

פרוטוקול מס' 272

מישיבת ועדת הכלכלה  
יום רביעי, כ"ד באייר התשנ"ח (20 במאי 1998), שעה 08:30

נכחו:

חברי הוועדה:  
אברהם יחזקאל - היו"ר  
צבי ויינברג  
גדעון עזרא  
שלום שמחון

מוזמנים:

יואב ערמוני - מנהל מינהל הדלק - המשרד לתשתיות לאומיות  
יוסי ישראל - מינהל הדלק  
דני איציקזון - ראש אגף איכות אוויר - המשרד לאיכות הסביבה  
רוני סרי - ס/ראש אגף איכות אוויר - " "  
יצחק גורן - ראש אשכול - " "  
משה פרג'ון - מנכ"ל בתי הזיקוק  
ישר בן מרדכי - סמנכ"ל מבצעים - בתי הזיקוק  
משה גוטמן - בתי הזיקוק  
הלן עטרות - מנהלת תחום תעשיות קלות - מכון התקנים  
ארנון מיכאלי, דני מנור - איגוד יבואני הרכב  
אמנון רופא, עמוס שניידר - חברת הדלק "גל"  
יהודה פרוינד - מהנדס שמנים ותוספים - "סונול"  
שוקי בונס, ראובן מרום, דני שפירא - חברת "פז"  
עמוס ברקת, אילן קליגר - "חברת אלון"  
צבי גרינפלד - סמנכ"ל תפעול וטכנולוגיה - "דלק"  
אהוד שטרית - ראש אגף מבצעים - "פי גלילות"  
אורי קיסין, עדי קיסין, עופר קיסין - א.ב. קיסין  
אבי פרל, מתי אלבה - מרכז הגז ש.א.מ  
תמים חרזאללה - אובק גז  
שלמה אביטן - גז יגל  
צבי מור, מיכאל ינובסקי - דור-גז  
אילן מירון - מנהל אגף הנדסה - "פזגז"  
ג'לאל אבו-חסיין-סטאר גז  
קורנליו קרביס - סופר גז  
עודד גינגס - המועצה לצרכנות  
יוסי שא-נס - מנכ"ל הרשות להגנת הצרכן

מנהלת הוועדה: לאה ורון

קצרנית: מזל כהן

סדר-היום: איכות הדלק והתוספים לדלק.

איכות הדלק והתוספים לדלק

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני פותח את הישיבה. הנושא שעל סדר-היום הוא: איכות הדלק והתוספים לדלק. אין לי אלא לומר שהמסקנה שלי היא שאם דלק זה רעל אז עדיין הרעל אצלנו הוא יותר מסוכן, כאשר יש לי הערכת מצב מאוד בעייתית באשר ליכולת שלנו לשפר את איכות הדלקים בתקופה הקרובה.

כמי שלמד להוקיר ולהעריך אותך, מר ערמוני, אני מצפה ממך לתשובות בהירות בעניין אחרת אנחנו עלולים להישאר מדינה מפגרת בהרבה מאוד תחומים וגם בתחום הזה.

נקודה נוספת. עוד תחום שקשור בנושא הזה והוא נושא הגפ"ם. יש לך מה לבשר לנו?

יואב ערמוני:

יש לי מה לבשר שיש משרד בישראל שנקרא משרד המשפטים והוא אמור לקבל לעיונו ולהעביר את הערותיו הסמנטיות, לא המהותיות. לכן אנחנו מקווים להגיש הצעה על השולחן של הוועדה הזו.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מבקש לקבל ממך סקירה, כאשר באותה סקירה אנחנו מבקשים לקבל נתונים על עניין התקינה, מדוע 91 ו-98 ומתי הם יהיו תחת תקן; למה אתם הולכים על סולר שהוא מזהם את האוויר פי ארבע; מה סוגי התוספים לדלק; מי אישר אותם; מי זו הוועדה שקבעה את אותו תוסף בעבר שעליו יש ביקורת בדו"ח מבקרת המדינה; מדוע יש מאבק על אותו T.K. 7 ברפא"ל שראתה אותו כתוסף נכון וראוי; מה קורה עם חברות הדלק; מידת המוטיבציה שלהן שואפת לאפס כדי לשפר איכויות ולהוסיף תוספים; מבחינה זו אין לי ספק שאחת הרפורמות שחברי השר לשעבר משה שחל התכוון להשיג, קרי איכות דלק טובה יותר, לצערי לא הצליחה. צריך לומר את האמת הזו. הסרת הפיקוח גרמה לבעיות קשות מאוד.

מר ערמוני, בבקשה.

יואב ערמוני:

אתחיל בסקירה קצרה. אני מקווה שהקיצור לא יפגע בדיוק. באשר לפרוצדורה, אנחנו מתגלגלים בנושא של תקינת דלקים במדינת ישראל. במכון התקנים, שהוא הגוף המוסמך לאשר תקנים, ישנה ועדת תקינה למוצרי נפט. כל רצון או יוזמה לשינוי תקן, שיכולים לנבוע מדרישות איכות סביבה, מדרישות בטיחות ומכל מיני דרישות אחרות, מגיעים אל שולחן ועדת התקינה למוצרי נפט.

היו"ר אברהם יחזקאל:

גב' הלן עטרות, מה יש לך לומר על סוגיית התקנים, איכויות?

הלן עטרות:

קודם כל אדבר על נושא בנזין נטול עופרת כי אני חושבת שעל זה יש איזשהו חידוש. התקן ת"י 90 חלק 2 פורסם בינואר 1998 והחל מ-11 באפריל 1998 הוא בתוקף.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מה זה ת"י?

הלן עטרות:

תקן ישראלי לבנזין נטול עופרת. הוא מדבר על שלושת הסוגים: 91, 95 ו-98. החל מ-11 באפריל 1998 התקן הזה בתוקף ואפשר להתחיל לפעול על פיו.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מי לא פועל על פיו?

הלן עטרות:

יש אחראי על אכיפה.

קריאה:

כולם פועלים על פיו.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לגבי סולר, אתם גם קובעים את התקן?

הלן עטרות:

כן. לגבי תקן סולר, אכן ישנה טענה שהדרישה לגופרית היא 0.2% לעומת 0.05% במקומות אחרים. בדצמבר 1997 אישרנו לדיון את הנושא הזה לפי בקשת המשרד לאיכות וב-28 ביוני מתכנסת ועדת 310 והנושא הזה יעלה לדיון על שולחנה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

את אומרת שבדצמבר 1997 הופנתה בקשה לוועדת 310.

הלן עטרות:

יש לנו היררכיה של ועדות. זה הגיע לוועדה מרכזית, הוועדה המרכזית אישרה לדיון את הנושא הזה ובחודש יוני יעלה לדיון גם הנושא של גופרית בסולר.

יואב ערמוני:

יש לי חדשות. זה כבר נדון. נקבעו כמה דברים ונתבקשו כמה עידכונים ותיקונים.

הלן עטרות:

אבל יש דיון מחדש.

היו"ר אברהם יחזקאל:

זאת אומרת, היה דיון למעשה באותה ועדה 310 ולמעשה ביקשתם מספר דברים מכל מיני גורמים בעניין של אחוז הגופרית.

הלן עטרות:

על שולחן ועדות התקינה שלנו מציגים את כל התקנים הזרים הקיימים בעולם.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מה ההסתברות שביוני תקבעו תקן סטנדרטי זהה לאירופה?

הלן עטרות:

כפי שאתה יודע בוועדות מגיעים להחלטות לפי קונסנזוס. יושבים שם נציג חברות הדלק, נציג בתי הזיקוק, נציג המשרד לאיכות הסביבה - 14 חברים מגיעים להחלטה דמוקרטית.

היו"ר אברהם יחזקאל:

יש תקן אירופאי?

הלן עטרות:

כן.

היו"ר אברהם יחזקאל:

הוא טוב? הוא שומר יותר על איכות הסביבה? אותה ועדת 310 מודעת לתקן הזה?

הלן עטרות:

מאוד. במכון התקנים יש הנחיות ברורות לתדרך את הוועדות להסתמך בעדיפות הראשונה על תקינה בין-לאומית. תקינה בין-לאומית זו תקינה של ארגון התקינה הבין-לאומי I.S.O. בעדיפות שנייה מדובר על תקינה אזורית. תקינה אזורית היא תקינה אירופאית ותקינה אמריקאית. בעדיפות שלישית, תקינה לאומית. ההחלטה בסופו של דבר מתקבלת על ידי הוועדות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

את אומרת שביוני תתכנס הוועדה של מכון התקנים כדי לקבוע את תקן הסולר. יום אחרי זה אני ארצה לדעת - כי אני כבר יודע מה תהיה התוצאה - מדוע תקן הסולר במדינת ישראל לא יהיה בתקן של אירופה.

אומר לך יותר מזה. אם מכון התקנים יגרום לכך שאותה ועדה דמוקרטית לא תעמוד בסטנדרט האירופי, אני כיושב-ראש ועדת הכלכלה, שזה כלום, אחזק את דעתי לגבי עניין האינטרסים באותן ועדות. אני יודע שאתם אנשי מקצוע, אני מעריך ומוקיר אתכם, אבל התחושה שלי היא שעניין הסולר, שהיום הוא מזהם פי ארבע, הוא זה מה שיהיה.

הלן עטרות:

זאת עובדה שאם הדברים היו כל כך ברורים הוועדה לא היתה מאשרת את הנושא לדיון. זאת אומרת, בדצמבר 1997 הוועדה המרכזית מצאה שהבקשה של המשרד לאיכות הסביבה מוצדקת. אם היא היתה חושבת שהדברים הם כל כך פשוטים, היא היתה פוסלת את ההצעה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

עכשיו בקשר לעניין התוספים.

הלן עטרות:

גם עניין התוספים נמצא על שולחן הוועדה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

התוספים שהם נגזרת של דו"ח מבקרת המדינה? למשל הייתי רוצה לדעת האם תבדקו את T.K.7 ו-H.4451?

הלן עטרות:

לא. הנושא שנמצא על סדר יומה של ועדת התקינה הוא: בנזין לרכב מנועי. הבקשה באה מהמשרד לאיכות הסביבה ומינהל הדלק. שני הגופים מבקשים לעדכן את הדרישות החלות על תוספים, דטרגנטים, חומרים מתפזרים ומוספים לבקרת משקעים. זו לא הוועדה המייעצת שמופקדת על הנושא.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אנחנו מבקשים ממכון התקנים לקבוע שהסטנדרט לנושא הסולר יהיה כמו הסטנדרט האירופאי, ומבחינה זו לא להיענות לבקשת המשרד לאיכות הסביבה.

ארנון מיכאלי:

ב-4 ביולי יושבת ועדה באירופה של נציגות יפן, אמריקה ואירופה כדי לקבוע תקן חדש לדלק.

יואב ערמוני:

המכון הוא סטוטורי במובן הזה שהוא היחיד שיכול לאשר תקנים במדינת ישראל. אבל על מנת שאפשר יהיה לאכוף את התקן, שר התעשייה והמסחר צריך להכריז על תקן כרשמי. מאותו רגע שתקן הוכרז כרשמי, מינהל הדלק יכול וחייב על פי תפקידו ללכת ולאכוף את התקן בכל מקום. התהליך הזה הוא תהליך בלתי צפוי לחלוטין ואני אתן

דוגמה אחת. לפני שבועיים-שלושה הכריז שר התעשייה והמסחר על רשמיות התקן לסולר, התקן הישן 0.2. תהליך הגשת הבקשה לאישור הוא תהליך שיזום על ידי המשרד המעוניין, כלומר משרד האנרגיה והתשתיות. התהליך הזה התחיל לפני שלוש שנים. כלומר, לפני שלוש שנים הגישו בקשה על מוצר, לפני חודש היא אושרה כאשר כבר היום דנים בוועדה על התקן הבא. תחשוב מתי אנחנו נקבל את התקן הבא.

היו"ר אברהם יחזקאל:

העניין נובע מכך שאולי אין התאמה ואין יכולת למי שמייצר דלק במדינת ישראל לעמוד בסטנדרטים החדשים. נשאל את מנכ"ל בתי הזיקוק האם למעשה הסטנדרטים והצווים שייקבעו על ידי מכון התקנים ויאושרו ויפוקחו על ידי מינהל הדלק יכולים להיות מיוצרים על ידי בתי הזיקוק?

מר פרג'ון, בבקשה.

משה פרג'ון:

קודם כל אני רוצה להזכיר לכם שיש לנו נציג בוועדת התקינה, מתוך ה-14 שהזכירו זה נציג בודד, ויש לו תפקיד ברור. הוא אמור להעלות את כל ההיבטים הטכניים והכלכליים. ההנחיה שאותו נציג מקבל מאותה ועדת תקינה אומרת שהוא צריך לפעול, כאחד מתוך 14, כך שהתקנים שבסוף יאושרו ויישמו, יהיו תקנים שקופים. כלומר, שהמוצר האירופאי יהיה זהה לחלוטין למוצר הישראלי כדי שלא תהיה שום בעיה לייבא ולייצא, כי בסך הכל אנחנו לא יכולים, בשוק קטן כמו שלנו, ליצור תקנים שהם שונים ועדיין להישאר בשוק. הנציג שלנו הוא נציג מקצועי מאוד והוא עושה את עבודתו נאמנה. זו הכוונה.

דרך אגב, אם תשאל: מה לך כבתי זיקוק לדחוף לכיוון מוצרים שקופים, הרי זה רק יגביר את התחרות? אני אומר לך: אני יודע ואני מקבל את זה בברכה כי לדעתי הדרך היחידה להגיע למצב שהמוצר הוא נכון, המחיר הוא נכון ואין פיקוח זה אם תהיה תחרות ואני מעודד את התחרות הזו. רק אז הצרכן יקבל את מה שמגיע לו והיצרן יוכל לייצר את מה שהוא צריך לייצר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

זו פתיחה שכולנו מסכימים לה.

משה פרג'ון:

מעבר לזה, אחרי שנציג בתי הזיקוק מסביר את ההיבטים הטכניים והכלכליים ומתקבלת החלטה, נכנסים לביצוע. ביצוע לוקח זמן מסיבה מאוד פשוטה. אישור הקמת מתקן זה עניין של שנתיים וחצי עד שלוש. בארבע השנים האחרונות השקענו 180 מיליון דולר במתקנים לשיפור התקן. שיפור תקן הבנזין - זה מתקן שעלה 140 מיליון דולר. שיפור תקן הביטומן, זה עלה עוד 25 מיליון דולר.

אם הזכרת סולר לדוגמה, אני זוכר שבספטמבר 1995 דיברו בעניין הזה וכבר אז אמרנו: אתם רוצים להיצמד לתקן אירופאי, תנו לנו את הזמן, שנתיים והבטחנו שלקראת סוף 1997 נהיה מסוגלים לייצר במתקנים שלנו, אחרי ההשקעות המתאימות, סולר ברמת גופרית 0.05 לתחבורה.

אדוני היושב-ראש, בפתיחה שלך דיברת על סולר 0.05. יש סולר לתחבורה ויש סולר להסקה. זה תפוזים וזה עגבניות. עכשיו נדבר על תפוזים. סולר לתחבורה צריך להיות על פי תקן אירופאי 0.05 ואכן התחייבנו שכך יהיה. מסוף 1997 אנחנו מוכנים עם מתקנים שיכולים לספק את הסולר לתחבורה ברמה של 0.05% גופרית ולא מספקים אותו כי אין תקן.

אבל יותר חשוב מזה, זו נקודה שמשום מה לא עלתה על השולחן. כאשר קובעים תקן, צריכים לקבוע את הכלים הנכונים ליישם אותו. אחד מהם זה מתקנים. אמרתי שמתקנים הוכנו, אבל צריך להבטיח את כל הנושא של תוספים של צבע של מסים וכל התהליך הזה עדיין לא התחיל.

גדעון עזרא:

כמה זמן לקח מרגע שביקשו עד לרגע שאתם הייתם מוכנים?

משה פרג'ון:

שנתיים, כמו שהבטחנו.

היו"ר אברהם יחזקאל:

הנושא של דלק 95 אוקטן ונדמה לי 98 אוקטן היה בארצות-הברית בשנת 1974. אצלנו זה היה רק בתחילת שנות ה-90. בחוץ לארץ יש כבר 97 אוקטן, אצלנו עדיין אין.

אני מנסה להניח שסוגיית התקינה והתקנים היא פחות בעייתית וסוגיית היכולת וההשקעות שלכם היא הבעייתית. אם שנתיים-שלוש לוקח לאשר דבר כזה, זה אומר שלמעשה יש בעיה.

משה פרג'ון:

להקים מתקן כזה. אני לא יודע למה אתה נחרד מהמספרים שאתה עצמך אמרת. קח את אירופה לדוגמה. למה באירופה לא אימצו באותו יום שאימצו בקליפורניה את התקן האמריקאי? פשוט מאוד, כי זה לוקח זמן לתעשייה לארגן את התשתית.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אולי בגלל שאנחנו עוסקים בחברות שאין להן מוטיבציה להאיץ את התהליך.

יואב ערמוני:

בעוד שבאירופה מתחילים לדון היום על משהו שיהיה בעוד שלוש שנים, כשזה יהיה באירופה בעוד שלוש שנים, אנחנו נתחיל לדון בזה אצלנו.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אתה מסכים אתי שהבעיה בעיקרה היא הנושא של הייצור והתאמות בבסיס הייצור?

יואב ערמוני:

לא רק. אני אומר הכל. קודם כל אני רוצה להגיד מה מנחה אותנו כמינהל הדלק, מה הם קווי המדיניות שלנו בנושא התקינה. קווי המדיניות הללו הם שניים. ראשית, התקינה בארץ צריכה להתאים לתקינה המתקדמת ביותר והאפשרית בכל הקשור לאיכות הסביבה. בעניין שלנו אנחנו מוצאים לנכון שהתקינה המתאימה היא תקינה אירופאית.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אתם בעד אירופה בעניין הזה.

יואב ערמוני:

אנחנו רוצים שתקני מוצרי הדלק בארץ יהיו הטובים ביותר מבחינת איכות הסביבה. משם אני ממשיך ואומר שהתקנים שאנחנו חושבים שהם צריכים להיות הם התקנים האירופאיים.

קו המדיניות השני הוא שתקני מוצרי הדלק שצריכים להיות בארץ צריכים ליצור מצב לפיו מה שמיוצר בארץ שקוף לטובת היבוא. אלה שני קווי מדיניות שאיתם צריכים ללכת.

על מנת ליישם את קווי המדיניות האלה - כשנכנסתי לתפקיד הרגשתי שאין שום תהליך, שום מודל שמנחה לקראת מצב שלא להגיע לכך שכשבאירופה יבצעו משהו אנחנו רק נתחיל לדון, כמו שקורה בסולר, כמו שקורה בדברים אחרים - שר התשתיות הלאומיות מינה ועדה ציבורית שבה אין חברים מבתי הזיקוק, אין חברים מחברות הדלק. עבדך הנאמן הותקף קשות בסוגייה הזאת, אבל עמדתי על העניין הזה כי חשבת שיש יכולים לשבת בוועדה הזאת מקצוענים. התפקיד של הוועדה הזו הוא לקבוע קווים מנחים לתכנון מוצרי דלק. הוועדה הזאת חיה, קיימת ופועלת. היא עובדת מסוף 1997, היא צריכה להגיש מסקנות עד סוף 1998.

המסקנות צריכות להיות כאלה: א. עבור כל מוצר ומוצר, ולא רק מוצרים אלא גם תוספים וגם שמנים, שזה נושא פרוץ לחלוטין במדינת ישראל, מה הם התקנים הרצויים, לקבוע סדרי עדיפויות ליישום ולקבוע תהליך שעל פיו מתעדכנים תקני מוצרי הדלק בארץ, כדי שלא נצטרך להגיע בכלל למכון התקנים, אלא זה יעבור אולי במכון התקנים באיזושהי ועדה אוטומטית. זאת אומרת, כשבאירופה קובעים תקנים, הם באים ואומרים: התקן עכשיו יהיה ככה, בעוד שנתיים הוא יהיה ככה ובעוד חמש שנים הוא יהיה ככה. יש איזשהו מין תהליך אוטומטי, כולם יודעים מה צפוי. אצלנו, כל נקודת זמן כזאת היא שמתחילים מהתחלה: דיון בוועדה, אישור, והכל הוא זמן וזמן ושום דבר לא ידוע מראש. זה בעניין המדיניות של המשרד שלנו.

היו"ר אברהם יחזקאל:

בנושא המדיניות אני מקבל את הודעת נציג משרד התשתיות ובתחילת חודש ינואר 1999 נקיים ישיבה בנושא המלצות הוועדה שתקבע סוף כל סוף מדיניות וסטנדרטים לגבי מוצרי הדלק, כמובן ללא שום קשר לוועדת 310 במכון התקנים.

יואב ערמוני:

כמובן שהתעוררה בעיה קלה עם מינוי הוועדה והבעיה הזאת נפתרה. העניין סוכם עם זיוה פתיר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

העם עניין נפתר עם זיוה פתיר?

הלן עטרות:

נכון. דובר שם על איזושהי כפילות, האם אין כפילות בין שתי המערכות. אנחנו מצפים שהוועדה הזאת תביא את הקווים המנחים שלה לוועדה 310.

היו"ר אברהם יחזקאל:

זאת אומרת, לא צריך ועדה 311.

הלן עטרות:

נכון.

יואב ערמוני:

בהמשך לדברי גב' הלן עטרות אני רוצה לומר את הדבר הבא, וזה דבר שאין לי שום בעיה להגיד אותו. אם נמצא, אחרי שיש לנו לוחות זמנים ויש לנו כל מה שאנחנו צריכים, שאנחנו מתחילים להיתקל בבעיות מינהליות כאלה ואחרות, אנחנו נשתדל להביא איזושהי הצעה לשינוי המצב הסטטוטורי של מכון התקנים בעניין של מוצרי הדלק.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אם אתה תתחשב בגורמים אינטרסנטיים ו/או ביורוקרטיים, אני אמליץ בפני מבקרת המדינה לבדוק את הנושא, ולא בגללך, כי אי-אפשר שהתחום הזה יתעכב בגלל ביורוקרטיה ויוקרה.

גדעון עזרא:

ההמצאות של הדלקים החדשים אלה פטנטים אמריקאיים בדרך כלל?

יואב ערמוני:

אני לא יודע.

גדעון עזרא:

אם הכל בא מאמריקה, למה מחכים לאירופה?

היו"ר אברהם יחזקאל:

התקן הוא אירופאי. זו לא המצאה זו תקינה.

גדעון עזרא:

מישהו ממציא אוקטן יותר טוב, יותר גבוה, שרוצים לאמץ אותו. איפה ההמצאות האלה מתקיימות, באמריקה?

יואב ערמוני:

כתב המינוי לוועדה אומר לקחת את התקנים הכי טובים שיש בעולם.

היו"ר אברהם יחזקאל:

יש לי תשובה מהתחקירנית של ועדת הכלכלה. למשל אוקטן 97 הומצא בארצות-הברית.

גדעון עזרא:

למה צריך לחכות שאירופה תאמץ אותו.

יואב ערמוני:

זה כבר בעיה של מחירים. היות שהמחירים בארץ נקבעים על פי מדד מחירים אירופאי, אם אין מחיר למוצר הזה, לי אין למה להתייחס.

ארנון מיכאלי:

רכב מיובא לישראל מותאם לתקן אירופאי ולכן הדלק צריך להיות מתאים לרכבים האלה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

עכשיו נדבר על מעמדם של בתי הזיקוק.

יואב ערמוני:

אני מכיר את האנשים מבתי הזיקוק, את אלה שיושבים פה וגם אחרים. אני לא חושב שיש שם אנשים רעים שרוצים מוצרים באיכות לקויה במדינת ישראל. אני לא חושב שיש להם איזושהי התנגדות עקרונית לתהליך, אבל יש להם את הבעיות האובייקטיביות שלהם, משכי זמן להקים מתקנים. משכי הזמן האלה הם גם באירופה. גם באירופה לא מקימים מתקן להדחת גופרית בחצי שנה.

בנוסף לבעיות האובייקטיביות של בתי הזיקוק ישנן בעיות סובייקטיביות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

יש כאן בעיה וחבר-הכנסת גדעון עזרא העלה אותו. למעשה הגורם המייצר את הדלק זה בתי הזיקוק. אתם כאנשי מקצוע יודעים שפרייקט לוקח לכם שנתיים-שלוש שנים. לפני כמה שנים לא ידעתם על מה שצפוי להיות בשוק הדלק?

משה פרג'ון:

אני עניתי לך, אולי לא הובנתי. לגבי בנזין לכל סוגיו, גמרנו את ההשקעה עוד באוקטובר 1996, השקעה של 140 מיליון דולר שלקחה שלוש שנים, לצערי ומאז אין שום בעיה במתקנים.

לגבי סולר, את המתקנים הדרושים גמרנו להתקין בסוף 1997.

היו"ר אברהם יחזקאל:

במידה ויחליטו תייצרו מיד סולר לתחבורה.

משה פרג'ון:

אנחנו נעשה את זה ברגע שיוחלט וברגע שהחלטה תלווה בהבדלה ברורה בין סולר לתחבורה לסולר להסקה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אומר מר פרג'ון: רבותי, אוקטן 91, 95 ו-98 כבר מייצרים לפי תקן אירופאי. לגבי סולר, אנחנו למעשה, מבחינת יכולת הייצור שלנו, מוכנים. עכשיו הדברים תלויים באחרים.

יואב ערמוני:

אני אתן דוגמה אחת שעלתה באותה ישיבה אחרונה של ועדת התקינה שבה התבקשה לאשר תקן, סולר דל גופרית 0.05%. אמרתי באותה ישיבה שאני רוצה שהתקן הזה יהיה שקוף ככל האפשר מול התקינה האירופאית. באו ואמרו לי: תשמע, כל מתקני הדלק בארץ נבנו כך שהם מתאימים לנקודת אחזקה מסוימת בסולר. זאת אומרת שלגבי הסולר בארץ לקחו בחשבון מקדם ביטחון קצת יותר גבוה. לכן, אם תרצה לעשות תקן שקוף לתקן האירופאי, אתה תצטרך לשנות כללים בנושא הבטיחות. תשב בבקשה עם המפקח הארצי במשרד העבודה והרווחה שאחראי על העניין הזה ותסכם אתו איך אתה עושה את הדברים הללו. נניח למגן את המיכלים של הסולר בחגורת בטון, לעשות דברים כאלה ואחרים. אלה בעיות סובייקטיביות. זאת אומרת, בנו מתקנים על פי תקן שנקבע בעבר, עכשיו אתה הולך לשנות את זה. אתה לא יכול לקחת מיכל של 57 אלף טון ולהזיז אותו, כי התקן החדש אומר שמרחק הבטיחות צריך להיות יותר גדול.

היו"ר אברהם יחזקאל:

בסופו של דבר, מה שאמר עכשיו מר ערמוני הוא שלא יהיה סולר כי לא יהיה איפה לאחסן אותו. הבנתי נכון? מי אחראי פה על איחסון הסולר בישראל?

אהוד שטרית:

פי גלילות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

למה יש בעיה לאחסן את הסולר החדש?

אהוד שטרית:

אם יוחלט על השימוש בסולר חדש, לא תהיה בעיה ב"פי גלילות" לספק את הסולר החדש.

היו"ר אברהם יחזקאל:

ולאחסן אותו?

אהוד שטרית:

גם.

יואב ערמוני:

יכול להיות שהבעיה בנקודה הזאת לא השתרשה עד למטה ב"פי גלילות". חשוב מאוד לתקן את הסולר בהיבט של הגופרית ולדאוג שאזרחי מדינת ישראל ינשמו קצת פחות גופרית. הבעיה היא שאם רוצים להפוך את הסולר גם לשקוף מבחינת יבוא, אזי זה ייצור בעיה בתקני או בכללי הבטיחות של האיחסון.

היו"ר אברהם יחזקאל:

האם אתה יכול לאחסן אצלך ב"פי גלילות" את כל סוגי הסולר על כל העומסים והחומרים למיניהם?

אהוד שטרית:

היום אני יכול לאחסן ולספק שני מוצרי סולר: סולר להסקה וסולר לתחבורה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לגבי סולר לתחבורה, למשל.

אהוד שטרית:

אם יהיה סולר לתחבורה מסוג אחד 0.05 נהיה מסוגלים לאחסן אותו.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני ממש אופטימי מהישיבה הזאת. זו הצהרה על דעתו של מנכ"ל "פי גלילות"?

אהוד שטרית:

אם יש בעיה טכנולוגית שלא ידועה לנו, אני לא יודע.

היו"ר אברהם יחזקאל:

עכשיו נגיע לחברות הדלק. מה מידת המוטיבציה שלכם? מהו סיפור התוספים שכל אחד מנסה למכור לי כשאני ממלא דלק? איזה תוספים יש עכשיו בדלק, ולמה זה רק חצי מהסטנדרט שקבעה אותה ועדה מפורסמת? מה הם התוספים שאתם מוסיפים? מה הם התוספים שאתם מוכרים? מה העניין של שמנים? מה הסטנדרטים? תסבירו גם מה עמדתכם לגבי T.K.7.

צבי גרינפלד:

לגבי תכולת גופרית צויין כבר. הבעיה השנייה היא האם אנחנו רוצים באמת תקן שקוף. אנחנו מעוניינים מאוד שיהיה לנו ספק נוסף. בתי הזיקוק הוא ספק יחיד. ספק נוסף זה רק ליבוא. כדי לאפשר יבוא יש כמה דברים שצריך לעדכן, בין השאר שהתקן יהיה שקוף כדי שאם אני אפנה לספק בין-לאומי אני לא אבקש דרישות מיוחדות שיקשו על המכירה. בנקודה הזאת פעלנו שנים. שנים אנחנו מתריעים על כך שהתקן שונה בכל מיני דיונים, בכל מיני ימי עיון, בכל מיני מפגשים. יש פה אנשים שיכולים להעיד על כך. באמת בשנים האחרונות ההפרש בין התקן הישראלי למוצרים שונים לבין מה שנהוג באירופה הלך והצטמצם. בבנזין הוא למעשה כבר נעלם. עדיין יש בעיה בסולר.

מה הבעיה בסולר? חוץ מה-0.05 שנאמר קודם, יש מה שנקרא נקודת אחזקה. זו תכונה בטיחותית. זו הנקודה שבה הדלק יכול להידלק. בארץ נהוגות רמות שונות של איחסון דלקים לפי רמות ההדלקה שלהם. בנזין זו רמה הכי מסוכנת, קרוסין זו רמה אמצעית והסולר הוא ברמה הגבוהה. אם נעבור לתקן אירופאי מלא, שקוף, אנחנו עוברים מדרגה שלישית, שהיא פחות מסוכנת, לדרגה שנייה שהיא יותר מסוכנת. ואז כל מערך האחסון, לא רק ב"פי גלילות", לא רק בבתי הזיקוק ולא רק במסופי הדלק, אלא גם בתחנות דלק, גם אצל לקוחות שמאחסנים הרבה סולר, כל זה צריך לעבור מבחן מחדש, או שבצורה שרירותית יורידו את התקנה בכמה מעלות שאומרת היום 65 מעלות צלסיוס, ל-55. זאת אומרת, צריך להסתכל על כל השרשרת. עדיין יש לנו בעיה של שקיפות גם אם נגמור את העניין של הגופרית, וזו בעיה חמורה מאוד. כאן צויין משהו בין השורות, אני לא יודע אם הבחנתם. נאמר פה על ידי בתי הזיקוק שהם כן יכולים לייצר במידה ותהיה הבדלה ברורה בין סולר להסקה וסולר לתחבורה. היום מוכרים סולר להסקה בכמות קטנה מאוד. סולר לתחבורה מוכרים בכמות גדולה. אין הפרש מחירים ביניהם. עד שלא תהיה כמעט כל כמות הסולר לתחבורה מיוצרת בארץ, על פי אנשי בתי הזיקוק, כמות כזאת גדולה של סולר 0.05 הם לא יכולים לייצר.

יואב ערמוני:

ביקשתי אינפורמציה מחברות הדלק על האבחנה שהם עושים בין צריכת סולר לתחבורה והכמויות, לבין דלקים אחרים. יכול להיות שבהסכמה בין מינהל הדלק לחברות הדלק, אותו סולר 0.05 לתחבורה, חברות הדלק יקחו על עצמן שלא למכור לצרכנים שמשתמשים בו להסקה על מנת שאפשר יהיה להגיע למצב כזה. אבל זו הסכמה וולונטרית.

היו"ר אברהם יחזקאל:

הבנתי כבר מתחילת הדיון שיש כאן בעיה של כושר ייצור.

צבי גרינפלד:

זה לגבי השקיפות. גם הוועדה שתשב ביוני לא מתייחסת כרגע לנקודת האחזקה הזאת.

היו"ר אברהם יחזקאל:

זאת אומרת, בגלל הבעיה הבטיחותית שמלווה את סוגיית איחסון הדלק במקומות שונים בארץ, בכל הרבדים השונים, יכול מאוד להיות שסולר בסטנדרט אירופאי למעשה לא יהיה בגלל בטיחות.

קריאה:

וביטוח.

היו"ר אברהם יחזקאל:

בטיחות וביטוח. למעשה לא חזינו את העניין.

ישי בן-מרדכי:

יש עוד נקודה אחת בתקן הסולר, וזה מספר הציאן של הסולר, שזה דומה לאוקטן של הבנזין אבל התקן הישראלי היום מחמיר יותר מאשר התקן האירופאי וזה גם כן יוצר בעיה של שקיפות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

את זה אפשר להוריד.

קריאה:

זה בדיוק מה שאנחנו מבקשים, שיהיה מוצר שקוף.

צבי גרינפלד:

מידת המוטיבציה לעבור לתקנים אירופאיים, אני מקווה שהסברתי. הייתי מאוד רוצה שזה יהיה שקוף. שנים אנחנו מטפלים בזה. זה חלק מהבעיות שלא מאפשרות יבוא. אף אחד כרגע לא מייבא דלקים חוץ ממשרד הביטחון למטרה מסויימת וחברת החשמל.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מר פרג'ון, איך אתה מציע, למעשה, מודל ליבוא דלק?

משה פרג'ון:

פשוט מאוד, שקיפות במוצר ובמחיר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מה מפריע היום לייבא דלק?

צבי גרינפלד:

לא כדאי כלכלית.

בבנזין יש תקן ישראלי רשמי וחובה למכור על פיו. אנחנו נמצאים תחת ביקורת בעניין הזה. מכניסים תוסף על פי התקן הישראלי, לא עושים חצי. זה נבדק גם על ידינו וגם על ידי הממלא ב"פי גלילות".

היו"ר אברהם יחזקאל:

מבקרת המדינה מותחת ביקורת קשה על הליכי המכרז. "בבדיקת אנשי המבקר עולה כי הוועדה המייעצת מבחינת התוסף לא טרחה לבדוק בעצמה את הנתונים שהגיש היצרן אלא הסתמכה על מסמכים שהגיש לה. כמו כן גילתה המבקרת את המימצא המדהים הבא: הבנזין המתוסף פולט יותר רעל תחמוצת החנקן מאשר בנזין לא מתוסף. ואם לא די בכך, הוא גורם לפליטת מזהמים בכמות הגדולה פי שלוש מהמותר."

יהודה פרוינד:

יש פה אי-הבנה בסיסית. כמדומני שאתה מדבר על הוועדה הראשונה, לא על הוועדה השנייה.

אין תוסף בעולם שיכול להוריד את כמות המזהמים כתוצאה משריפה של דלק. תוסף מסוג התוספים האלה יכול לגרום לכך שהרכב יעבוד בתנאים אופטימליים כפי שהיצרן תיכנן אותו. דהיינו, ברכב חדש, דלק מתוסף ולא מתוסף יתנו אותה רמה של מזהמים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אתה יודע שהיו פה דיונים לגבי אותו אחד שהביא את ה-T.K.7. אני לא רוצה להביא אותו היום כדי לא לעשות עוד פעם מהומה. אני רוצה לבדוק את זה. אומרת המבקרת שלמעשה אתם החלטתם החלטה על סמך מסמכים שמסר לכם היצרן ולא בדקתם אותם. זה נכון?

יהודה פרוינד:

לא. אנחנו ראינו את התוצאות שהגיש לנו היצרן ולא היתה לנו שום סיבה לא להאמין לדברים שהוא הגיש לנו היות שהיא חברה בין-לאומית.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אתה לא תכעס אם אגיד לך שזה קצת מוזר? בא אדם בעל אינטרסים, כמוני למשל, ויש לי תוסף שנקרא גדעון עזרא. אני מגיש לך את הרזומה של גדעון עזרא ואתה, בלי לבדוק את גדעון עזרא, קיבלת אותו ואמרת: זה נראה לי כי זה המסמך שאני הגשתי לך. זה קצת מוזר.

יהודה פרוינד:

אנחנו עשינו מיון מוקדם בין מגישי ההצעות. ביקשנו שהתוסף שהחברה מציעה יענה על דרישות מסויימות. לשם כך היא ביצעה מבחני מנוע מסויימים ואלה התוצאות. חלק הארי של התוצאות הן במעבדות בלתי תלויות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אתה מכיר את הסיפור של בדיקת רפא"ל את ה-T.K.7?

יהודה פרוינד:

אני מכיר. זה נבדק בצורה לא מקצועית ולא מסודרת.

יואב ערמוני:

בנושא דו"ח מבקרת המדינה על עניין התוספים - יש לנו חילוקי דעות קשים מאוד עם אותו מבקר מטעם מבקרת המדינה שעשה את הדו"ח הזה. אני רוצה להגיד לך שמה שהמבקרת החליטה לפרסם, בסופו של דבר, זה בעצם שורש ממה שהוא כתב בהתחלה. היו שם גיבובי דברים שלא ממין העניין ובסופו של דבר יצא דו"ח שהוא קטע מאוד מאוד מינורי ממה שהוא תלה מלכתחילה במינהל הדלק, בוועדת התוספים ובחברת "פי גלילות".

הדו"ח הוא דו"ח, אנחנו מתייחסים אליו ככזה ומבחינתנו נגמר העניין. אנחנו נשפר את כל התהליכים שדרושים או טעונים שיפור. אני רק רוצה להפנות את תשומת לב הוועדה לאבסורד. אני נכנסתי לעניין הזה תוך כדי שהחגיגה הזאת בעיצומה. דו"חות עוברים הלוך וחזור ואני מוצא שבמדינת ישראל, ב-1998 מכניסים תוסף שהחליטו עליו בשנת 1993 וכשבאו לשפר את רמת התוסף אי-אפשר כי זה תקוע בחברת "פי גלילות". היועצים המשפטיים של חברת "פי גלילות" אומרים לה: את לא נוגעת בנושא התוסף הזה כי זה בביקורת מבקרת המדינה. פניתי למשרד מבקרת המדינה, דיברתי עם המשנה למנכ"ל משרד מבקר המדינה, אמרתי לו: בטובך, למען תושבי מדינת ישראל, תגיד לי: א. אם יש היבטים פליליים במה שאתם בודקים, ואם אין אז נדע שעברנו מדרגה אחת. ב, תכתבו מה אתם דורשים עכשיו כדי שאפשר יהיה להניע את התהליך ואפשר יהיה לתת תוסף יותר טוב במדינת ישראל. הם אמרו לי: א. אין בעיות פליליות, אין שום חשד לפלילים. ב. כל מה שיש לנו אמרנו. עם התשובה הזאת הלכנו לחברת "פי-גלילות" כמתספת מרכזית במדינת ישראל. חברת "פי-גלילות" אמרה: עד שלא נגמר הדו"ח אנחנו לא נוגעים בזה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

ברוך השם הדו"ח נגמר.

יואב ערמוני:

אז עכשיו צריך לדון על פי המסקנות, זה בדיוק מה שעושים, ולשקול או ביטול המכרז ויציאה מחדש או תיקון שלו. זה תהליך שאנחנו עוסקים בו ממש כרגע. נגמור אותו ונלך קדימה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מר ערמוני מודיע שבגלל בדיקת מבקרת המדינה העניין התעכב. עכשיו זה מגיע לוועדה ואז למעשה תגרמו לכך שיהיה תוסף אחר? האם יש תוספים אחרים ראויים בדיכס? מה זה T.K.7? האם הוא דוגמה נכונה לתוסף?

יהודה פרוינד:

כאשר הוועדה הזאת דנה בתיסוף הדלק והחלטנו שהתקן לבנזין יהיה תקן אירופאי, ביקשנו גם תוספים שיהיו על פי השיטה האירופאית. לגבי T.K.7 לא היה יצרן שהגיש לנו תוצאות לפי מה שנדרש לתקן אירופאי ולפי שיטות בדיקה אירופאיות. אמנם היו להם יחסי ציבור מצויינים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

האם היום ה-T.K.7, שאני לא מכיר, הוא אירופאי במרכאות?

יהודה פרוינד:

לא. הוא לא הגיש לנו אף תוצאה אחת ממבחני המנוע שנדרשים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

האם יש בתקן האירופאי תוספים שהם ראויים יותר מהתוסף הנוכחי?

יהודה פרוינד:

יש. אלה נבחנו בוועדה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

עדיין התוסף הנוכחי הוא הכי טוב? זה מה שאתה אומר לנו?

יהודה פרוינד:

לא. התוסף הנוכחי הוא היחידי שמאושר מבחינה מינהלית.

היו"ר אברהם יחזקאל:

האם תאשרו בעתיד תוספים אחרים, אחרי שדו"ח מבקרת המדינה הסתיים?

יואב ערמוני

בוודאי שיהיו יותר טובים, כי הדרישות מהבנזין נעשו מאז 1993 יותר חמורות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אפשר להעריך לוח זמנים של התהליך הזה לאחר שדו"ח מבקרת המדינה הסתיים והביקורת היתה?

יהודה פרוינד:

כמה פעמים מאז סוף 1997 התכנסה ועדת המומחים של מינהל הדלק? אני חושב שפעם אחת.

רונן סרי:

פעמיים.

יואב ערמוני:

יושב-ראש הוועדה נכנס לפני זמן מסוים לתהליך של בדיקות רפואיות בשל מחלה. אנחנו ממנים עכשיו מחליף. יש פה בעיה מינהלית של עיכוב קצר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מאחל ליושב-ראש הוועדה בריאות ואני מקווה שעד לאותה ישיבה בינואר 1999, שכבר לא תהיה בראשותי, נדאג שהוועדה תביא את הדברים האחרים והנוספים.

נציגי חברות הדלק, מה אתם מוכרים לנו מבחינת תוספים?

צבי גרינפלד:

קודם כל לגבי הבנזין, יש תוסף קבוע בתוכו שאמנם הוא ותיק כמו שנאמר קודם ואני מקווה שנחליף אותו בעתיד. מעבר לזה אין חובה לשים תוסף. יש אפשרות, למי שיש בעיות עם הרכב או למי שיש מערכת יותר רגישה עם מעבר הדלק, לקנות מה שנקרא "אפטר-מרקט". זה בקבוק שקונים לפי רצון ומוסיפים אותו בצורה וולונטרית למיכל הדלק. יש מקרים שצריך, יש מקרים שלא צריך.

לאה ורון:

אחת כמוני יכולה לדעת מתי היא צריכה ומתי היא לא צריכה?

צבי גרינפלד:

כדאי לפנות קודם כל ליבואן הרכב. יש יבואנים שממליצים, יש יבואני רכב שלא ממליצים. יש מקרים בהם התוסף דואג שלא יהיה לכלוך במערכת הדלק. יש מקרים שהתוסף לא מספיק. יש שני סוגים של מינון רמת תוסף. יש מה שנקרא "קיפ-קלין", הכוונה לשמור את זה ברמה נקייה, ויש רמה יותר גבוהה, שזה מנקה בבת אחת את המערכת. בעניין זה צריך ללכת לפי הנחיה של המוסך המרכזי או של היבואן או שהאדם עצמו מרגיש שהמערכת לא מתפקדת והוא רוצה לנקות בעזרת תוסף. זו לא המלצה שלנו. אנחנו מספקים את הכלים.

לאה ורון:

התוסף רק מנקה?

צבי גרינפלד:

התוסף מנקה, ובעצם זה שהוא מנקה הוא מאפשר למערכת לעבוד בצורה יותר יעילה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אתה אומר: זה אולי יכול לא להועיל אבל זה בוודאי לא מזיק.

משה פרג'ון:

רק לכיס זה מזיק.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אם לפי הסטנדרטים החדשים או התקנים שתקבעו המילוי יהיה ב"פי גלילות", למעשה זה יחסוך לאזרחים מלמלא את אותם תוספים בתחנות הדלק?

יהודה פרוינד:

כן. חלק מהתוספים האלה לא נמכר בתחנות הדלק אלא במוסכים, כך שגם הם מרוויחים מזה.

ראובן מרוס:

שאלת לגבי הנזק של התוסף. נושא זה חייב להיבחן. יש קטגוריה מאוד ברורה. כמו שאתה אומר שאם הוא לא מועיל, לפחות שלא יזיק. יש תוספים שיכולים להזיק.

אני תומך בכל מה שנאמר פה. ביחס לנושא השמנים שעמיתיי דילגו עליו, נושא השמנים הוא עולם מורכב מאוד. יש עשרות סוגי שמנים. כל יצרן מגדיר מפרט, אם זה מפרט אירופאי או מפרט אמריקאי. יש שמנים שונים לכל המפרטים בעת ובעונה אחת. יש שמנים רק למפרטים אמריקאיים, יש שמנים למפרטים אירופאיים. לכן זה עולם ומלואו. אם נושא השמנים נבחן על ידי הוועדה, לדעתי לא ייצאו מזה, זה עולם ומלואו. חשוב מאוד לדעת ששלוש החברות מייצגות חברות רב-לאומיות. כל אחד דואג להחזיק במלאי שלו מיגוון גדול של שמנים שיתאימו לכל יבואן ויבואן. המשא ומתן נעשה עם היבואנים. חלק מהיבואנים עוברים היום למותגים שמיוצרים עבורם בהיתר של היצרן בחו"ל. כלומר, כל הנושא הזה מבוקר לחלוטין. אי-אפשר להיכנס פה לתקינה פשטנית כי לא נצא מזה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מר ערמוני, יש לך מה לומר לגבי התוספים והשמנים?

יואב ערמוני:

הוועדה המייעצת ל"פי-גלילות" בנושא התוסף תתכנס ותשב. בנוסף לזה, בוועדה הציבורית ידונו בתקינה לתוספים ולשמנים. אני אגע רק בנקודה אחת. שמן המנוע שמייצרים הוא כמובן תוצר של זיקוק. הוא מתחיל בתור מזוט ואחרי כמה וכמה תהליכים הוא נהפך לשמן מנוע.

ראובן מרוס:

החלק הפשוט בשמן המנוע זה המרכיב מתוך הנפט הגולמי. מה שעושה אותו שמן זו חבילת תוספים בהיקפים של 15% מסך כל השמן. את זה אנחנו מייבאים מספקי ידע. יש שם קומבינציה של עשרה סוגי כימיקלים. זה מה שמקנה לו את התכונות המיוחדות.

יואב ערמוני:

בעוד שהם ייצרו שמנים שמתאימים למפרטים של דאף, וולבו ומיצובישי, אני לא יודע מי בודק ואיפה בודקים שהשמנים הללו, בסופו של דבר לא מייצרים עוד זיהום אוויר, עוד שחרור חלקיקים של מתכות רעילות עם כל החבילה של הכימיקלים האלה.

ראובן מרום:

זה לא רלבנטי מה שנאמר פה. אנחנו מייצרים שמנים על פי תקני יצרני הרכב.

היו"ר אברהם יחזקאל:

תבין שבסופו של דבר, אתם כיצרני שמנים של חברות הדלק למיניהם לא צריכים להתנגד לתקינה לשמנים.

דני שפירא:

כן. לא רק זה, מיישמים את זה בפועל.

היו"ר אברהם יחזקאל:

גם בעניין השמנים, התביעה שלנו לתקינה ולאכזריות היא תהליך אולי קצת ארוך, אבל גם היא בסופו של דבר תתממש. מה גם שמיישמים אותה מראש.

ראובן מרום:

אני רוצה לנצל את ההזדמנות הזו ולהזמין את כל הפורום הזה לביקור במפעל השמנים שלנו. נעשה לכם סיור מודרך ואני חושב שנוכל להביא את כולם למכנה משותף.

היו"ר אברהם יחזקאל:

נציג חברת סונוול, מה אתה אומר על השמנים ועל הדלק שמוכרים לנו?

יהודה פרוינד:

לגבי השמנים שמיוצרים על ידי שלוש חברות הדלק הגדולות בארץ, הן פונות למירב התקנים של יצרני הרכב, תקנים לאומיים ובין-לאומיים. אני חושב שהבעיה לגבי שמנים היא פחות חמורה מאשר בעיית הדלקים מפני שרכב מודרני אינו צורך כמעט שמן, לכן יש פליטה מועטה אם בכלל של אותם חומרים שישנם בשמנים.

דני שפירא:

אנחנו נברך את התקינה בשמנים כי היא תמנע יבוא של שמנים לא ראויים.

אילן קליגר:

אין לנו מפעל לייצור שמנים, אנחנו מייבאים את השמנים מחו"ל לפי תקנים בין-לאומיים מהמחמירים ביותר ואנחנו מקווים שזה גם בסופו של דבר יהיה התקן בארץ.

לגבי תוספים, כמובן מה ש"פי גלילות" מתוספת נוגע לכולנו באותה צורה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אתם לא מוכרים תוספים שלכם?

אילן קליגר:

אין לנו תוספים שלנו.

היו"ר אברהם יחזקאל:

נסכם את סוגיית השמנים. בארץ, נכון לעכשיו, אין תקינה. כל אחד מביא או מייצר בעצמו על פי סטנדרטים לכאורה או לא לכאורה שלא ניתן לבדוק אותם.

צבי גרינפלד:

יש תקן ישן.

היו"ר אברהם יחזקאל:

התקן צריך להתחדש. כל חברות הדלק תומכות בעניין התקינה.

הלן עטרות:

יש לנו הליך מהיר יחסית של אימוץ תקן זר כלשונו, ואם תהיה הסכמה סביב שולחן הוועדה באיזה תקן זר אנחנו בוחרים, ניתן לעשות את זה בהליך מאוד מאוד קצר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

נציג איגוד יבואני הרכב, בבקשה.

ארנון מיכאלי:

אנחנו לא צריכים לשכוח מי משתמש בדלק. המשתמש זה הצרכן וזיהום האוויר זה הציבור.

בחודש הבא מתכנסת באירופה הוועדה לתקן דלק בין-לאומי: אמריקה, אירופה, יפן. יצרני הרכב בעצם מייצרים מנועים לפי תקן דלק שנקבע באירופה. אנחנו מייבאים את הרכבים לארץ לפי תקן אירופאי שנקבע על ידי משרד התחבורה. הדלק הוא לפי תקן ישראלי. לא תמיד הוא מתאים לאותם מנועים שאנחנו מייבאים. הייתי רוצה לראות קודם כל תקן אירופאי כאן בארץ, שיתן תשובה למנועים. המנועים היום הם חדשניים, ממוחשבים ומדי שנה בשנה יותר ויותר. כאשר הדלק לא מתאים המחשב לא נותן את התשובה, זיהום אוויר קיים. לכן אני חושב שיש לקבל מיד את התקן האירופאי ולא לחכות שלוש שנים. עם כל מודל, המיחשוב יותר מודרני. אנחנו צריכים להיות מעודכנים בנושא הדלקים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

האם יש נזקים למנועים?

ארנון מיכאלי:

כאשר הדלק הוא לא בהתאם לנתונים של המחשב, כמובן שנגרם נזק למנוע.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אתה יכול להעריך סוג של נזק כזה? האם זה בא לידי ביטוי בתוחלת חיים של המנוע או בצריכת הדלק?

ארנון מיכאלי:

צריכת הדלק היא לא בהתאם לספסיפיקציה שהיצרן קבע.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אתה אומר, בגלל איכויות הדלק הנוכחי והסטנדרטים בישראל המכוניות צורכות יותר דלק?

ארנון מיכאלי:

כן.

משה פרג'ון:

לפני רגע אמרנו שהתקן הישראלי הוא על פי התקן האירופאי.

ארנון מיכאלי:

נשלחו דלקים לחו"ל והם נבדקו רק לפני כמה חודשים. מכון התקנים גם כן עשה את הבדיקות וזה לא בדיוק כמו שכתוב על הנייר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אומר נציג איגוד יבואני הרכב שבבדיקות שנעשו התגלה שבין מה שכתוב בנייר לבין מה שמסופק למכונית, למנוע, יש פער. כך אמרת?

ארנון מיכאלי:

כן.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אתה עומד על דעתך?

ארנון מיכאלי:

כן.

היו"ר אברהם יחזקאל:

יש לך מידע עובדתי שאתה יכול להעביר לנו?

ארנון מיכאלי:

יש לי ניירות. אני יכול להעביר אותם לוועדה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מודיע שאת הניירות האלה אנחנו נעביר למבקרת המדינה אחרי שנעבור עליהם.

יואב ערמוני:

במינהל הדלק יש חוליה של פיקוח דלקים. החוליה הזאת דוגמת דלקים בכל רחבי הארץ. מרבית המידגמים נמצאים מתאימים לתקן. ישנם מקרים של אי-התאמה לתקן. מי שמוכר משהו שלא על פי התקן זו עבירה פלילית. בתי המשפט במדינת ישראל מצאו והרשיעו את בעלי התחנות במהילה כזאת או אחרת באותם מקרים שזה קרה.

לכן, מה שאומר כאן נציג ארגון יבואני הרכב מאוד מעניין אותי, כי או שאני לא בודק מה שאני צריך לבדוק, או שאני לא יודע מה אני צריך לבדוק. אני בודק על פי תקן ואני בודק התאמה לתקן. אומר כאן נציג ארגון יבואני הרכב שהדלק בארץ הוא לא על פי תקן. אם בתי הזיקוק מייצרים דלק שלא על פי תקן אז לא בעשר תחנות מתוך 650 ימצאו דלק לא תקני, אלא בכל התחנות בארץ ימצאו דלק לא תקני. משהו כאן לא מסתדר.

אני אשמח מאוד לקבל את האינפורמציה הזאת. אני אבדוק אותה ואומר מה שאני חושב על זה אחרי התייעצות עם אנשי מקצוע.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אומר מר ערמוני שבעבר היו בעלי תחנות שהורשעו על מעילה. השאלה אם זה ברמה של התחנות או ברמה של מסמכים שאתה מדבר אליהם.

ארנון מיכאלי:

כמובן שזה בא מהתחנות.

יואב ערמוני:

אני רוצה לתת דוגמה. יש לי תיק מלא תכתובת עם ארגון יבואני הרכב על טענה שהיתה, לאחרונה אני לא שומע אותה, אני לא יודע אם הבעיה נפתרה. בזמנו היתה טענה על ריח גופרית חריף מאוד ממכוניות יפניות שמצויידות בממירים קטליטיים. יכול להיות. הממירים הקטליטיים היפניים עובדים באיזו מין טכנולוגיה שכשהם פוגשים את הדלק של אדון פרג'ון הם עושים סרחון.

ארנון מיכאלי:

זה עומד בתקן אירופאי.

יואב ערמוני:

עובדה שהטענה שלכם היתה לגבי מכוניות תוצרת יפן ולא לגבי מכוניות אמריקאיות ולא לגבי מכוניות אירופאיות. איך אתה מסביר את זה?

היו"ר אברהם יחזקאל:

יש למישהו מה להוסיף לפני שנגיע לסיכום? מר ינובסקי, בבקשה.

מיכאל ינובסקי:

גפ"ם נחשב גם כן כדלק בארצות מתקדמות כמו ארצות-הברית, אירופה והמזרח הרחוק, משום מה בארץ הוא לא נכלל ברשימת הדלקים. הוא דלק "ירוק" וגזי הפליטה שלו נחשבים אולי בין הנקיים מכל הדלקים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מה אתם מבקשים?

מיכאל ינובסקי:

אנחנו מבקשים שהוא ייכלל ברשימת הדלקים המאושרים והתקניים בארץ. הדלק הזה יכול בהחלט להחליף גם סולר וגם בנזין.

יואב ערמוני:

בעניין הזה קיימת ועדת מנכ"לים בין-משרדית שאמורה לבחון את היישומיות של הרעיון הזה. הרעיון הזה לכשעצמו הוא רעיון נפלא, הוא רעיון נהדר. ודאי שעל פניו אין לנו שום התנגדות, אבל צריך לזכור שבמדינת ישראל ישנם מפגעי בטיחות וביטחון, בעיקר ביטחון, והיה משרד שהתנגד לעניין הזה.

מיכאל ינובסקי:

משרד התחבורה. לא צריך להמציא את הגלגל כי כבר המציאו את הגלגל.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני אבדוק את העניין הזה. זה חשוב. אני רוצה להגיש כמה הצעות חוק יחד עם חבר-הכנסת גדעון עזרא וחברים נוספים בוועדה לגבי נושא דלקים ותהליכים.

אני רוצה לבשר לכם שעניין התקנות החדשות בנושא בטיחות וכו' נמצא עכשיו במשרד המשפטים וזה יבוא לידי ביטוי כבר בתקופה הקרובה.

אבי פרל:

מה קרה בקשר לביטול חוק סימון המחירים?

היו"ר אברהם יחזקאל:

במידה ואבין שהעניין הזה לא יוגש באמצעות מינהל הדלק, אני אגיש הצעת חוק.

יואב ערמוני:

מסקנה של דיון שנערך רק השבוע היתה שחלילה וחס שנעשה את הדבר הזה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני חושב ששוק הגפ"ם הוא שוק שאפשר לעשות אותו שוק תחרותי לצרכן. העברנו את סימון המחירים, נעביר גם את סימון המיכלים אם לא תהיינה בעיות בטיחותיות.

אילן מירון:

אני לא בטוח שנושא טיב הגז נדון במסגרת אותם צווים במשרד המשפטים. אני חושב שהמקום שבו הוא נדון הוא מכון התקנים. מן הראוי שאולי אותה ועדה תדון גם בו.

יואב ערמוני:

כתב המינוי של אותה ועדה כולל גם גז.

אורי קיסין:

המדינה היא בעלת 75% בבית הזיקוק והבלו לוקח סכום עצום ממחיר הדלק. למה שהבלו לא יתן חלק מן הכסף לבית הזיקוק כדי שיפתח ויעשה מיד תקנים אירופאיים. בכך נחסוך את כל הוועדות ופתרנו בעיה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

תן לוועדה 310 לעבוד.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני רוצה לסכם את הישיבה. קודם כל, ברשותכם, אני רוצה להודות לתחקירנית של הוועדה ולמנהלת הוועדה שהגישו לנו חומר לא רע, הן עשו עבודה טובה.

נקודה נוספת. אחרי שאותה ועדה שהשר אריק שרון מינה, תקבע סטנדרטים, ואחרי שוועדה 310 של מכון התקנים תקבע בסוגיית הסולר, במידה ואראה שהדברים לא תוקנו אני אגיש שתי הצעות חוק. מכיוון שהבנתי מחברות הדלק שלא כדאי לייבא דלק, אין לי ברירה אלא להגיע למסקנה שחייבים ליצור תחרות פנימית בארץ. לכן אני מתכוון להגיש הצעת חוק לפיצול בתי הזיקוק. הצעה זו נמצאת בשלבי עבודה סופיים. אני חושב שפיצול בתי הזיקוק בארץ יוסיף תחרות, יוסיף מוטיבציה. אני כועס על הממשלה, אגב על כל הממשלות, שעד עכשיו משאירות אי-בהירות לגבי בתי הזיקוק. המנכ"ל, שבעיניי הוא טוב וראוי, לא יכול להשקיע השקעות גדולות כי ב-2003 הזיכיון מסתיים. מצד שני, לא מפצלים, לא עושים רפורמה ואומרים לו: אל תשקיע כי ב-2003 נדבר אתך על הזיכיון. בתחום הדלק לא עובדים במונחים של שלוש-ארבע שנים אלא שבע שנים, שמונה שנים, עשר שנים.

אני קורא לשר התשתיות לקבוע מדיניות אמיתית אמיצה בנושא בתי הזיקוק. או שאתה איתם אז תן להם להשקיע, או שאתה בעד פיצול, או שאתה מהסס. אני דווקא מתפלא כי אריק שרון הוא בולדוזר בעיניי. יש לו צוות טוב והוא יודע לחתוך דברים מהר. אז למה פה לא לחתוך? כשהייתי עם חברי הוועדה בסיוור בבתי הזיקוק הבנתי את המבוכה בה הם נמצאים. הם צריכים להשקיע כסף, אבל הם אומרים לי: מה יהיה בשנת 2003?

לכן, הצעת חוק בעניין פיצול בתי הזיקוק תונח במהלך השבועות הקרובים. אני חושב שכבר ביום שני הבא היא תונח.

אני אניח הצעת חוק שתחייב השוואה של תקני הדלק ואיכויות הדלק, על שימושיו השונים, לתקן האירופאי. אני מאמין שכשהצעת החוק תונח והיא תועבר לוועדת הכלכלה, זה יאיץ את התהליך.

תודה רבה לכם. ישיבה זו נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 10:30