##### **הכנסת השבע-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב ראשון**

**פרוטוקול מס' 42**

מישיבת ועדת הכלכלה

**יום שלישי, ט"ו בתמוז התשס"ו (11 ביולי 2006), שעה 12:00**

**סדר היום**: **צו משק הדלק**

**נכחו**:

**חברי הוועדה**: משה כחלון – היו"ר

חנא סוויד

**מוזמנים**: אהוד יחיאלי - מנהל מינהל הדלק, משרד התשתיות הלאומיות

חן בר יוסף - מנהל וכלכלה, משרד התשתיות הלאומיות

זאב גרוס - משרד התשתיות הלאומיות

יהודה סבן - רפרנט אנרגיה, משרד האוצר

ליאת זק - כלכלנית, הרשות להגבלים עסקיים

אורה פרום - לשכה משפטית, סונול

אבירם דואק - סונול

יניב ישראל - מנכ"ל דור אלון אנרגיה

רן מזור - מנהל תכנון חברת טן

צבי קרגולה - חברת טן

שמואל בורסי - חברת טן

יעקב פרידגוט - יועמ"ש חברת דלק ומנכ"ל איגוד חברות הנפט

ומזכיר החברה

חיים אופיר - מנהל יחידת המחירים, פז חברת נפט

שי יהושע - סמנכ"ל כלכלה ופיתוח עסקי, בתי הזיקוק

צבי קורמן - יו"ר ארגון סוכני ובעלי תחנות דלק

מתי יצחק - יו"ר ועד ארגון סוכני ובעלי תחנות דלק

הילה ויצמן - יועמ"ש ארגון סוכני ובעלי תחנות דלק

**ייעוץ משפטי:** אתי בנדלר

ניר ימין - מתמחה

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**קצרנית פרלמנטרית**: רויטל יפרח

##### 

**צו משק הדלק**

היו"ר משה כחלון:

צוהריים טובים. אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר היום: חוק משק הדלק (קידום תחרות)(הארכת תוקף), התשס"ו-2006. נציג משרד התשתיות רוצה להציג?

חן בר יוסף:

החוק חוקק בשנת 98 או התיקון לחוק נכנס בשנת 98 ובעצם רצה לתת עידוד לכניסה של חברות שאין להם תחנה באזור מסוים. הרעיון בבסיסו של החוק היה, כך אני מבין, שקרקע להקמת תחנת דלק היא בסופו של דבר משאב מוגבל. זה לא חנות מכולת. כל עיר או מועצה שוקלות היטב לפני שמאפשרות הקמה של תחנה נוספת. לאור זאת, וכדי לעודד את התחרות במשק הדלק אמרנו: מי שכבר יש לו תחנה באזור מסוים - אהלן וסהלן. אם יש לו שתיים, בקרבה אפילו, החוק לא בא לעשות דברים רטרואקטיבית, אבל כדי להכניס מתחרים נוספים לכל אזור, ופה אין חלוקה בין חברות שונות, אנחנו רוצים לגוון לצרכן את יכולות קבלת השירות שלו. הגיוון הזה נוצר על ידי זה שאני אומר שמי שכבר יש לו - נעצור אותו, ומי שאין לו - נאפשר לו להיכנס.

ההגבלה והמידתיות של הצעת החוק מגיעה מכמה כיוונים: 1. עד קילומטר בתוך העיר ועד 10 קילומטר על כביש בין עירוני. דהיינו, עיר שיש לה מרחקים של יותר מקילומטר, יכול להיות של חברה אחת, יהיו יותר מתחנה אחת בתוך העיר. לא אמרנו שבירושלים תהיה רק תחנה לחברה או בכל עיר אחרת. 2. נושא שני של מידתיות זה שאם חברה אומרת: בעצם יש פה כבר המון תחנות ותחרות, תנו לי גם להכניס תחנה, למרות החוק. בתוך החוק עצמו יש סעיף שאומר שאתה יכול לפנות לממונה על ההגבלים, להציג לו את מידת התחרות ומה קורה בין החברות ומה קורה באזור הזה והממונה על ההגבלים שוקל ומאפשר הקמה של תחנה למרות החוק עצמו.

בבסיסו של החוק הוא טוב, ויש לנו מסמכים ובקשה מחלק מהחברות להגיד שהחוק הזה עזר להם. בזכות החוק הזה הן הצליחו להקים תחנות שלהן, תחנות שעד עכשיו לא הצליחו להקים או שהיה קשה להקים והאפשרות הזאת קידמה את התחרות במשק.

במסגרת הפגישה הקודמת של הוועדה באנו להאריך את התוקף. קיבלנו הארכת תוקף מסוימת ונתבקשנו לבצע עבודה ולהראות שבאמת כאשר חברה מסוימת נמצאת באזור מסוים ההנחות שהיא נותנת או השילוב - -

אהוד יחיאלי:

יותר מתחנה אחת..

חן בר יוסף:

- - המקרה הוא פחות שלם מאשר אם יש לנו מגוון שלם. ביצענו את העבודה הזאת והיא מוכיחה מעל לכל ספק, שכאשר התחנות הן של חברות שונות, אנחנו רואים שמגוון המחירים שהצרכן מקבל הוא גבוה. מגוון המחירים הוא עד כדי כך, ששתי תחנות שנמצאות אחת ליד השניה יכול להיות הרבה שנים ביחד ולפעמים גם המחיר שלהן אחיד. אבל בסופו של דבר, בסיכום ארצי, כאשר יש מגוון 44% מהתחנות מציגות מחיר שונה. לעומת זאת, כאשר מדובר על שתי תחנות שונות של אותה חברה, רק ב-13% מהמקרים המחיר בין שתי התחנות האלה יהיה שונה. דהיינו, כשאנחנו מאפשרים לתחנה נוספת להיכנס זה more of the same. יש לך את התחנה שלך, לא תקטע לעצמך את הרגל ולא תתחרה בתחנה שלך, שזה די הגיוני וזאת המציאות.

לבקשת הממונה על ההגבלים בדקנו את הממוצעים וראינו שהממוצע שלוקחים בתחנות שהן של חברה כאשר התחנות שלה סמוכות הן יותר גבוהות בין שתי תחנות סמוכות לבין ממוצע המחירים הארצי. לכן, מכל הבדיקות האלה וגם מהתפיסה הכללית, המגוון מוליד תחרות. אנחנו חושבים שהחוק הזה ראוי ומידתי ואנחנו מבקשים להמשיך אותו לפחות בשנתיים הקרובות.

אני חייב להודות שאנחנו הולכים לקראת מהלך מאוד גדול שאושר בממשלה ביום ראשון האחרון, של התחנות הזעירות. תחנה זעירה בכלל, משמעותה עלות הקמה נמוכה יותר. יש כל מיני דעות בכמה זה נמוך יותר אבל זה נמוך וזה אומר שאפשר לתת מחיר טוב יותר ועדין להרוויח ולחיות מזה. כמובן שחברה לא תירה לעצמה ברגל ותגיד: אני אתן מחיר טוב בתחנה הזעירה שהקמתי וכך אני פוגעת בתחנה השניה שלי. לכן, דווקא כדי להחדיר את התחנות הזעירות, אנחנו מבקשים שהחוק הזה יאושר, ההמשך שלו, כדי שהתחנות הזעירות יקומו. תחנות של חברות חדשות, אחרות, כל פעם באזור מסוים תיכנס חברה חדשה.

אני חייב להגיד שהחוק הזה לא מפלה ומאפשר לכל החברות בכל מקום להיכנס. מי שיש לו נקודה, יחכה בצד או ילך עוד קילומטר הצידה ומי שאין לו – יוכל להיכנס.

אהוד יחיאלי:

יש אפשרות פרטנית לפנות לממונה על ההגבלים בכל מקרה, לגופו של עניין ולבקש חריג.

רציתי להוסיף לדברים של חן, שבסופו של דבר הרפורמה במשק הדלק משנת 88 אמרה להכניס שחקנים חדשים. היו 3 שחקנים במשק הדלק הרבה שנים ופתחו את המשק לשחקנים חדשים, שהיתה להם מגבלה. היום קשה מאוד להקים תחנות בתוך הערים וכל הנושא של התחנות הזעירות נועד לאפשר לשחקנים חדשים להיכנס ולהגדיל את התחרות ובסופו של דבר, להוזיל את העלות לצרכן.

צבי קורמן:

עצם ההגבלה שניתנת, זה הגבלת חופש של בעל תחנה להתקשר למי שהוא רוצה ושולל ממנו את החופש. תחרות בענף היתה קיימת גם לפני הרפורמה וגם עכשיו. יש גם תחרות מאוד אגרסיבית בין בעל תחנת "פז" לבעל תחנה אחרת של "פז" מן הצד השני, אותו דבר ב"דלק" ו"סונול". קיימת תחרות אגרסיבית. פעם, לפני הרפורמה, זה היה במשא ומתן ישיר בין הלקוח לבין התחנה והיום, זה מתבטא בשלטים ופרסומים. עצם הדבר שבעל תחנה לא יכול להתקשר למי שהוא רוצה להתקשר, זה פוגע בזכויותיו ובחופש שלו. לא יכול להיות שיגבילו אותו אם הוא עובד עם חברה אחת, הוא צריך להתקשר עם חברה שהוא לא מכיר אותה, הוא לא יודע מה המצב הכלכלי שלה וצריך לעשות בדיקת שטח. אם חברה מסוימת רוצה להקים תחנת דלק – בבקשה, שתקים. מי מפריע לו להקים בכל אזור ליד כל תחנה, אבל אי אפשר לשלול מבעל תחנה להקים תחנה עם חברה שהוא רוצה בה ולא להכתיב לו עם הוא צריך להתקשר.

היו"ר משה כחלון:

צבי קורמן הוא יושב ראש סוכני ובעלי תחנות הדלק.

הילה ויצמן:

מה שצבי אמר מהווה פגיעה בזכות יסוד של הארגון. הארגון מאגד כ-500 בעלי תחנות דלק. הטענה שלנו היא שזה מהווה פגיעה בחופש העיסוק בצורה בלתי חוקתית, מאחר שלגישתנו, הפגיעה היא בלתי מידתית. כדי שהפגיעה תהיה מידתית, צריך להיות קשר בין המטרה לאמצעי. אנחנו טוענים שהמטרה שלשמה חוקק הסעיף לא עומדת מאחר וקיימת תחרות כיום והגלגל לא יחזור לאחור מפאת המרחקים, וגם קיימת תחרות בין תחנות של אותה חברת דלק. דבר שהמציאות מעלה את זה שקיימת תחרות. הנזק שיגרם לארגון בזה שהמגבלה תישאר לעומת הנזק שיגרם לציבור אם המגבלה הזאת תוסר, המאזניים בהחלט נוטות לכיוון הנזק שיגרם להם בעצם זה שהם מגבילים את החירות שלהם. זו מגבלה שמבחינתנו היא פגיעה מאוד קשה בחופש העיסוק.

אתי בנדלר:

עורכת הדין ויצמן, עושה רושם שאתם לא מתעמתים בכלל עם הטענות שהוצגו על ידי המשרד. אתם הולכים עם סיסמאות, הייתי כמעט מרשה לעצמי לומר, של ניתוח האלמנטים שבחוק יסוד: חופש העיסוק, רק שלא מנסים ליישם אותם עם נתונים שהמשרד הציג רק עכשיו לפני הוועדה. אז אולי תנסי להתעמת עם הנתונים האלה. זאת אומרת, הם הצביעו על כך שהמגבלה הזאת, שמחייבת תחרות בין חברות דלק שונות או מפעילים שונים אכן תורמת לתחרות והם הציגו את הנתונים שמצביעים על כך. את לא מתייחסת לעניין.

הילה ויצמן:

אני לא ראיתי את הנתונים ולא ראיתי מספרים, אני לא יודעת מה הסטטיסטיקות.

רן מזור:

גם לא הצגת נתונים הפוכים.

הילה ויצמן:

אני יודעת מהלקוח שלי, כמו שאמרתי, יש לנו 500 בעלי תחנות דלק והנתונים שאני מקבלת מהשטח, מהמציאות, זה לא סיסמאות, מראים שיש תחרות וגם צבי קורמן יכול לספר לכם, שלידו נמצאת תחנה שנותנת שטיפה חינם, תחנה של אותה חברה, והם מתחרים אחד בשני. אני לא יודעת מה הנתונים, אולי יש דוגמה קטנה של חברת דלק קטנה ליד חברה גדולה, אבל הכלל הוא כזה והתופעה כשלעצמה היא כזאת, שהתחרות קיימת.

צבי קורמן:

אפילו בין תחנות "פז" לבין עצמן או תחנות "דלק" בין עצמן היא די חריפה. אני מוכן להזמין את חברי הוועדה לאזור שלי, ששם ישנן תחנות של "דלק", "פז" ו"אלון" ותוכלו לראות את התחרות בין תחנות "פז" לבין עצמן. התחרות חריפה, יותר חריפה מאשר תחרות בין "פז" ל"סונול". זה לא מחייב להגביל את בעל התחנה להתקשר עם חברה כל שהיא, ולא להטיל עליו הגבלים.

היו"ר משה כחלון:

יש לכם נתונים, משרד התשתיות?

חן בר יוסף:

יש לנו נתונים בשני היבטים: אם אני זוכר נכון, לשון החוק היא שמי שכבר יש לו הסכם לשיווק דלקים או הסכם שהוא מקיים עם אחת מהחברות, הוא יכול להמשיך את ההסכם הזה. אם הוא קיבל עד היום מ"פז", הוא יכול להמשיך לקבל מ"פז" גם אם פג התוקף ולהמשיך אותו. אני רוצה להזכיר את העובדה שהמגבלה לא גורפת. הזכיר מר קורמן שיש לידו עשרות תחנות שנותנות הרבה הנחות. אני יודע שרק בשנה שעברה חברת "דלק" פנתה לממונה על תחנה באזור נתניה וקיבלה אישור. הם הוכיחו שבנקודה הזאת אין בעיה.

לגבי הנתונים עצמם: האחידות בין התחנות או האחידות בנתונים שמצאנו היא נכונה במרבית החברות וזה הובא - -

חיים אופיר:

מתי היה הסקר?

חן בר יוסף:

אגיד שני דברים לגבי הסקר: 1. הסקר התבסס על נתונים מיוני 2005. 2. במסגרת שאלות ששאלה אותנו חברת "פז", פנינו לכל חברות הדלק הגדולות וגם לחברת "טן", על מנת לקבל נתונים עדכניים. לא אנקוב בשמות של 2,3 חברות שענו ושתי חברות לא ענו לבקשה של הנתונים שלנו. אני חייב להודות שיש הבדל בנתונים אבל אין הבדל במסקנה הכללית, ואסביר למה: נדבר על האחידות בנתונים. חברה מסוימת, ולא אנקוב בשמות, כך הם ביקשו וזה נראה לי נכון. בחברה מסוימת זיהינו, במסגרת הסקר וגם במסגרת הבדיקה הנוספת שעשינו, 19 זוגות של תחנות. ההפרש במחירים עמד על 0 תחנות עם הפרש של יותר מ-5 אגורות. בחברה שניה, 120% הפרש, חברה שלישית 23% הפרש וחברה רביעית 20% הפרש. הכוונה ל-20% מהתחנות, יש הפרש של עד 5 אגורות.

חיים אופיר:

כמה זה לתדלוק?

חן בר יוסף:

רגע. כשבבדקנו את המכלול כולו, דיברנו על 44%, כמעט חצי מהתחנות, כשהתחנה האחת והתכנה הסמוכה לה, במרחק של פחות מקילומטר, הן של חברות שונות, בחצי מהתחנות אתה לא מוצא מחיר זהה. זאת אומרת שהמחיר שונה.

אתי בנדלר:

יש הפרש של יותר מ-5 אגורות?

חן בר יוסף:

בחצי מעל 5 אגורות. אבל אם שתי התחנות הן של אותה חברה, אין את ההפרשה הזה. השאלה היא מה הממוצע. האם אני נהנה מזה שהחברה או התחנה נותנת לי או מציגה לי אותו מחיר. מסתבר שהממוצע הארצי של התחנות דיבר על 80 אגורות, ואני מדבר כרגע למען הסר ספק, שאף אחד לא יגיד שהנתונים מטעים - 80 אגורות הפרש, שזה מרווח השיווק לבנזין כולל מע"מ. אפשר לשאול למה כולל מע"מ? כי זה בסופו של דבר מה שרואה האזרח. הוא רואה את המע"מ וזה מבחינתו ההפרש במחירים ולא כמה התחנה הרוויחה.

לעומת זאת, בחברות עצמן המרווח היה 84 אגורות ו-82 אגורות ושתי חברות במרווחים של 80 אגורות. לעומת זאת, חברות קטנות, מה שנקרא בסקר "חברות אחרות", המרווח בתחנה הוא 71 אגורות. כאזרח, הייתי שמח לראות עוד מהן. האם הייתי רוצה שחברה קטנה תשתלט על אזור? לא. כי גם חברה קטנה, כשתשלוט מחר באזור, היא עלולה להקפיץ חזרה את המחיר כי הכלכלה עושה את שלה.

היו"ר משה כחלון:

אני חושב שהבנו את הרעיון. האם זה מייצר תחרות?

אהוד יחיאלי:

כל אגורה, ערכה בשנה למשק כ-30 מיליון שקל.

חיים אופיר:

כמה זה לנהג?

ישראל יניב:

אני מנכ"ל "דור אלון". אני רוצה לתת שני נתוני רקע כדי שנתרשם מהעניין. על מה מדברים? שלחברה מסוימת, אם יש לה תחנה ברדיוס של קילומטר בתוך עיר, באותו רדיוס אסור לה להקים. ברוך השם, כל השטח האחר פנוי בפניה. אגב, למה חברה כל כך רוצה להקים תחנה קרוב כל כך לתחנה אחרת שלה? זו גם שאלה גדולה. בדרך כלל, כדי לחסום את המתחרים.

בואו נלך לעוד שני נתונים: בתחנות דלק, בערך 25% מהבנזין נמכר לציי רכב. זה אומר חברה או גוף ממשלתי, שעושה הסכם עם החברה ולא עם תחנת הדלק. ואז חשוב מאוד העניין הזה ואני חושב שאפילו מר קורמן יסכים אתי, שאז אין תחרות בין תחנות של אותה חברה.

צבי קורמן:

לא מסכים אתך לגמרי.

ישראל יניב:

בנושא הסולר, סדר גודל של מעל 60% נמכר בתחנות דלק בהסדרים עם ציי רכב. כלומר, התחברות היא בין רשתות. אגב, אלה נתונים שידועים לי. ישנם פה אנשי משרד התשתיות, הרשות להגבלים ואני מניח שהם יוכלו להתייחס לזה.

נתון שני: יש ריכוזיות גדולה מאוד של מספר חברות בתחנות תדלוק במרכזי הערים הגדולות, ששם קשה להקים תחנות חדשות. להקים בצומת הערבה, יחסית זה לא קשה. בתוך תל אביב, בתוך ירושלים, זה קשה. אם התחנות הזעירות יקלו, עוד נראה, כי עוד אין ניסיון, כי רק אתמול שלשום זה אושר בממשלה. באותן ערים גדולות, אתן נתונים של סדרי גודל: לדוגמה - בירושלים ותל אביב, החברה הגדולה ביותר, בלי להזכיר שמות, הצבע שלה צהוב, למיטב ידיעתנו, יש לה סדרי גודל של בין 45% ל-50% ממספר התחנות בירושלים ובתל אביב והן של אותה חברה. מה אני רוצה להגיד? שאם לא תהיה המגבלה הקטנה הזאת, שלטעמי היא קטנה, מיד נגיע לזה שזה יהיה 60% ו-70% כי הגדול יטרוף את הקטן. אני מסכים שהמידתיות לא מספיקה כדי להתגבר על הבעיה הזאת. לכן, יש הצדקה מלאה מבחינת המשק, להמשיך את החוק הזה.

לנו כבר יש מעל 160 תחנות. כלומר, אם אני מאוד אינטרסנטי, יכול להיות שאני צריך לעבור לצד השני, אבל מבחינת תחרות במשק זה נכון להאריך.

אתי בנדלר:

עוד קצת תגדל.

ישראל יניב:

עוד שתי הערות: הערה טכנית: בנושא של הקילומטר, יש שתי מגבלות: 10 קילומטר בכביש בין עירוני, ושם כתוב לאורך הצירים. לאורך הערים כתוב קילומטר ואני חושב שהכוונה לרדיוס. כדי שלא יהיו ספקות, אני מציע להגדיר את זה כי לפעמים מנסים להתחכם. יש דרך לעקוף את החוק. יש סעיף שאומר שמי שלא קונה יותר מ-75% דלק מאותה חברה, החוק הזה לא חל עליו. קשה מאוד לעקוב אחרי זה. זה בהגדרה של חוזה בלעדיות.

יש פה מטלה של מינהל מקרקעי ישראל להקצות שטחים לתחנות. המינהל לא עמד בזה ולא עומד בזה. אני חושב שכדאי לעשות עם זה משהו. נושא נוסף, מזכירים פה את ההתקנים לציי רכב, שהם כמות גדולה של לקוחות. גפ בנושא הזה יש חברה אחת שהיקף המכירות שלה בהתקנים ללקוחות גדולים הוא מעל 50% ולא נעשה משהו כדי לטפל בבעיה וזה מוזכר בחוק.

דבר אחרון שצריך להדגיש: מי אחראי לאכוף את החוק הזה? עד היום יש חוק אבל לא מקיימים אותו. לא נתקלתי במישהו שחושב שזו המטלה שלו להגיד מה קורה ולטפל בהפרות.

היו"ר משה כחלון:

גברת פרום, מהלשכה המשפטית של "סונול".

אורה פרום:

ברור, כפי ששמענו ממר יניב, שהאינטרסים של חברת "דור" זה לאכוף את החוק, להאריך אותו, "להחמיל" אותו ואולי להבעיר אותו וכיוצא בזה וזה ברור. אני ארצה להתייחס למה שאמר נציג משרד התשתיות. הוא התייחס למחירים בלבד. הוא לא נתן לנו נתונים, כמה תחנות נבנו ב-7,8 השנים האחרונות. בכמה גדלה התחרות במספרים אבסולוטיים, שבעצם לזה התייחס החוק, מעבר לתחרות בין תחנות קיימות לגבי מחירים. אנחנו יודעים ואמר מר קורמן נכון, שיש תחרות אדירה בין כל החברות ובין תחנות באותן חברות ובין תחנות שמופעלות על ידי החברה עצמה ובין שמופעלות על ידי הבעלים שלה. התחרות היא על כל ליטר שעובר בכביש. אני לא יודעת כמה תחנות נבנו במשק ב-7,8 שנים, מאז שהחוק הזה חוקק.

חן בר יוסף:

35 בשנה בממוצע.

אורה פרום:

אני מדברת על תחנות ציבוריות. כמה תחנות ציבוריות נבנו ב-7,8 השנים האחרונות? 400?

למה אני שואלת? כי לבנות היום תחנה ציבורית זה הון תועפות. הכמויות שאנחנו מסוגלים למצוא בכל תחנה הולכות ויורדות. המחירים תחרותיים ואנחנו לא מסוגלים לעמוד בהתחייבויות שלנו לבעלי התחנות. לא ראיתי ש"דור" רצה לבנות תחנות לאורך צירים ראשיים.

אני חושבת שצריכים לעשות אבחנה בניתוח בין תחנות עירוניות לבין תחנות בין-עירוניות, כי בכבישים בין-עירונים, אם יש פערים של 10 ק"מ בין תחנה לתחנה, יכולים להיות הבדלים במחירים והנהג יכול לחשוב פעמיים לפני שהוא מחליט לתדלק בתחנה אחרת, כי שם המחירים יותר נמוכים ויכול להיות שהוא גם יישאר בינתיים בלי דלק. בתוך הערים זה משהו אחר, הקילומטר הזה זניח. אם לא תינתן הנחה בתחנה אחת, הוא עובר לתחנה אחרת. החוק הזה לא בא לשמור רק על החברות הקטנות, הוא בא לאזן ולעשות צדק כללי.

מה אפשר לעשות שכל חברות הדלק הגדולות נמצאות עשרות שנים במשק. השקיעו הון עתק בתשתיות ובהקמה ובתשלומים חודשיים ובכל הפעילות - -

קריאה:

זה לא ממזמן.

אורה פרום:

כך אתה חושב, בא עלינו לספרים. הן פזורות, מה אפשר לעשות. לכל אחת מהחברות הגדולות יש כמה תחנות בערים הגדולות. רק עכשיו תוקן תמ"א 18. אם אתם תאריכו את החוק הזה ולא תאפשרו לחברות הותיקות להקים תחנות זעירות, הן נמחקות לחלוטין.

היו"ר משה כחלון:

זה גם בנוגע לזעירות?

חן בר יוסף:

כן, כל תחנות הדלק.

אורה פרום:

אין שום אבחנה בין תחנה ציבורית על כבישים או בין תחנות זעירות בתוך הערים.

היו"ר משה כחלון:

את אומרת שאם חברת "סונול", שאת מייצגת, לא יתאפשר לה למקם תחנה במרחק קילומטר בעיר או 10 קילומטר, זה יכול לחסל את החברה?

אורה פרום:

לא, הם חזקים בשביל להתחסל כל כך מהר, אבל זה יכול לפגוע בנו פגיעה אנושה אפילו, כי ממה נפשך? אני צריכה לשלם על תחנה בעיר שלקחתי לפני 10,15 שנים עשרות אלפי דולר בחודש דמי שכירות, בין אם מכרתי או לא. תבוא "דור", תקים ליד, במרחק פחות מקילומטר כי אחרת גם אני אוכל להקים תחנה, תחנה זעירה והוא ימכור בחצי מחיר ממני, ברור שמיד כל התנועה מוסטת לתחנה הזעירה. מה אנחנו עושים אז?

אתי בנדלר:

מתחילים להתחרות.

אורה פרום:

ממה? אין לי מאיפה. אני צריכה לשלם 30,40 אלף דולר לאותה תחנה. יש מגבלה למספר התחנות הזעירות שאפשר להקים באותה עיר אחרת שוב זה לא כדאי.

אני מפנה את תשומת לבכם שהחברות "שוחטות" האחת את השניה בכבישים הבין-עירוניים. אנחנו מביאים כסף מהבית, אם זה יקרה גם בערים, התמונה ברורה.

היו"ר משה כחלון:

תודה. חיים אופיר, בבקשה.

חיים אופיר:

לפני שאני מתחיל, "פז" באופן עקרוני אדישה לחוק הזה. זה לא מקלקל ולא עוזר לתחרות, כך שאין לנו פה עמדה נגד או בעד. אני רוצה להסביר, והגברת שדיברה לפניי ניסתה להסביר, ששוק הדלק הוא שוק של נדל"ן ולא של דלק. מי שלוקח את הכסף זה בעלי הקרקע. גם התחנות הזעירות, מי שחושב שהולך לרדת המחיר – טועה בגדול. מי שיש לו קרקע ויבוא אליו מישהו שרוצה להקים תחנה, הוא יודע לעשות את החשבון ויגיד לו: אני משאיר לו ככה כסף, עכשיו שיבנה, אני רוצה על הקרקע. זה מה שקורה. אנחנו קוראים לתחנות "תחנות משוחררות" אלה שאין זכות קנין ופה אתן לכם דוגמה. תחנה שיש לנו במעלה אדומים, אנחנו לא מוכרים שם כי היא השתחררה ואמרו לנו: אתם יכולים למכור דלק. מי שמוכר את הדלק לתחנה זה חברת "אלון" ובמחיר שהם לא מוכרים לאף תחנה שלהם, כי אנחנו יודעים מה המחיר. בעל התחנה מתחייב לתת לנו את המחיר שהם מוכרים לו ואני רשאי להתיישר. בעל התחנה, בסופו של יום, לא העביר את הכסף לצרכן שלו. אין שם הנחות, למרות שהוא קונה את הדלק במחיר הכי זול בארץ, אני מודיע לכם - -

ישראל יניב:

מה זה שייך?

היו"ר משה כחלון:

היא תחת הכותרת "פז"?

ישראל יניב:

כן, זה באישור בית משפט.

חיים אופיר:

שוק הדלק הזה הוא שוק של נדל"ן ומי שחושב שהוא יוריד את המחירים - טועה. מטרת החוק היא לתת לחברות הקטנות לבנות עוד ועוד תחנות. יבוא חן בר יוסף ויגיד: השנה, החברות הקטנות "טן", "סד"ש", כמה תחנות הם בנו השנה? תחנה אחת.

רן מזור:

אנחנו נגיד כמה בנינו – 5 תחנות.

צבי קרגולה:

כן, עד סוף השנה.

חיים אופיר:

כלומר, מה שאומר מנכ"ל "דור", בסיבוב הקודם של הנושא של המיזוג, שחברה עם 160 תחנות - אין לה זכות קיום. היא הולכת להתחסל. הוא חייב מיזוג עם "סונול" אחרת, בעוד חודש, אם הוא לא לוקח בית זיקוק, הוא הלך. אז מה אנחנו רוצים? לחזק את החברות עם ה-20,30 תחנות? למה אנחנו קוראים שפישמן מחפש רק מישהו שיקנה אותם? החברות הקטנות, אין להן זכות קיום, הן תתחסלנה ביום מסוים. כך שאני לא יודע מה מטרת החוק.

שמואל בורסי:

מה זה קשור?

חיים אופיר:

אלה גופים שתוך שנה שנתיים לא יהיו, ולכן - -

ישראל יניב:

צריך לעשות כל 5 קילומטר.

חיים אופיר:

אנחנו אדישים לזה.

שמואל בורסי:

אני מטעם חברת "טן". ראשית, אני מסכים עם אדוני, יושב ראש הוועדה, שהחוק הקיים, בוודאי הארכת תוקף הצו, טובה לאזרח. בתוך עמנו אנחנו יושבים. אני מתדלק כמו כל אחד מאתנו, ובמקום שיש שתי תחנות של חברות דלק שונות, התחרות היא תחרות. בדרך כלל המחירים שונים, תחרותיים. השרות הוא שירות יותר טוב. התחרות היא בכל המכלולים, גם במחיר וגם בשירות וגם במאפיינים האסתטיים של התחנה. כל הדברים האלה חשובים ברמת האזרח הקטן וכל אחד מאתנו.

אני רוצה לחזור קצת אחורה, לשנת 1993, לדוח שהכינה מבקרת המדינה דאז, הגברת מרים בן-פורת. אומרת באותו דוח הגברת בן-פורת, שהבעיה המרכזית בשיווק הדלק בתחנות היא כי הענף מצוי בשליטה מלאה של החברות הוותיקות וכניסת גורמים חדשים אליו קשה ביותר.

הרפורמה במשק הדלק היא רפורמה מבורכת. אני חושב שאלמלא הרפורמה היינו עומדים במצב שונה לחלוטין. כשנשאלנו כמה תחנות הקמנו בשנה האחרונה, "טן דלק", וכמה בכוונתנו להקים עד סוף השנה, התשובה שניתנה היא 5 תחנות. היינו שמחים מאוד שתוקמנה תחנות נוספות. צריך לזכור שלהקים תחנת דלק במדינת ישראל זה קשה מאוד עם הרפורמה במשק הדלק, כי יש בירוקרטיה וההליכים לאישור תחנות דלק ברשויות התכנון ובמוסדות התכנון הם ארוכים ומפותלים. אנחנו נתקלים לא אחת בויכוח על סמכויות. מעבר לתיקון 2 לתמ"א 18, שהוא תיקון חשוב ביותר, במקומות שהחוק לא חל, הוועדות המחוזיות בחלק מהמקרים מנסות לשייר להם את הסמכות למרות שהמחוקק הביע את דעתו באופן המפורש ביותר, שהסמכות היא על הוועדה המקומית. לכן, ברור הדבר שהחשיבות שהארכת תוקף הצו ל-3 שנים נוספות, עד היא מכרעת, על מנת שניתן יהיה לשמר את ההישגים של החוק הזה עד היום.

היו"ר משה כחלון:

לשנתיים.

שמואל בורסי:

חבריי, עם כל הכבוד, לא המציאו שום נתונים הפוכים פרט לסיסמאות על נתונים שהוצגו על ידי נציג משרד התשתיות. הנתונים מדברים בעד עצמם ומעבר לנתונים, מראה עיניים וביקור של כל אחד מאתנו באותן תחנות סמוכות הוא הטוב ביותר. לא מדובר כאן בהפרשים של כמה אגורות. מדובר כאן בהפרשים משמעותיים ביותר.

לכן, אנחנו בעד החוק ו"טן" היא גם מהחברות הקטנות שיזמה את הפניה לשר על מנת שהחוק הזה יוארך. הצו יוארך.

היו"ר משה כחלון:

תודה רבה.

יעקב פרידגוט:

אני היועץ המשפטי של חברת "דלק". לפני שאתייחס לגופו של עניין, אעיר הערה מקדמית, שמבחינה חוקית יש ספק אם כיום יש סמכות להאריך את החוק על פי צו של השר ואסביר מדוע. בדיון שהיה פה לפני כשנה, כשהשר ביקש להאריך את תוקפו של החוק ומי שנכח אז זוכר מה שהיה ומי שלא היה מוזמן לקרוא את הפרוטוקול. דעת חברי הוועדה היתה שאין מקום להאריך את החוק משום שלא נעשתה שום בדיקה, ואני יכול לצטט מהפרוטוקול שהמתינו 7 שנים ולא נעשתה שום בדיקה ורק כדי לא לבייש את השר האריכו במקום בתקופה שהוא ביקש האריכו בחצי שנה, עד 31 בינואר 2006. והנה מגיע המועד 31 לינואר 2006 ולא הוגשה שום בקשה מנומקת ולא הוגש שום דוח ולא שום סקר, כפי שנתבקשו, כדי להאריך את הצו. אלא מה? אני מבין שיטען מי שיטען שלאור סעיף 38 לחוק יסוד: הכנסת, בגלל הבחירות שהיו, החוק לא פג ב-31 לינואר אלא הוארך. אבל צריך לזכור שמדובר בחוק יסוד: הכנסת, שמטרתו היא אחת ופשוטה וברורה: בתקופה שיש בחירות והכנסת מתפזרת ובעצם לא פועלת, קבע החוק ולא לחינם זה במסגרת חוק יסוד: הכנסת, שבמצב כזה שהכנסת לא פעילה, אם מועד התפוגה של החוק הוא בתקופת הביניים הזאת בין כנסת ישנה לחדשה, ניתן זמן לכנסת החדשה להתכנס, נבדוק את החוק כדי לראות אם יש בו צורך או לא כדי להאריך או לא להאריך ואולי לשנות אותו. כל זה נועד לכנסת. זה לא מופיע בחוק יסוד: הממשלה. הממשלה לרגע אחד לא חדלה מלפעול. לכן, מבחינתו, ב-31 בינואר פג תוקפו של החוק. מי מנע משר התשתיות לבקש להאריך את החוק אחרי 31 בינואר? אף אחד. גם אז גערו בו בישיבה, לפני שנה ואומרו לו: אתה בא שבוע לפני שהחוק עמד לפוג ומבקש בחטף, ברגע האחרון? וכך הוא האריך.

לכן, ספק רב אם סעיף 38 מאשר לשר לבוא ולהאריך היום, חצי שנה כמעט אחרי שהחוק פג.

לגופו של עניין: בדיון שהיה גם כשהחוק חוקק לפני 8 שנים וגם לפני שנה, כולם היו ערים והסכימו לכך שאכן החוק פוגע בזכויות יסוד כמו זכות קניין - -

שמואל בורסי:

מי זה כולם? זה לא מכובד.

יעקב פרידגוט:

תסלח לי, החוק פוגע בחופש החוזים, כן או לא? תגיד לי אתה, כמשפטן.

שמואל בורסי:

אני מוכן להתווכח אתך.

יעקב פרידגוט:

אין מחלוקת שהחוק פוגע בזכויות יסוד. לכן, אף אחד לא כתב את החוק לפני 8 שנים. מדוע? זה חוק שנכתב כהוראת שעה. ומה ההיגיון שבו? נכון שזה פוגע אבל אנחנו חושבים שזה מידתי וזה ההיגיון שבו. אז למה הוא נחקק כהוראת שעה ולא לתמיד? כי בתום 7 שנים נראה אם ההשערה וההנחה שלנו נכונה ומוצדקת. אם כן, אז השר יכול לבקש להאריך. לא נכונה ומוצדקת, אין טעם להאריך.

מה שנעשה כאן, שמדברים על סקר שנעשה, זו שערורייה שאין כדוגמתה ואני לא חוזר בי מהמילה שערורייה, וזו לשון עדינה. על איזה סקר מסתמכים? סקר שהם הזכירו בדיון קודם, לפני שנה, כאשר הם אמרו שהזמינו סקר ואוטוטו עומדים להגיש לנו ולכן לא הבאנו את זה לדיון אז והבטיחו להביא לוועדה תוך מספר ימים. אם אתם רוצים, אקרא לכם ציטוטים מהדיון שהיה אבל כדי לא להאריך, תאמינו לי שזה מופיע שם.

מה ציפינו? מה מטרת החוק? מה מטרת הסקר? לראות את השפעת החוק הספציפי הזה על התחרות. זאת המטרה שלו. האם זה הסקר שנעשה? התשובה היא לא. איך אני יודע? משום שאני מצטט את סגנית היועצת המשפטית של משרד התשתיות שאמרה לפני שנה בוועדה, כשתקפו אותה ואמרו: אתם לא מתביישים? אחרי 7 שנים אתם באים ברגע האחרון? לא מביאים סקר ולא שום דבר? מה זה הדבר הזה? היא אומרת: "אגיד את האמת: לא היינו מודעים לכך שתוקף הסעיף הוא ל-7 שנים". כך אומר משרד התשתיות שזה תפקידו. אף אחד מהנוכחים של עובדי המשרד לא היה מודע לכך אולם משרד התשתיות הלאומיות היה צריך להיות מודע. עכשיו היא מתייחסת לסקר הזה: "הבדיקה הזאת נעשתה בכלל משיקולים אחרים לגמרי. זאת לא הבדיקה שהוזמנה על השפעת החוק על המשק. אז לא מציגים אותה, לא מראים איזה סקר נעשה. אז דיברו על 1200 תחנות ועכשיו מדברים על 500 תחנות. אם הייתם מביאים, הייתי מראה לכם שכל מה שכתוב שם זה שטויות. למה? כי זה לא סקר שנעשה למטרה הזאת של החוק.

דבר נוסף: שמעתם פה על החוק מבחינה מהותית. היינו מצפים שיבוא הסקר וזו המטרה שלו, השפעת החוק על תחרות. אין סקר כזה. הכל זה "בולשיט". תבדקו מה היה לפני החוק. המצב היה שונה? לא. זה הגיוני וזה מובן מאליו כדי שהאחד לא יתחרה בשני. אבל צריך לזכור, ממה נובעת התחרות בתחנה? לא מהחברה שמספקת דלק לתחנה אלא ממי שמפעיל את התחנה ולא מהספק. לכן גם אם יש שלט של אותה חברה אבל מפעילים שונים, הם יתחרו אחד בשני. כמו כן, מדובר על רדיוס של קילומטר או 10 קילומטר מחוץ לעיר. מה זה שייך? אם ניקח שתי תחנות מחוץ לעיר במרחק של חצי קילומטר. הן נמצאות משני צדי הכביש וכאשר יש פס הפרדה לאורך כל הכביש, האם הן מתחרות האחת בשניה? לא.

היו"ר משה כחלון:

הכוונה משני צדי הכביש?

יעקב פרידגוט:

לפי החוק, אם יש לי תחנה אחת ואני רוצה להקים ממול, זה לא כתוב.

שמואל בורסי:

אם התחנה השניה יותר גדולה ויש "יו-טרן"?

יעקב פרידגוט:

יש אזור שמוצדק להקים הרבה תחנות ונניח שלכל החברות יש שם תחנה ורק לחברה אחת אין. מה החוק הזה אומר? הוא אומר לבעל הקרקע: אין לך בחירה חופשית עם מי להתקשר. אתה חייב להתקשר רק עם חברה אחת. זו תחרות? זו פגיעה בתחרות לדעתי.

ליאת זק:

אני מהרשות להגבלים עסקיים. דיברו פה על בדיקות עדכניות ואני חושבת שהבדיקה האחרונה של ענף תחנות התדלוק, כדי לסבר את האוזן, גלגל בשנת 2005 כ-19 מיליארד שקל, שזה בהחלט נוגע לכל אזרח ואזרח במדינת ישראל. זה נבדק לאחרונה במסגרת בקשת המיזוג והערעור על "דור אלון" ו"סונול", על ידי הרשות להגבלים עסקיים. הוא נבדק לעומק על ידי בית הדין להגבלים עסקיים. בהחלט נמצא שמצב התחרות טעון שיפור, למרות הרפורמות והצעדים שננקטו. התחרות התחילה אבל עוד רחוקה מלהגיע למנוחה ולנחלה - -

יעקב פרידגוט:

כן, אבל מה השפעת החוק על התחרות?

ליאת זק:

אחד הקשיים המרכזיים שעומדים בפני התחרות זה חסמי הכניסה הגבוהים שלמרות כל הצעדים שננקטו, נותרו עדין גבוהים וקשה מאוד להקים תחנת תדלוק גם בגלל אורך הבירוקרטיה וגם בגלל מחסור בקרקעות.

היו"ר משה כחלון:

החוק תורם לתחרות?

ליאת זק:

החוק תורם ואסביר למה: אחד הקשיים שעומדים זה מחסור בקרקעות. זה לא שכל אחד יכול להחליט מחר שהוא מקים תחנת דלק, כי אז לא היה צידוק לחוק הזה. החוק הזה, שנותן עדיפות לחברות שלא נמצאות באותו אזור, מתוך הרציונאל הכלכלי הבסיסי, שיותר מתחרים ויותר תחרות, במיוחד בענף שיש בו קשיים תחרותיים, הוא חוק חשוב שתורם לתחרות. זה לא סתם תוספת של עוד מתחרה נוסף אלא החוק נותן עדיפות לחברות קטנות, שהן בדרך כלל אלה שיותר מחדירות תחרות וגורמים מתסיסים. אתה מסתכל על ההשפעה של זה ואני מניחה, שהגידול לאורך השנים של "דור אלון" הן עובדה לזה שחברת "פז" לא יכלה להקים ליד תחנה של "פז" וזה איפשר ל"דור אלון" ונתן לה עדיפות. אותו דבר עם חברת "טן".

חיים אופיר:

שכחת שהם התמזגו.

אילת זק:

אני מדברת בהשוואה לחברות גדולות. אותו דבר "טן", שכך ניתנת לה עדיפות. אני רוצה להביא דוגמה בעניין הזה: מדברים פה על ההשפעה של כניסה, דוגמה ידועה ענף תחנות התדלוק של חברת "טן" שבנתה ומפעילה תחנה בצומת רעננה, ליד תחנה של "דלק" שהיתה קיימת שנים וכשהיא נכנסה התחילה שם תחרות עזה, שלא בהכרח מתבטאת במחירים. התחרות בענף תחנות התדלוק מתבטאת הרבה במבצעים ולכן, כשמדברים על הפרש כזה או אחר זו לא התמונה המלאה.היא בהחלט גררה שם את כל האזור לתחרות.

אני חושבת שהחשיבות החוק הזה, על רקע האפשרות להקים תחנות זעירות, חשוב ביותר כדי לתת יותר עזרה לחברות שלא נמצאות, להגביר את התחרות. לעניין מה שאמרו כאן, אם "סונול" תפשוט את הרגל, ככל שאין בעיה תחרותית, יש מוצא לזה. אפשר לבוא לממונה על ההגבלים העסקיים, וככל שאין שם בעיה תחרותית, זה לא חסימה הרמטית. כל הרעיון הוא של קידום תחרות.

חנא סוויד:

אין מחלוקת כאן כולם מדברים על האפשרות ועל התחרות ועל המטרה שהאזרח הפשוט ייהנה מהתחרות הזו על ידי מחירים מוזלים. מלבד הנתונים שהוצגו על ידי המשרד, לא הובאו נתונים שסותרים את הנתונים שהובאו על יד המשרד. זאת אומרת, למרות שאני לא רואה שנעשה כאן מחקר סיסטמתי, מדעי, יש פה קצת נתונים. לא שמעתי על נתונים אחרים שהוצגו כאן. יכול להיות, ואני מתרשם שההוראה הזו לא יצרה את התחרות. אני לא רואה שממש נוצרה כאן תחרות וההוכחה לכך היא שלא נבנו הרבה תחנות חדשות בהשפעת החוק הזה. יחד עם זאת, יכול להיות שזה תהליך שמתהווה עכשיו, עם ההתרה של הקמת תחנות זעירות. אולי זה מאפשר עוד יותר.

היו"ר משה כחלון:

צריך לבדוק שמינהל מקרקעי ישראל באמת משווק קרקעות או לא - -

קריאה:

צריך לקיים דיון נפרד על מינהל מקרקעי ישראל.

חנא סוויד:

אולי יש מניעות אחרות כמו המינהל. מה עניין האכיפה שהועלה כאן, האם מישהו דואג לבדוק. אני חושב שמין הראוי לערוך מחקר, לערוך סקר, ולהראות אם ההוראה הזו יש לה אפקט - אז היא טובה וכדאי להאריך אותה. אבל אם היא סתם נמצאת באוויר ולא עושה שום דבר, למה צריך אותה?

מתי יצחק:

אני רוצה להוסיף על מה שאמר עורך דין פרידגוט: לגבי הסקר של משרד התשתיות, לא קיבלנו אותו, אין לנו ידיעה מתי נערך הסקר הזה ולמה הוא התייחס. לפני שנה עסקו בתהליך של הוצאת הסקר למטרה אחרת בכלל.

חן בר יוסף:

השאלה היא מה הנתונים ולא מה המטרה.

מתי יצחק:

אני בא להגן על אותו בעל תחנה, שהשקיע את מיטב כספו והונו בתחנה. לא שמענו בסקר איזו הגנה כזו או אחר יש על בעלי התחנות הפרטיות. כמו כן, איפה אנחנו נמצאים בתמונה? למה אין התייחסות? אנחנו בעד תחרות. אנחנו משתתפים בתחרות. למה אנחנו נשמטים בצורה כזו או אחרת ולא מציגים את עמדתנו? לא הזכרת את זה גם בסקר הזה. אנחנו הנפגעים הישירים. איפה חוק זכויות יסוד שלנו? איפה חוק חופש העיסוק? צריך להסתכל על זה בראיה רחבה. האם יש שיתוף פעולה בינינו, בעלי התחנות לבין משרד התשתיות? אני חושב שכן. מה זה נותן להאריך את ההסכם הזה? הוכח שזה לא נותן שום דבר.

חן בר יוסף:

איפה זה הוכח?

מתי יצחק:

ההבדל בינך לביני שאתה מקבל סקר. אני נמצא בשטח ואני אומר לך עובדות. אם היו מבקשים מאתנו סקר נגדי, אני בטוח שהיינו עושים. אני מגן פה על בעל התחנה.

חן בר יוסף:

העניין של הפגיעה בבעלי התחנות, אני מזכיר, בעל תחנה יכול להתקשר עם החברה סיפקה לו עד היום. אם הוא רוצה להשתחרר ממנה הוא יכול להתקשר עם כל אחת מחברות שיווק הדלק ויש הרבה ולא רק ה-4 הגדולות. הוא לא יכול להתקשר עם חברת דלק שיש לה תחנה סמוכה. את זה הסקר הוכיח, והוא התפרסם באתר משרד התשתיות. בעלי חברות דלק שלא מתייחסים לאתר משרד התשתיות, אני מאוד ממליץ להם. יש שם המון מידע שיכול לעזור לכולם. נראה לי שזה מקום מספיק פומבי כדי שכל אחד יוכל להוריד את הנתונים. הסקר כן הוכיח שמשנת 98 נפתחות בממוצע 35 תחנות בשנה. בתחום הזה, אני חייב להגיד שיש חלוקה . נזכיר ש"דור אלון" מובילה בתחום של הקמת תחנות. אחריהם, בשנת 98 הקימו 21 תחנות - -

מתי יצחק:

אתה מדבר על תחנות ציבוריות.

חן בר יוסף:

ציבוריות בלבד. החוק הזה מתייחס לתחנות ציבוריות. החברות הגדולות חוץ מ"דור אלון", מקימות גם הן תחנות. לא נחסמה בפניהן האפשרות להקים תחנות. הן מקימות בממוצע בין 5 ל-7 תחנות בשנה ולכן, יכול להיות שיש פה הגבלה על חופש העיסוק. ההגבלה הינה מידתית וראויה ותורמת לתחרות. היא עוד סיוע לתחרות במשק הדלק.

רן מזור:

אני מנהל התכנון והפרוייקטים של "טן", חברה לדלק, כולל התחנה המדוברת. להקים תחנה זה לא רק להשיג את השטח אלא לקבל האישורים. זה לוקח בין 7 ל-12 שנים ולפעמים גם פחות. לכן כל התהליך הזה לוקח המון שנים, אם זה שינוי יעוד והיתרי בניה עם כל הרשויות. צריך להבין שהזמן קצר ולא ארוך.

דבר נוסף, "טן" מגיעה לכל מקום והיא מחוללת תחרות בכל מקום, ולא רק בכפר סבא ששם עשינו מהפכה ובנצרת. לכל מקום שאנחנו מגיעים אנחנו מביאים את הברכה לכל האוכלוסייה. אני מוכרח לציין שני דברים: גם אחרי שאחרים מורידים מחירים, בכל זאת באים אלינו כי אנשים מרגישים ש"דפקו" אותם הרבה שנים והם לא יחזור לתחנה. סליחה על הביטוי.

כדי לסבר את האוזן, יש מקום בארץ שיש שם שתי תחנות של שתי חברות שונות ועוד תחנה אחת של אחת מהשתיים, כולן גדולות, ציבוריות, שמשלמים עליה כמה אלפי דולרים לחודש והיא סגורה. שתי החברות לא מורידות אגורה אחת. זה מראה שהחברות הגדולות במקומות מסוימים נותנות יד כדי להגביל את המחיר. זה בסדר, אבל צריך להתמודד עם זה.

שמואל בורסי:

הדבר הזה מאוד חשוב לתחרות וצריך לברך עליו.

היו"ר משה כחלון:

הנושא של תחנות ציבוריות ופרטיות - -

חן בר יוסף:

תחנות פנימיות זה תחנה שאתה, כאדם מזדמן, לא יכול לקנות בה דלק. בתוך קיבוץ או מפעל לא יתקבל כרטיס האשראי שלך. זה לציבור מוגדר וסגור.

אתי בנדלר:

אני מבינה שאתה מבקש שאקצר מאוד. יש כאן טענות משפטיות כבדות משקל ולאור בקשתך, לא אתייחס לכל הנושאים המשפטיים המורכבים שהועלו כאן, פגיעה בחוק היסוד וכולי. אני מבקשת להזכיר אלמנט אחד, שהוזכר במובלע כאן, במהלך הדיונים והוא הוראת סעיף קטן (ה) ו-(ו) לסעיף 4 לחוק משק הדלק (קידום התחרות). אחרי שהסעיף הזה קובע את העיקרון של מרחק מינימאלי בין תחנות של אותה חברה, בא סעיף קטן (ד) ומאפשר בעצם לחברת דלק שרוצה לפתוח תחנה בסמיכות לתחנה אחרת שלה, של אותה חברה או אותו מפעיל, לפנות לממונה על ההגבלים העסקיים ואקרא את מה שאומר אותו סעיף קטן: "שוכנע הממונה על פי בקשת חברת דלק או מפעיל תחנת תדלוק, שההתקשרות כאמור בסעיפים קטנים (ב) או (ג) לא תגביל באופן משמעותי את התחרות בעסקים באותו אזור, רשאי הוא בהחלטה מנומקת לאשר התקשרות להקמת תחנת תדלוק או לאספקת דלק לתחנת תדלוק, אף אם המרחק בין תחנות התדלוק של אותה חברת דלק או של אותו מפעיל קטן מהמרחקים הקבועים בסעיף קטן (ב) לפי העניין"... ואז הוא מונה באיזה נימוקים הוא יתחשב. דהיינו, יש פתח מילוט ובלבד שישכנעו את הממונה על ההגבלים העסקיים שלא תגרם פגיעה משמעותית בתחרות.

כבר בדיון הקודם שנערך בנושא הזה, אני ביקשתי שהממונה על ההגבלים העסקיים ימציא לוועדה נתונים ומה מספר הבקשות שהוגשו אליו, כדי לראות האומנם טוענות חברות שהחוק הזה אינו פוגע או יש נסיבות שהפגיעה לא משמעותית. לצערי, רק בתחילת הישיבה קיבלתי מנציגת הממונה על ההגבלים את הנתונים ואני חושבת שהם מאוד רלוונטיים אם תתייחסו אליהם בקצרה מאוד, כי יש בהם כדי להצביע על כך שהוראת הסעיף הזה אכן מקדמת באופן מעשי ומשמעותי את התחרות במשק הדלק. זה, כאמור, אחד מהאמצעים שננקטים במסגרת הרעיון של המחוקק, לעשות כל מה שניתן כדי לקדם את התחרות במשק. מאוד חשוב שתהיה התייחסות לנושא הזה.

קובי גולדברג:

קודם דיבר עורך דין פרידגוט על בעיות של כבישים וכולי, על תחנות שנמצאות משני עברי כביש ועניינים כאלה ההוראה הזאת פותרת את כל הבעיות האלה, מפני שכל פעם הממונה משוכנע שאין בעיה תחרותית, הוא בודק את התמונה ורואה איזה תחנות נמצאות באותו אזור רלוונטי, הממונה מאשר. אם הוא לא מוצא שם בעיה תחרותית, הוא מאשר את העסקה. אפשר לראות מהנתונים האלה שלא מעט בקשות נענו בחיוב. אנחנו סבורים שהבקשות הקשות לא מוגשות על ידי חברות הדלק.

אתי בנדלר:

מה זה בקשות קשות? מקום שבו החברות עצמן יודעות שתהיה פגיעה בתחרותיות אז לא מגישים מלכתחילה.

היו"ר משה כחלון:

אקריא את הדוח שלך, התפלגות על פי תוצאה: אושרו 18, נדחו 2 והשאר חזרו בהן.

אתי בנדלר:

זאת אומרת ש-82% מכלל הבקשות שהוגשו בשנים 99 עד 2005 אושרו. כך שהחוק עצמו נותן פתח מילוט בעניין הזה.

היו"ר משה כחלון:

אני מבקש לסכם את הדיון בפניה למינהל מקרקעי ישראל לעמוד בדרישות החוק ולשווק את הקרקעות כפי שהם מחוייבים בחוק. אני אביא את הצו להצבעה.

אתי בנדלר:

הצו מאוד פשוט: "תוקפו של סעיף 4 לחוק משק הדלק (קידום התחרות), התשנ"ד-1994 מוארך בזה עד יום כ"ו בתמוז התשס"ח (29 ביולי 2008)".

היו"ר משה כחלון:

אני עובר להצבעה. מי בעד, מי נגד?

בעד - 3

נגד - אין

נמנעים - אין

הצו אושר. הישיבה נעולה.

(הישיבה ננעלה בשעה 13:25)