לחברות הוותיקות שהן לא יכולות להתקשר יותר?

עמיהוד בן פורת:

ישנה אפשרות חוקית. מנופפים כאן בחוקי יסוד כדי להגן על מצב שהוא בעצם בלתי חוקי מלכתחילה והחוק הזה לא מדבר עליו, ובעוונותינו הרבים בתי המשפט טוחנים לאט, אך אין ספק שכאשר יאמרו שגורם חדש, או גורם שמחזיק נתח שמקרב אותו למונופול בשוק, לא יוכל להמשיך ולהחזיק בו.

היו"ר אברהם פורת:

איך אתה מציע לעשות זאת, האם אתה מציע שיהיה פקיד שאליו יצטרכו להפנות בקשה להקמת תחנת דלק, ושיאשר עם איזו חברת דלק התחנה תפעל?

עמיהוד בן פורת:

אני נגד זה, משום שהמחוקק הקים את בית הדין להגבלים עסקיים שיעשה מיני חישובים ושיקולים מעין אלה כשהוא מאשר הסכמים. אני מציע שהמחוקק יאמר שכל זמן שחברת דלק לא הגיעה למספר תחנות מסויים, מותר לה להתקשר לתקופת זמן שלא תפחת מתקופת זמן מסוימת. אז בשוק יהיה יותר מגורם אחד, ליותר זמן, זה יעמוד בכל מבחן, משום שזהו המבחן המקובל במערב.

היו"ר אברהם פורת:

אם נקבל את ההצעה של ה-5 שנים, לפי דברי מר בן פורת, שחברת דלק שאין לה מספר תחנות מסויים תוכל להמשיך להתקשר עם עוד תחנות עד שתגיע למספר שנקבע. אני מבקש מגב' גרשוני שתכין לנו חוות דעת אם הפליה כזו תהיה לגיטימית או פסולה.

עמיהוד בן פורת:

אני רוצה להפנות את תשומת לב יושב ראש הוועדה לשוק שמדובר בו. בשוק זה חלק גדול מהתחנות בכלל שייך לחברות הדלק ולגבי החחים הקיימים 95% מהשוק נשלט על ידי התקשרויות בלעדיות שלא מטופלות כאן בוועדה. לכן אני סבור שהחוק צריך לומר במפורש, שאין בו שום קביעת עמדה או הנחיה לגבי בחינת חוקיותם של ההתקשרויות הישנות. זה צריך להיאמר במפורש כדי ששופטים לא ילמדו מן החוק הקיים איך הם צריכים לנהוג לגבי ההסכמים האלה.

היו"ר אברהם פורת:

איך אתה היית מבצע דבר כזה באופן משפטי?

ועדת הכלכלה
14.07.1997

עמיהוד בן פורת:

אני סבור שיש להוסיף : אין בהוראות חוק זה כדי לשנות ממצבן המשפטי של התקשרויות שנעשו לפני תחילת תוקפו של החוק כפי שהיו באותה עת.

היו"ר אברהם פורז:

אתה סבור שאם לא נכתוב זאת, מישהו יחשוב שנשינו משהו ?

עמיהוד בן פורת:

בוודאי, ואני יכול להביא לכך הרבה תקדימים.

היו"ר אברהם פורז:

אני מבקש מגב' גרשוני לבדוק גם טענה זו .

אתי בנדלר:

אם היתה הצעת חוק שמסיימת את כל ההליך של חוק משק הדלק, היתה לטענה זו מקום, ואולי היה מקום להוסיף הוראה בנוסח כלשהו ברוח הדברים שנאמרו עתה. אך אם באמת הוועדה הולכת על הליך של פיצול חוק ותקבל את אישור המליאה, משמעותו שאותו סעיף שמדבר על תוקף חזי בלעדיות שנחתמו בעבר, לפני קבלת חוק זה, יעבור שוב קריאה ראשונה כי זו המשמעות של פיצול שמאושר על ידי הכנסת. נדמה לי שכל הצהרה נוספת מיותרת.

עמיהוד בן פורת:

סוג האמירה זה בימינו יכול שיהיה גם בדברי ההסבר.

אתי בנדלר:

בשלב שבו אנו נמצאים אין דברי הסבר.

שרית דנה:

בעניין חוק תכנון ובניה אני מבינה שאין כוונה לפי סעיפים 1א ו-1ב להתערב בחוק תכנון הבניה ולשנות את הוראותיו. כפי שזה מנוסח, לא כך הם פני הדברים, משום שכתוב שהמחזיק רשאי לשנות יעוד, וכידוע הגורם היחיד שמוסמך לשנות יעוד הוא משרד תכנון. לכן אני מציעה לנסח את הסעיף כפי 61א: שאדם רשאי להגיש תוכנית.

בסעיף 1ב קיימת אותה בעיה, ולכן יש לשנות גם במקרה זה. אני מוכנה לנסח זאת יחד עם היועצת המשפטית של הוועדה גב' אתי בנדלר.

היו"ר אברהם פורז:

זה מקובל עלי, אכן לכך היתה הכוונה.

ועדת הכלכלה
14.07.1997

שרית דנה:

לגבי סעיף 1ד : יש את סעיף 62 א שהוא מאוד מפורט ומסובך ויש בו איזונים מסויימים. נדמה לי שזה מפר את האיזון באופן מוחלט. זו פעם ראשונה שאנו נותנים לוועדה מקומית להכניס יעוד חדש, ואם מותר לוועדה מקומית לשנות כל יעוד לצרכי תחנת תדלוק, מדוע שזה לא יהיה גם למגורים או לתעשייה או אחר. אין שום היגיון משפטי להבחין ולכן אני מציעה הצעת פשרה: לפי תמ"א 18 באזורי תעשייה ניתן לעשות זאת בהיתר, ולפיכך אני מציעה שיאמר שהקמת תחנות תדלוק באזורי תעשייה ואפילו באזורי מסחר, אך להותיר את אזורי המגורים בחוק, שם הרגישויות גדולות.

הי"ר אברהם פורז:

באזורי מגורים תמ"א 18 קובעת הוראות באזורי מגורים, אם כך מה מפריע שוועדה מקומית בכפוף לתמ"א 18 תהיה גם באזורי מגורים.

שרית דנה:

בתמ"א יש הוראות לכל מיני דברים, אם רוצים אחרת יש לשנות את תפיסת העולם ולומר שכל התוכניות תהיינה כפופות לשלטון המקומי.

הי"ר אברהם פורז:

הוועדה המחוזית עמוסה מאוד, והשאלה אם הקמת תחנת תדלוק הוא פרוייקט כזה שלא ניתן לאשרו בוועדה המקומית. יש דרכים לעקוב אחר הוועדה המקומית.

שרית דנה:

יש קושי רב לעקוב בגלל המספר הרב של התוכניות. אני מציעה לשקול להותיר את האישור להקמת תחנות באזורי תעשייה או באזורי מסחר.

רון גזית:

נדמה לי שסעיף 1ב הוא סעיף חסר תקדים במדינת ישראל. לא זכורים לי מקרים שבהם המחוקק הכשיר מעשה בלתי חוקי בחקיקה. הוספת המילה "כדין" לא תעזור כאן, והדבר דומה למצב של תחנות טלוויזיה ורדיו, שהמחוקק היה קובע שמעתה ואילך טלוויזיה פירטית היא חוקית, אך לא כך עשו, למרות שהיו תחנות רדיו שעמדו בכל הסטנדרטים. המילה "כדין" לא תשכלל את הבעיה. תחנות אלה הוקמו שלא כדין, יסודם שלא כדין והן פועלות בניגוד לתמ"א 18, בניגוד לכללים והן מסכנות את הסביבה. רב תחנות החצר הוקמו שלא כדין ומסכנות את כללי הבטיחות. כתוצאה מכך אני סבור שלהכשיר אותן עתה, ולומר שגם יקיימו את החוק, כל המבין וכל הקורא יראה זאת כאילו התחנה היא ציבורית וצריך להסדיר דברים טכניים. סעיף זה מסוכן ואם פלוני ירצה לפעול כדין הדרך סלולה לפניו.

קראתי את חוות הדעת של גב' גרשוני, זו חוות דעת טובה, ונדמה לי שהיא נותנת לנו פתרון לכך שאפשר להסדיר גם את הנושא הרטרואקטיבי. ההגבלה היא הגבלה סבירה שאפשר לתת לה ביטוי כלפי חברות הדלק בדרך של פיצוי, ולטעמו של הארגון הפיצוי לא צריך להיות פיצוי כספי, אלא שבכל מקום בו חברת דלק תוכיח שהשקיעה כספים ואין לה רווח סביר והחזר השקעה, היא תוכל לקבל את הפיצוי.

ועדת הכלכלה
14.07.1997

אני מנסה לשכנע לא לפצל את החוק הזה. אני חושב שהפיצול הזה יהיה לא טוב ולא נוכל להשיג מצב של לאחר מכן לתקן. אני חושב שצריך כן לנצל חוות דעת זו ולמצוא פתרון במסגרתו כולם ייצאו נשכרים, ולא יהיה מצב שבו הפיצול הזה יהיה לעולמי עד.

שוקי שטרן:

עמדת המשרד לתשתיות לאומיות בקשר לפיצול ולהצעה המונחת לפנינו היא לקבל את העקרונות שהוועדה מציעה. כפי שאנו מבינים אותה, יש הורדת חסמים מוסדיים מהקמה של תחנות דלק חדשות ונדמה לי שלמירב האנשים האובייקטיביים בנושא זה ברור וידוע שהמגבלה העיקרית לקיומה של תחרות בענף תנות דלק, הוא מחסומי הכניסה לענף, אם יוסרו, לפחות חלקית, חלק ממחסומי הכניסה האלה, אנו מקווים שתתפתח תחרות, תלוי מה המספר והמיקום של תחנות דלק חדשות שיכנסו במידה ויוקלו ההקלות הללו.

לסעיף 1א יש דמיון להמלצות ועדת רונן שמקילה עם חוכרי מקרקעין ורוצה להגדיל את זכויותיהם עד לזכויות בעלות במקרקעין. הצעה זו אומרת שהחוכר לא יצטרך לחזור למינהל מקרקעי ישראל על מנת לקבל שינוי יעוד. אני מקווה שסעיף זה יגדיל את סל המקרקעין הרלוונטי להקמת תחנות דלק.

סעיף 1ב, לעניות דעתי, אם אין בכוונתו לפטור את הבעלים של תחנה כזו מהצורך בשינוי יעוד, נדמה לי שהוא אינו נותן דבר ואולי כדאי לשקול את הפטור מהצורך לשינוי יעוד ולהתנות מכירה לציבור בקיום כל דין.

הי"ר אברהם פורח:

במצב כזה אני רומס את התכנון. ניתן לעשות קיצור דרך ולהעביר לוועדה מקומית, אך הצעתך היא לקפוץ ישר לשלב ההיתר הלא חוקי.

שוקי שטרן:

איננו תומכים במתן היתרים לא חוקיים ואם לא זו הכוונה אז כנראה ההקלה שמחכרת ב- 1א נכנסת גם ל- 1ב.

נדמה לי שסעיף 1ג מתייחס רק למכירת הדלק ולא הסכם של הקמת התחנה.

הי"ר אברהם פורח:

אם יש לך נוסח אלטרנטיבי, אני מבקש להעבירו ליוצעת המשפטית של הוועדה.

יוסי כספי:

לשמחתי מי שמייצג היום את חברות הדלק לא היה באותן חברות דלק מלפני 30 שנים, עליהן אני מדבר. אין ספק שחברות דלק גנבו את זכויות נכי צה"ל, אנו מתרוצצים שנים בכנסת ובכל מוסדות השלטון ולאיש לא איכפת. זכויות הנכים שקיבלנו ממדינת ישראל מסיבה כלשהי נלקחו מאיתנו במידמה. לא יכול להיות שהכנסת לא תשים לב ולא תתן לזה ביטוי.

אני סבור שנסיון העבר צריך לקבל ביטוי לקראת העתיד. לא יכול להיות שכל זכויות נכי צה"ל יהיו נתונים לשיקול דעתו של פקיד בחברה מסויימת, שיגיד שהן שלו. לא יכול להיות שבמסגרת אילוף של חתים שהחתימו אותנו חברות הדלק יקבלו את הזכויות שלנו ל- 100 שנים. אני מבקש שכנסת ישראל תיתן הגנה מסויימת לנכי צה"ל.

ועדת הכלכלה
14.07.1997

היו"ר אברהם פורת:

עתה אנו לא דנים בהסכמי העבר, אנו נדון בכך בקפידה בהמשך.

יוסף לוטנברג:

מאחר שעברתי כבר את ועדת זמיר ווועדת רוזן, אני מבקש לדבר על העתיד. סעיף 1א מחסל לחלוטין את הזכות שנתנה מדינת ישראל לשיקומם של נכי צה"ל, שיקום באמצעות תחנות דלק. אני מכיר כ- 10 תחנות בשנה האחרונה, שהיו בידי משפחות שרצו לשנות יעוד והחוק הגן עליהן והן נפתחו בשילוב עם נכי צה"ל בלי בעיה ובהשתתפות חברות הדלק השונות.

הצעת חוק זו מחסלת את השיקום הזה. הנסיון לכך נמשך כבר הרבה שנים ועתה כאילו מצאו את הגורם שמונע את הרפורמה במשק הדלק. הקורבן הוא נכי צה"ל, אך אין לכך שחר, כי נכי צה"ל לא היוו אף פעם גורם בולט ומפריע. הלוואי שהיו פותחים תחנות נוספות, כי יש כמאה נכים ברשימת ההמתנה שממתינים לשיקום בתחנות דלק.

לצערי יש כל יום נכי צה"ל חדשים. חובת המדינה וחובת הכנסת לזכור את הדבר הזה ולשמור על הזכות שמדינת ישראל קבעה לשיקומם של נכי צה"ל.

עמדנו לחתום עם הקיבוצים על הסדר לפתיחת עשרות תחנות דלק. אך אז נאמר שיש את ועדת רוזן ווועדת ויתקון, ועצרו את התהליך הזה בשם הרפורמה במשק הדלק.

פעם אמרה לי גולדה מאיר ז"ל שלנכי צה"ל יש את הכח הכי חזק במדינת ישראל. הגדולה של ארגון נכי צה"ל, כארגון יציג, שהוא לא משתמש בכוח הזה וידע להשתמש בו בצורה נבונה ונכונה. אני מבקש שלא ידחקו אותנו אל הקיר מפני שאנו לא נשלים עם חיסול השיקום לנכי צה"ל הקשים ביותר. הוועדה צריכה לחשוב על דרך כלשהי כדי לשמור על הנכס שניתן לנכי צה"ל בעבר. נעשה כל שביכולתנו ובכוחנו, באופן ציבורי כמובן, כדי הזכות הזו תישמר.

ישבתי בוועדת ויתקון ושמעתי כל מיני נימות, כך גם בוועדת זמיר. לא יתכן שעל בסיס של דבר כלשהו שאיני יודע מה הוא טומן בחובו לגבי העתיד יחסלו את העניין הזה. עוד לא תמו מלחמות במדינת ישראל ועוד לא תמו הנכים, שלקשים ביותר זו דרך השיקום הטובה ביותר.

ציפי רון:

אני מבקשת להסב את תשומת הלב לנושא הסביבתי. בסעיף 1א אני מציעה שיהיה כתוב: למעט באותם מקומות שמוגדרים כשטחים חקלאיים ושטחים פתוחים לסוגיהם. אני מכירה לפחות שתי תחנות תדלוק פרטיות שיושבות על שטח שמוגדר כשמורת טבע ומשמש כשטח ציבורי פתוח. לא שונה שם היעוד, אך מצד שני הרשות המקומית אינה מפנה אותם.

בסעיף 1ב אני מבקשת להוסיף: למעט שימושים מסחריים נילווים. אין זה סוד שבכל תחנת תדלוק גם אם היא פירטית, במשך הזמן מעבר למכירת הדלק נוספים עוד שימושים.

היו"ר אברהם פורת:

למה את מתכוונת במילה "למעט", האם את מתכוונת לאפשר להם שימושים נלווים, מדוע את סבורה שלתחנת דלק יש שימושים נלווים?

ועדת הכלכלה
14.07.1997

שרית דנה:

בתמ"א 18 מוגדר כמה שטחי מסחר מותר שיהיו בכל תחנת תדלוק, עד 120 מטר.

ציפי רון:

סעיף 11 מאפשר פגיעה בשטחים פתוחים והכשרת תחנות תדלוק שונות באזורים שהם בלתי אפשריים, בכך מגבירים את המוטיבציה לעשות פעילות של מסחר.

היו"ר אברהם פורח:

לפי סעיף 100 לחוק התכנון יש לכם אפשרות להתנגד.

ציפי רון:

מאוד קשה להתנגד לכל תחנה כזו, בייחוד שתחנות כאלה נוצרות כעובדה בשטח והרשות המקומית מתעלמת מהם ולא מצליחה לאכוף זאת. לא נכון לגלגל את האחריות לטיפול במפגע זה על הציבור, בייחוד על ציבור שומרי הטבע ואיכות הסביבה. לכן בשלב החקיקה צריך לתת את הדעת, כדי לצמצם מראש את הפגיעה ולא לצפות שאזרחים שאיכפת להם יעשו זאת. החוק כפי שהוא מנוסח כאן, בעצם מגלגל את האחריות אליהם.

סעיף 11 מדבר על הקמת תחנות תדלוק באחריות של רשות מקומית. אני חושבת שזה משמיט את העניין של הראיה הכוללת. אנו נמצא תחנות תדלוק בגבול של רשויות מקומיות, זו ליד זו, וניצור בעצם מוטיבציה לאשר תחנות כאלה. כדאי לא לאשר סעיף זה ולהשאיר את האישור ברמה של ועדה מחוזית או ברמה של תמ"א 18 של ראייה כוללת. כי כאן בעצם יפתח הפתח ותהיה מוטיבציה והקלה בהקמה של תחנות תדלוק בכל מקום, בייחוד אם יש אפשרות ללוות זאת בשימושים מסחריים. הנפגעים העיקריים לכך יהיו איכות הסביבה והשטחים הפתוחים.

מיכל כהן:

אני מקווה, שכאשר המחוקק ילך לרפורמה יראה לנגד עיניו את טובת הצרכן, ומעבר לכל הוויכוחים שיש בין עורכי הדין ומייצגי התחנות וחברות הדלק צריך לראות את הצרכן. מבחינתנו כמה שתהיינה יותר תחנות דלק וכמה שתהיה תחרות יותר גדולה זה יהיה לטובת הצרכן. בקשתי היא שכשתתקבל ההחלטה המחוקק יראה לנגד עיניו את טובת הצרכן שיקבל את השירות הטוב ביותר, עם מספר תחנות דלק הגדול ביותר.

אורלי מירון:

חוק ההגבלים העיסוקיים קובע שהסדר כובל חייב לענות לאחת משלוש הקטגוריות: או שיפנה לבית הדין להגבלים עסקיים ויזכה באישור בית הדין,

היו"ר אברהם פורח:

במילים אחרות ניתן לעשות הסכם ל- 7 שנים ולפנות לבית הדין ולקבל אישור.

אורלי מירון:

במקרה זה יקחו בחשבון את השיקולים הפרטניים של כל מקרה.

ועדת הכלכלה
14.07.1997

היו"ר אברהם פורח:

לפיכך אפשר להגיע לתוצאה זו גם עם חברה חדשה ובלי לתת לה הוראת דין מיוחדת, אלא, שבמסגרת השיקול, אם תהיה חברה חדשה שתחתום על הסדר ל-10 שנים בית הדין יוכל לומר שהוא מתיר לאותה חברה כי הם חדשים, ולא היה מתיר לאחרים.

אורלי מירון:

אני מבקשת להתייחס לקריאתו הנרגשת של מר רוזנקרנץ, אומנם הממונה העריך שמדובר בשבועיים, אך אנו שוקדים על תיקי חברת דלק ומעריכים שהטיפול יסתיים בהקדם.

איילת בן עמי:

אני מבקשת להעיר לגבי התיקון לחוק התיכנון והבניה ולהצטרף להערתה של עו"ד שרית דנה ממשרד הפנים. גם לטעמנו המקום המתאים ביותר לדון בתכנון ובהקמת תחנת דלק הוא בוועדה המחוזית ששוקלת שיקולים יותר רחבים מהשיקולים המקומיים, והשיקולים הסביבתיים ביניהם. אפשר לנסות לפתוח את הפקק התכנוני לגבי תחנות דלק בלי לעשות שינוי קונספציה כה דדיקלי, אלא לנסות למצוא כלים תכנוניים אחרים שכן מתאימים לקונספציה של החוק, ואולי יכולים גם לפתוח את הפקק, לאו דווקא על ידי התיקון המוצע בחוק.

יש ועדה בינמשרדית שאנו לא חברים בה, שמטרתה לקדם את נושא פתיחת הפקק ויש הצעה לשינוי תמ"א 18 באופן שניתן יהיה להקים תחנות דלק במקומות ששימושי הקרקע שלהם הם לתעשייה, למלאכה וכד'.

אורנה בינמוביץ:

אני מבקשת להציע שאם הולכים בכיוון של פיצול החוק, יש לפצל ולעסוק בנושאים שהם מאותו סוג. כלומר סעיף 1 א,ב, ו-ד הם חוק תכנון ובניה וסעיף 1ג הוא נושא לגמרי אחר, שקשור לחוזי העבר שהוועדה מבקשת לא להיכנס לתוכם כרגע. אני רוצה לציין שסעיף 1ב יאפשר היום 200 תחנות ציבוריות לחברות הוותיקות ואם יתקבל סעיף ג' שמקפח את החברות החדשות בגלל המגבלה של ה-5 שנים, בשילוב של שני דברים אלה אנו לא נראה רפורמה בעוד הרבה שנים.

כששוק נפתח לתחרות אין ברירה, ובאמת בהתחלה או לאורך הזמן יש כל מיני תקנות ורגולציות כדי להבטיח את התחרות, אין בכך כל פסול.

יוסי ישראל:

הכיוון של פתיחת השוק לתחרות מקובל עלינו ועל דעתנו. אנו גם נציגים בוועדת ויתרון ותומכים בפתיחת השוק לתחרות. מה שמפריע לנו בהצעת חוק זו שיש לה נימה של חוק עוקף מינהל מקרקעי ישראל, זאת בניגוד לחוק יסוד מקרקעי ישראל שמסמך את מועצת מקרקעי ישראל כגוף היחיד שמוסמך לקבוע את מדיניות מקרקעי ישראל. כשאומרים: על אף האמור בהסכם לשנות את יעוד המקרקעין, יש פה משהו שאני מציע שיועצת המשפטית של משרד המשפטים תביע בו את דעתה.

ועדת הכלכלה
14.07.1997

היו"ר אברהם פורח:

אם מועצת המינהל תחליט עד לקבלת החוק שכל מי שיש לו קרקע של המינהל לא צריך להחזיר אותה ליעודה, ויכול להקים תחנת תידלוק בכפוף לתשלום כל מה שמגיע למינהל, אני אשמח מאוד, והסעיפים הללו יפלו. אך יש לי הרגשה שהסיפור עם המינהל ועם מועצת המינהל יכול להימשך יותר מדי זמן.

יוסי ישראל:

אם מבחינה חוקית אפשר להוביל חוק שהוא סותר או בניגוד את חוק מקרקעי ישראל, אזי אין בעיה. הכוונה שלנו לסיים את העבודה בוועדת ויתקון ולהביא את כל מה שכרוך בשינוי המדיניות למועצת המינהל.

אלי תוף:

אני מצטרף לדברי מר לוטנברג. לא נראה לי שנכי צה"ל גורמים לחסמים את קידוד תחנות דלק. אני מבקש לשמור על המצב הקיים, אפשר בהחלט להקים תחנת דלק על אדמות שכבר מורכבות לאנשים, ואדמות של קיבוצים ומושבים, אחרי ששוקמו נכי צה"ל עם אותם קיבוצים.

היו"ר אברהם פורח:

יש לכם דבר ספציפי בו אתם רואים פתרון לעניין? אנו מעוניינים להגדיל את מספר התחנות, אם יש לכם פתרון שגם יהיה מהיר וגם לא יפגע, אני מבקש שתעבירו אותו לוועדה.

אני מודה לכל המשתתפים. הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה ב- 11:30