**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 151**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום רביעי, כ' טבת התש"ע (6 בינואר 2010), שעה 09:30**

**סדר היום:** הצעת חוק משק הדלק (קידום התחרות)(תיקון – תדלוק אוטומטי), התשס"ט-2009, של חה"כ שי חרמש (פ/219)

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

רוברט אילטוב

יצחק וקנין

ישראל חסון

שי חרמש

מנחם אליעזר מוזס

חמד עמאר

עמיר פרץ

כרמל שאמה

**מוזמנים**:

חן בר-יוסף, מנהל מינהל הדלק, משרד התשתיות הלאומיות

עו"ד דרורה ליפשיץ, יועמ"ש, משרד התשתיות הלאומיות

אור גולדפרב, כלכלנית, משרד התשתיות הלאומיות

עו"ד חגית אייזנמן-מלכה, לשכה משפטית, משרד התשתיות הלאומיות

יהודה גסנר, מנהל החשמל, משרד התשתיות הלאומיות

דניאל מרום, כלכלה ומינהל, משרד התשתיות הלאומיות

יונתן פרידמן, יועץ מקצועי, משרד התשתיות הלאומיות

עו"ד שלומית ארליך, ייעוץ וחקיקה כלכלי פיסקאלי, משרד המשפטים

יערה למברגר, ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

אהוד רמר, רפרנט תשתיות ואנרגיה באגף תקציבים, משרד האוצר

גיא בר-צור, כלכלן, רשות ההגבלים העסקיים

עו"ד קובי גולגברג, רשות ההגבלים העסקיים

צבי קורמן, יו"ר ארגון סוכני ובעלי תחנות דלק

אני-סני גוטמן, חברת הנהלה, ארגון סוכני ובעלי תחנות דלק

מתי יצחק, חבר הנהלה, ארגון סוכני ובעלי תחנות דלק

ערן רוזמן, מנכ"ל חב' רוזמן חברה להנדסה

שרגא כץ, סמנכ"ל מכירות חברת אורפק מערכות בע"מ

הלן עטרות, מנהלת אגף התקינה, מכון התקנים

אתי גולן, מנהלת תחום תעשיות קלות, מכון התקנים

פיני קבלו, סמנכ"ל רווחה וקשרים בכנסת, מרכז השלטון המקומי

יחזקאל אברך, מנכ"ל חברת יונה אברך בע"מ

אביב לב, חשב חב' יונה אברך

דני בן-נר, מנכ"ל חב' טן

מיכל אוגולניק, מנהלת רגולציה, פז חברת נפט

יורם בן-עמי, סמנכ"ל סחר, פז חברת נפט

תמר מונד, יועצת משפטית, דור אנרגיה

עו"ד יערה רוזנבאום, ייעוץ משפטי ומזכירת חברת דלק

ניר עטיה, מנהל מחלקת דלקנים, סונול ישראל בע"מ

עו"ד סבג שמואל, יועץ משפטי, חב' סונול

יובל מור, מנהל חברת מ.י.ד תמנון אחזקות והשקעות

עדי סורוקה, מנהלת תפעול, ויזה כ.א.ל

גיא כהן, בתי עסק גדולים, חב' ישראכרט

עו"ד מרב בצרי לביא, יועץ משפטי, ויזה כ.א.ל

איתן וכקמן, יו"ר ארגון מנהלי תחבורה בישראל

יגאל רסקין, חבר מזכירות, ארגון מנהלי תחבורה בישראל

אבי שטיצר, יו"ר ועדת ביקורת, ארגון מנהלי תחבורה בישראל

דור לוי, מנהל פורום רפורמה כלכלית בפורטל לצדק חברתי

**ייעוץ משפטי:** אתי בנדלר

ניר ימין

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: הדס צנוירט

**הצעת חוק משק הדלק (קידום התחרות)(תיקון – תדלוק אוטומטי),**

**התשס"ט-2009, של חה"כ שי חרמש (פ/219)**

היו"ר אופיר אקוניס:

בוקר טוב, אני מתכבד לפתוח את הישיבה, אני מתנצל על האיחור – אני בתוך שלושה פקקי תנועה שונים. על סדר היום הצעת חוק משק הדלק (קידום התחרות)(תיקון – תדלוק אוטומטי), התשס"ט-2009, הצעת חוק פרטית של חה"כ שי חרמש שהתחילה ברעיון ממשלתי ב-1996 או 1997.

אני מודיע שאנחנו עומדים להעביר היום לקריאה ראשונה. נעבור על הנוסח, חבל על הזמן, ואם יהיו עוד תיקונים בין ראשונה לשנייה ושלישית, נקיים אותם פה. אם לא נעביר את זה לראשונה, זה ימשיך להיתקע בוועדות הכנסת, במשרדי הממשלה, בבירוקרטיה הבלתי נגמרת, פשוט חבל על הזמן.

אני מבין, חבר הכנסת חרמש, שהגעת להבנה עם מינהל הדלק של משרד התשתיות. אתה רוצה להציג לנו את ההבנה שלך, ולאחר מכן נפתח דיון קצר ונקריא?

לאה ורון:

מזכירות הוועדה העבירה שלשום את הנוסח לכל המוזמנים, וכמובן, לחברי הכנסת.

שי חרמש:

כבוד היושב ראש, היות שכבר דנו ודשנו בזה, אז קודם כל, אני רוצה להודות על הקידום של העניין. אגב, ייאמר לשבחך שלקחת על עצמך, ברגע שראית את החוק, אמרת: אני הולך להוביל את זה, והזזנו את זה קדימה. סרקנו את הארץ לאורכה ולרוחבה, נפגשנו עם כל גורם שנע בשטח, ממינהל הדלק והחשב הכללי ועד לבעלי חברות הדלק הגדולות והקטנות והתחנות וכולם.

בעיקרון, אנחנו מתפשרים, לדאבוני הרב, בחצי הדרך, מתוך הבנה שאם נרצה את כל הדרך, אז החוק של שנת 1997 גם לא יגיע לשנת 2027. בלי פשרות אי אפשר להגיע. לא נקבל את מה שהיה אולי החזון שלנו בעניין, וגם שלך, לקבל ערכה של כספומט. יש מספיק תקלות בדרך, שהסבירו לנו למה זה לא יכול להיות. דבר אחד ברור – הטענה שהיתה בהתחלה, שאין טכנולוגיה, ירדה מהפרק. יש טכנולוגיה. אפשר להעמיד היום מכשיר שעובד בכל תחנה שהיא. אפשר להעביר את ניוד המספרים, כמו בטלפונים, מתחנה לתחנה, מחברה לחברה ברגע אחד, ללא שום קושי, בהודעה טלפונית. המכשור הזה איננו עולה מיליוני דולרים.

הגענו לתובנה, אני, ואני רוצה לתת קרדיט לאבי לוי, העוזר הפרלמנטרי שעסק בחוק הזה, שלא ניתן להגיע למה שרצינו, וניעצר בחצי הדרך, בתקווה שנשאיר, כמו שנאמר בכתובים, גם לדורות הבאים לעשות משהו. לא לבד אתה תעשה את המלאכה – כתוב על שלמה המלך?

מנחם אליעזר מוזס:

לא עליך המלאכה לגמור. בדברי המשנה, בפרקי אבות.

יצחק וקנין:

ולא אתה בן חורין להיפטר ממנה.

חן בר-יוסף:

להיבטל ממנה.

מנחם אליעזר מוזס:

אתה לא תסמוך הכול על הדורות הבאים, תעשה מה שאתה יכול לעשות. אבל אתה לא צריך לגמור את הכול.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. יש פה שינוי בנוסח. אולי תציג אותו.

שי חרמש:

אני לא רוצה להיכנס לכל הפרטים, למה זה טוב, כי דיברנו על זה הרבה ועוד נדבר בין קריאה ראשונה לשנייה. יש פה דבר אחד שאני רוצה לברר, וזה עניין של היועץ המשפטי. אנחנו כתבנו שיאפשרו, איפה שכתוב: נמחק, יאפשרו שימוש בהתקן התדלוק האוטומטי בכל תחנת תדלוק, ובא פה תיקון- -

היו"ר אופיר אקוניס:

זה היה הנוסח המקורי שנמחק.

שי חרמש:

לא הצליח להבין במה מדובר. אם התיקון הזה הוא מפלא כדי שמישהו יוכל להימלט ולומר: אי אפשר להתקין – אני נגד. אם זה בסך הכול סמנטיקה משפטית שאני לא מבין אותה, אין לי בעיה.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש תחנות שאין בהן הדבר הזה? אני לא מכיר תחנה אחת שאין בה תדלוק אוטומטי. מה אחוז התחנות שאין בהן דלקן, ולמה זה משתלם להן?

חן בר-יוסף:

יש תחנות שבחרו, מכיוון שעיקר הלקוחות סביבן הוא כזה שאין לו התקני תדלוק או הם בחרו מסיבות שלהם, כיוון שעובדים במזומן במגזר שבו הן פועלות, לעבוד בדרכים אחרות. זה לגיטימי. אין להם מערכת מחשבים שלמה. לא מדובר רק על ההתקן, הטבעת והקורא שלה. מאחורי כל זה עומדת מערכת שלמה של מחשבים שמעבירה את המידע, מעבירה אותו לסליקה וכן הלאה.

שי חרמש:

זה לא מחשב על, נכון?

חן בר-יוסף:

לא מחשב על, אבל כן מחשב, כן שרת, כן חיבורים כאלה ואחרים. אנחנו אמרנו, כאשר אנחנו מחוקקים ומביאים תקנות של השר שהולכות לדרוש מכל תחנה שיש לה התקן תדלוק כלשהו שהוא יהיה אוניברסלי, לא תוכל עוד להגיד: לא, אני רק בחברה X. מעכשיו, אם יש לך מערכת תדלוק אוטומטית, אתה חייב לשרת ולהיות מתואם לכל הטבעות שיסתובבו בישראל, אבל חברה שבחרה מיוזמתה, תחנה, יכול להיות תחנה בודדת, היא לא קשורה לשום רשת, אף אחד לא מכיר אותה – לחייב אותה לעשות מערכת תדלוק אוטומטית, זה בעצם להטיל עליה עול- -

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל זה פרומיל מתוך תחנות הדלק.

חן בר-יוסף:

נכון. דיברנו על החובה, לא דיברנו על המניע. זכותם, כמובן, להתקשר בזה, אבל זה לא חובה.

שי חרמש:

השאלה, חן, אם זה לא נותן מפלט למנהל ציר רכב להימלט מהעניין הזה. אני אומר: אני לא מאמין היום לאף אחד. אני לא מאמין, מהמתדלק ועד השולח אותו ועד כל העולם ואשתו. ברגע שרשות המסים האיצה בי להריץ את החוק הזה, ובורח פה 700 מיליון שקל בשנה מסים, מאותו רגע אני מתחיל להאמין רק לרשות המסים.

חן בר-יוסף:

אנחנו גם מתואמים עם רשות המסים. אני חושב שהבעיה של רשות המסים לקבוע כבר היום את הסיפור של אתה תגיש לי דוחות והם יהיו קבילים רק אם הגשת לי דוח ממוחשב – כבר היום בעצם יש כמה פתרונות, רק הוא אומר: זה לא מכסה את רובם אפילו. ברגע שנעשה את התקנות האלה, ברגע שנאשר אותן, הרוב המכריע יהיה מכוסה. מי שבחר כצי רכב דווקא להתקשר עם המעט מאוד תחנות שאין להן מערכת מחשוב, זה כבר לגמרי בעיה שלו. ההוראה של רשות המסים תהיה סבירה בדרישה שלה, והוא לא יימנע מלתת אותה.

שי חרמש:

למה אתה צריך לתת את המפלט הזה?

חן בר-יוסף:

מחר ייתבע שר התשתיות שהוא חייב מישהו לעשות פעולה שאין לה שום קשר ליום-יום העסקי שלו. אין לו אף אחד שבא לתדלק אצלו אוטומטי- -

היו"ר אופיר אקוניס:

זה גם לא יהיה.

חבר הכנסת מוזס, בבקשה.

מנחם אליעזר מוזס:

שאלת הבהרה - אם מוסד מסוים קשור לחברת דלק מסוימת על ידי כך שהא קיבלה הנחה, נאמר חצי שקל על ליטר, האם הדבר הזה לא יפגע באפשרות של חברות, מוסדות יוכלו לזרום בצורה מסוימת? הם יגידו אחר כך: למה אני צריך לתת לך הנחה? הרי אתה ממלא בכל תחנה.

שי חרמש:

הוא אומר: שמע, אתה קונה ממני מיליון ליטר, אני נותן לך חצי שקל הנחה. אם במקום מיליון ליטר אני מוצא שהוצאת 100 אלף ליטר בלבד, אתה הפרת את ההסכם, אני הפרתי. ההסכם הוא על כמות.

מנחם אליעזר מוזס:

זה לא יפגע בהסכמים?

שי חרמש:

לא.

מנחם אליעזר מוזס:

הממשלה, למשל, למה היא קבעה עם פז? היא קיבלה הנחה משמעותית.

שי חרמש:

אבל ביום שבמקום מיליון ליטר תיתן לה 200, פז תגיד: אני נתתי את ההנחה כי באת כלקוח גדול. אם אתה בא אליי כלקוח קטן, גם ההסכם שלי לא מחייב אותי. ההסכם הוא על כמות.

כרמל שאמה:

אז זה יכול לפגוע בהנחה שאנשים מקבלים.

אתי בנדלר:

התיקון המוצע הוא בחוק משק הדלק (קידום התחרות), התשנ"ג-1994. הוא לא בפקודת מס הכנסה והוא לא בחוק מס ערך מוסף. דהיינו מטרת החוק המוצע היא לקדם תחרות במשק הדלק.

גם היום קיים סעיף שמתייחס לתדלוק אוטומטי, לדלקנים, מה שנקרא, להתקן תדלוק אוטומטי, שקובע, וזה סעיף שהוסף לחוק המקורי עוד בשנת 1998, והוא קובע – אני קוראת: (א) בסעיף זה התקן תדלוק אוטומטי – התקן המאפשר תדלוק כלי רכב תוך כדי זיהוי כלי הרכב ומדידה אלקטרונית של כמות הדלק ורישומם במאגר מידע אלקטרוני לצורך חיוב כספי ממוחשב, והנה ההוראה האופרטיבית בסעיף (ב): לצורך הגברת התחרות במשק הדלק יקבע השר בהתייעצות עם הממונה, ממונה על ההגבלים העסקיים – אם איני טועה, תכף אבדוק – ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת כללים לעניין התקני תדלוק אוטומטיים והפעלתם. כללים כאמור יחולו על כל חברות הדלק.

דהיינו גם היום קיימת הסמכה ברורה לשר לקבוע כללים לעניין התקני תדלוק אוטומטיים. למרות שעברו כמעט 12 שנים מאז תוקן החוק, עד היום השר לא קבע כללים.

הצעת החוק של חבר הכנסת חרמש, אם הבנתי אותה נכון מתוך דברי ההסבר, באה לוודא שהשר אכן יעשה שימוש בסמכותו ויקבע כללים לעניין הזה, ולא רק זאת, אלא הוא יקבע כללים כאלה, שיאפשרו לכל אדם להשתמש במכשיר התדלוק האוניברסלי, כפי שקראת, שיתאים לכל חברות התדלוק בכל אחת מתחנות הדלק, ולא קשור לחברה שממנה רוכשת אותה תחנת תדלוק את הדלק המסופק, דהיינו שאם יש לי התקן אוטומטי, אוכל להיכנס לפז, לדלק, לסונול, לדור אלון ולכל חברה ולהשתמש בהתקן התדלוק האוניברסלי שיש לי.

מסתבר מהדיונים שנערכו עד כה, וכפי שאני קוראת ממכתבו של חבר הכנסת חרמש ליו"ר הוועדה מ-23 בדצמבר, המטרה הזו ישימה באופן חלקי בלבד. מה שאומר, שאם יש לי התקן תדלוק אוטומטי אוניברסלי, עדיין אם הרכב שלי מתוחזק על ידי הכנסת, לצורך העניין, והכנסת קשורה עם חברת פז, המעביד שלי יחויב במחיר הדלק שאני אתדלק רק אם אני אתדלק בחברת פז. אם אני אכנס לתחנה אחרת, הדברים ימשיכו כפי שהם היום, אלא אם כן יחול מה שכתבת באותו מכתב, ולזה לא שמעתי התייחסות, אם זה נכון, ההתקן הזה ישמש ככרטיס אשראי כללי, דהיינו, אם אני נכנסת בדוגמה שנתתי לחברת דלק, אז לא הכנסת תחויב במחיר הדלק אלא ישר חשבוני בבנק במחיר שנמכר בדלק ללא הנחה.

אם אכן כך הדבר, הדבר באמת עשוי להביא באיזושהי צורה לקידום התחרות, כי יש כאן שתי הנחות. אל"ף, משיש מכשיר תדלוק אחיד המעבר במכרזים גדולים בין חברה לחברה יהיה זול יותר – דבר שאינני יודעת אם הוא נכון, צריך לשמוע עליו נתונים, דהיינו אם היום נעשה מכרז ל-X שנים וזכתה חברה מסוימת, יש איזושהי הנחה סמויה בהצעתו של חבר הכנסת שי חרמש, שאיני יודעת אם היא נכונה או לא, כי צריכים לשמוע על כך נתונים, שכשיסתיים אותו פרק זמן וייצאו במכרז חדש, לא תהיה סיבה לתת עדיפות לחברה שאתה הייתי קשורה קודם, כי חסכו עלויות ההתקנים החדשים. איני יודעת אם באמת זה מייקר מעבר או לא. נצטרך לשמוע על זה פרטים. אז יש בזה כדי לתרום לתחרות במשק הדלק, ככל שמדובר בציי רכב גדולים - לפרט זה לא ייתן שום דבר, העניין הזה, ואם אכן זה ישמש ככרטיס אשראי, בדומה לכרטיס אשראי, גם אז זה עשוי לתרום לקידום התחרות במשק הדלק. ככל שמדובר בחשבוניות מס או בהתחשבנות מול רשויות המס, עם כל הכבוד, זה לא חלק מהחוק הזה.

מנחם אליעזר מוזס:

אז מה הועילו חכמים בתקנתם?

אתי בנדלר:

לכן אני רוצה לברר.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם הרכב הוא של המעסיק, איך זה- -

אתי בנדלר:

זה מה שנאמר במכתבו של שי חרמש.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני לא הבנתי את זה כך.

שי חרמש:

קודם כל, הגענו לסטנדרטיזציה של ציוד, כלומר אין היום מצב שבו מתחילים להגיד לך: אי אפשר לעבור כי צריך להחליף ציוד וטבעות ומחשוב. אנחנו בפרק זמן קצוב שהשר יקצוב נגיע לציוד סטנדרטי אחד, שמדבר עם כל חברות הדלק, עם כל התחנות.

במכרז עצמו החשכ"ל או כל גורם אחר יתקשר עם חברת דלק. זה בסדר גמור, או כל חברה פרטית. הניידות, אם מחר בבוקר אני רוצה להעביר את צי הרכב שלי מחברת פז לחברת דלק, אני לא כרוך אלא – בדיוק כמו בטלפון הסלולרי, מה שהעביר אטיאס את חוק ניוד המספרים, החברה צריכה להודיע לחברת הדלק: ממחר בבוקר גמרנו, אני מתחיל עם חברה אחרת, לא צריך לעשות שום דבר. סוויץ' קטן במחשב והעסק רץ. כלומר כל הקטע של העברת טבעות וזה – לא קיים. זה מקל על הניידות.

דבר שני, זה מאפשר רכישת דלק גם בתחנות אחרות, ומנהל צי הרכב בחברה צריך לומר למחזיקי הרכב: אנחנו עובדים עם חברת פז, והיא מוכרת לנו בהנחה של 24 אגורות. אם אתה רוצה להשתמש בתחנה אחרת, שמוכרת ב-23 אגורות, כנס. מעבר לזה, אם אתה קונה, אני מחייב אותך בהפרש. זה לא שמחייבים את הכרטיס הפרטי של העובד.

אתי בנדלר:

זו הנחה שטעונה בירור, כי אני מודיעה לך שאם אתה תיכנס עם הרכב של הכנסת לחברת דלק, המעביד שלך לא יחייב את זה. אתה תשלם לו, ואתה תקבל החזר.

היו"ר אופיר אקוניס:

איך מנהל מינהל הדלק יפתור את זה?

אתי בנדלר:

לכן העליתי את הנושא, כדי להבין מה מנסים לפתור בהצעת החוק הזו.

חן בר-יוסף:

קודם כל, מהבדיקות שאנחנו עשינו, האפשרויות שנפתחות בפניי ציי הרכב, ונזכיר – הגברת התחרות היא הגברת התחרות על כיסו של הצרכן. הצרכן במקרה הזה הוא לאו דווקא הצרכן הבודד, אלא החשב הכללי, מנהל צי הרכב של חברת הי טק כזו או אחרת, מנהלת צי הרכב של חברת מזגנים וכן הלאה. מנהל צי הרכב הזה היום בבואו להתקשר עם חברה נאלץ היום להתקשר עם חברה אחת להסכם לטווח מסוים. אנו מכירים את זה מהסלולר, את לוחות הזמנים. את זה אנחנו רוצים למנוע.

קריאה:

זה לא נכון.

חן בר-יוסף:

יש פה למעשה שתי הקלות על מנהל צי הרכב. אחד שהזכרתם, זה מה קורה כאשר נגמר החוזה, והוא רוצה לצאת לחוזה חדש, האם יש עליו כבלים כאלה ואחרים של החלפת טבעות? התשובה היא לא. הוא לא יצטרך להעמיד את צי הרכב שלו כולו לחצי יום או ליום של התקנות מחדש.

שתיים, יכול מאוד להיות שמנהל צי הרכב הזה מזהה שסביב מרכז החברה, נקרא לזה, יש תחנה של חברה קטנה או בינונית. הפריסה שלה היא לא מי יודע מה טובה בישראל, אבל ליד מרכז החברה, אתה הוא רוצה להתקשר. בנוסף, הוא גם יודע שהספקים שלו, סוכנים שלו נוסעים בכל רחבי הארץ, הוא רוצה גם להתקשר עם חברה נוספת. היום זה בלתי אפשרי. אחרי התקנות האלה זה יהיה אפשרי. הוא יבחר להתקשר עם שתיים, עם שלוש, עם חמש. ברור שאם הוא יתקשר עם המון, ההנחה שהוא יקבל תהיה נמוכה יותר. אבל ברור שברגע שחברות הדלק הגדולות יודעות שגם חברות דלק יותר קטנות משתתפות במכרזים הכוללים האלה, המחירים יקבלו אפשרויות שונות.

היו"ר אופיר אקוניס:

אין ספק. זה קיומה של תחרות. אתה יכול להיות מונופול, ואחר כך הוא מתפתח לדואפול. אתה צריך לפתוח את הדברים האלה. אני לא יודע ב-1994 מי חשב על זה. שר האנרגיה, אם איני טועה. התחרות במשק הדלק, קידום התחרות, המקור הוא מ-1994. לאחר מכן ב-1998 עשו את הדבר הזה. צריך לברך אותם על זה. צריך לפתוח את הכבלים האלה. המדינה נפתחת, לוקח לה זמן להיפתח. היינו ארבעים שנה תחת כלכלה סוציאליסטית. במדינות סוציאליסטיות הכי מפותחות היום בעולם הכלכלה פתוחה. אתה יודע מה המדינה שצומחת הכי הרבה בעולם? פולניה – צומחת באירופה הכי הרבה מכל מדינות אירופה. זו מדינה מערבית לכל דבר, כשבתחילת שנות התשעים שלא נדע מה היה שם, איך היא נראתה.

חן בר-יוסף:

את הרכב ניתן יהיה לתדלק – על ידי הטבעת – מי שירצה להוציא כרטיס אשראי, גם היום חבר כנסת שנכנס לתחנת דלק לא של פז יוציא כרטיס אשראי שלו, אלא אם כן הכנסת מחלקת גם כרטיסי אשראי, ויתדלק. אותו דבר יקרה פה. גם אחרי שיהיה דלקן אוניברסלי, הרעיון הוא כזה: והיה ואני נהג משאית של חברה מסוימת, ומנהל צי הרכב שלי יצר התקשרות רק עם חברה A ו-B, ואני נכנס לחברה C, וחברה C, הדלקן הזה, למרות שהוא אוניברסלי, לא יהיה מוכר, לא יזרום שם דלק, כי מנהל צי הרכב שלי לא מצליח לעקוב כך אחרי מה שקורה, מנהל התחנה לא יודע ממי הוא מקבל את הכסף, אין לו שום הסכם אתו. זה הרעיון. זה פתוח, זה חופשי למחצה. כך אנו משיגים את האיזון הראוי, אני חושב, זו מטרת התקנות שיבואו.

כרמל שאמה:

לפי זה, מנהל צי הרכב, יש לו אינטרס להתקשר רק עם חברה אחת.

חן בר-יוסף:

יכול להיות שעם שתיים, יכול להיות שעם שלוש. יכול להיות שחברות קטנות מסוימות ייתנו לו הנחה יותר גבוהה.

חמד עמאר:

מה שאנחנו מבינים מכל העניין, שהניידות ממקום למקום זה היתרון.

חן בר-יוסף:

ניידות וגם מחיר, בסוף זה יהיה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מר קורמן, בבקשה.

צבי קורמן:

בנושא תחנות שאין להן ציוד אלקטרוני או ציוד חדיש, אני יודע מתוך 1000 וכמה תחנות דלק שהן חוקיות, תחנות שעובדות כחוק, לכולן יש הציוד- -

עמיר פרץ:

יש כאלה שעובדות שלא כחוק?

צבי קורמן:

נוצרו מספר גדול מאוד של תחנות, שנתנו למושבים, למשקים לתדלוק עצמי, כלומר לצריכה עצמית. במשך השנים המושבים או הקיבוצים או המקומות האלה משווקים לא בדרך חוקית דלק גם לציבור.

היו"ר אופיר אקוניס:

סביב התחנות האלה כבר נבנו קניונים שלמים.

יצחק וקנין:

חלקם הגדול התחסל, חלקם הגדול נשאר עדיין.

צבי קורמן:

שום דבר לא התחסל. התחנות האלה משווקות דלק לציבור בטיולים, בכל מיני מקומות, וזה נגד החוק, אבל אין אכיפת חוק אצלנו. לאלה אולי אין הציוד הדרוש, ולדעתי, גם לא צריך להיות להן, כי אלה לא תחנות חוקיות, הן לא עומדות בביקורת טיב הדלק, הן לא עומדות בשום ביקורת ולא חייבות בביקורת כי הן אינן תחנות חוקיות. אנחנו עומדים בביקורת, שולחים את הדלק לבדיקות, בודקים לנו את הציוד, הכול. ביקורות אין סופיות.

לאה ורון:

לכל אותן 1,050 תחנות חוקיות יש את ההתקן האוטומטי?

צבי קורמן:

הכי חדיש, יש בעיה בעולם- -

מתי יצחק:

בעניין ששאלה לאה, אנחנו הרמנו טלפונים לאותם בעלי תחנות שהם גם חברות פרטיות. אני אישית פניתי לכשמונה מהם. אמרו לי במפורש: ברגע שזה ייכנס, נצטרך לשדרג את המערכות, ונעשה את זה ברצון. כלומר גם אותן תחנות שהן חברות פרטיות שמופיעות גם במינהל הדלק מוכנות לשדרג את התוכנה שלהם לטובת העניין הזה, כלומר גם זה יורד, אבל מה שאומר קורמן כרגע זה הנושא של אותן תחנות.

חמד עמאר:

בהמשך לדבריו, יש לנו נתונים, כמה תחנות דלק לא חוקיות נמצאות?

צבי קורמן:

יותר מאלף.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא. זה חוקיות.

חן, אתם עוד בודקים את הדלק המהול ומפרסמים לציבור? לא ראיתי לאחרונה שום פרסום שלכם.

חן בר-יוסף:

לגבי ההערה האחרונה, באתר משרד התשתיות, בהתאם להחלטה של הוועדה, אנחנו מפרסמים בכל רגע נתון את כל התחנות שנתפסו בחצי שנה האחרונה עם דלק לא תקין. התחנות האלה נבדקות, כל תחנה תשע פעמים בשנה, שש בהתאם לחוק- -

היו"ר אופיר אקוניס:

זה דלק מהול. מה עם התחנות הפיראטיות?

חן בר-יוסף:

לגבי התחנות הפיראטיות, מדובר בעברה על חוק התכנון והבנייה וחוק רישוי עסקים. רשויות מקומיות אמורות לאכוף את זה. לנו בנוסף, כאשר יש מבצע לתפיסה כזה, לנו בנוסף יש סנקציות שאנחנו יכולים להטיל על מי שסיפק להם – אנחנו מבצעים שימועים, מטילים קנסות, הדבר עובד. עדיין יש פטריות כאלה אחרי כל גשם, אנחנו יודעים.

מתי יצחק:

רק באזור כפר סבא יש- -

צבי קורמן:

יש פה אי הבנה – יש תחנות במשקים שלקחו לשירות עצמי בשביל הרכב שלהם ומוכרות לציבור, כאלה יש מעל אלף. נוסף לזה, פועלות בארץ תחנות פיראטיות. 400 וכמה מהן סגרנו, ונשארו עוד כמעט 100 תחנות פיראטיות שעובדות לציבור. החוק לא אוכף אותן.

יערה רוזנבאום:

קודם כל, אציין שדלק מעודדת את היוזמה הזאת, אבל לצערי, הצעת החוק אינה משקפת את מה שנאמר כאן בוועדה הקודמת, שיישמר ההתקן היחידני של כל חברת דלק. ההתקן היחידני צריך עדיין להישאר.

מעבר לזה, נאמרו פה כמה דברים שכביכול זה היה כמעין עובדה, אבל קודם כל ניידות – הניידות אפשרית גם היום. מעבר לזה, כל לקוח, הוא עדיין יכול להתקשר עם כל חברת דלק בהתקן יחידני.

חן בר-יוסף:

בעוד טבעות.

יערה רוזנבאום:

בסדר.

מעבר לזה, יש לציין שההנחה שכל חברת דלק נותנת היא ביחס לליטרים שאותו לקוח לוקח. ברגע שיהיה כאן ההתקן האוניברסלי, תהיה כאן פגיעה בלקוח, כלומר ההנחה תהיה נמוכה- -

היו"ר אופיר אקוניס:

את זה אמרתם גם בישיבה הקודמת.

יצחק וקנין:

הצענו פתרון לעניין הזה – אני לקוח, ייתנו לי את האפשרות להמשיך לתדלק אצל אותו ספק שלי.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה לא מונע.

אבל אנחנו לא אוסרים כלום בהצעה הזאת.

יערה רוזנבאום:

אתם לא אוסרים, אבל- -

היו"ר אופיר אקוניס:

נחשוב על זה בין שנייה לשלישית.

מנחם אליעזר מוזס:

איך אני מתקשר למוסד שיש לו מאה רכבים, צי הרכב מתקשר עם חברה כמו הכנסת פז, כי נתן הנחה מסוימת. מה היום לחברת דלק או סונול- -

היו"ר אופיר אקוניס:

הוא הסביר לך.

אתי בנדלר:

אני לא הבנתי. אני נוסעת ברכב שמוחזק על ידי המעביד, כשהמעביד קשור עם חברה מסוימת לעניין הזה. אני הולכת לתדלק את הרכב, נכנסת לתדלק את הרכב בתחנת תדלוק שאינה קשורה לאותה חברה. מה ישתנה מצבי או מצבו של מעבידי – זו השאלה?

מנחם אליעזר מוזס:

כן.

חן בר-יוסף:

מצבך לא ישתנה.

עמיר פרץ:

ישתנה בדבר אחד – שהדלקן שלך יכול לקחת דלק מהחברה האחרת, אבל לא תקבלי את ההנחה הזו.

אתי בנדלר:

מי שעושה מכרז רוצה לרכוש בכמות גדולה של דלק מחברה אחת, כי אז הוא מקבל את ההנחה המרבית. לא ישתנה דבר. היום אני, למרות שיש לי פזומט, יכולה לתדלק בכל תחנת תדלוק שהיא, שאינה קשורה לפז, רק שאני צריכה להוציא את כרטיס האשראי. לא ישתנה דבר.

שי חרמש:

ההחלטה על ניוד מחברה אחת לחברה שנייה הוא היום פשוט- -

אתי בנדלר:

ההחלטה על ניוד בעת עריכת מכרזים של ציי רכב גדולים, ככל שיש בזה חסם, אני לא בטוחה לחלוטין. לא נמסרו שום פרטים שאנחנו יודעים אם זה מהווה חסם או לא.

היו"ר אופיר אקוניס:

משרד המשפטים.

יערה למברגר:

לגבי האמירה האחרונה, של היועצת המשפטית של חברת דלק, שהניידות אפשרית. אנחנו לא מדברים פה על דבר רק אפשרי או לא אפשרי, אנחנו מדברים על מה החסמים, ואם החסם, למשל, הוא השבתה של רכב ליום שלם, יש לזה עלות, ולהחלפת החומרה, הטבעת עצמה, יש לזה עלות. זה לא אומר שזה לא אפשרי. תמיד צריך להסתכל מה העלויות והחסמים הקשורים.

שי חרמש:

אנחנו רוצים להקל על הניידות.

דניאל מרום:

עצם האפשרות שאנחנו רוצים להכניס את הניידות החופשית, בניגוד למצב המסורבל כיום, עצם האפשרות הזו היא כבר מהווה איום - להתייעל, ולהציע מחירים אטרקטיביים כבר בשלב המכרזים. הגמישות ניתנת לארגון, לא לעובד. כל הגמישות פה היא לארגון שמפעיל את ציי הרכב.

עסקת מחירי הדלק זה לא רק עסקה פיננסית. יש פה חבילה שלמה של אשראי, של אישור הלקוח, של ביטחונות, של תנאי ממכר וכו', ולכן זה לא יכול להיות עסקה פשוטה, ולכן כל גוף או צי רכב שרוצה להתקשר עם מספר חברות צריך להתקשר מסחרית, עסקית עם כל אחת מהחברות, ולהסדיר את הנושא המסחרי. בלי זה לא תהיה אפשרות המעבר.

אתי בנדלר:

האם יש בסיס להניח שהתקשרות עם מספר חברות על ידי מנהל צי רכב תביא להוזלה או להתייקרות של המחיר שמתקבל מכל אחת מהחברות?

דניאל מרום:

סביר להניח שהמחירים יירדו, מכיוון שיש הבדלים בפריסה של תחנות הדלק באזורים השונים של הארץ, כאשר באזורים מסוימים יש יתרון יחסי לחברה אחת על פני רעותה, ולכן ברגע שלקצין הרכב יש אפשרות לבחור בין כמה חברות, הוא יכול לנצל את היתרון היחסי המסחרי שיש לחברה אחת באזור אחד על פני אזור שני.

יתר על כן, גם האלמנט של הנוחות, שלא תמיד יש פריסה מספקת באזורים מסוימים, וזה מאפשר לעובדים לנצל עוד התקשרות, גם האלמנט של הנוחות משחק תפקיד, נוסף לאלמנט המחיר. כך שיש פה מגוון שיקולים, והפתרון של להתקשר עם חברה אחת ויחידה הוא מוכל בתוך הפתרון הרחב שניתן. אתה תמיד יכול- -

יערה רוזנבאום:

אבל תהיה כאן התייקרות, מבחינה מאוד פשוטה. כיום המחיר הוא ביחס לכמות הליטרים. ברגע שיהיה פה אוניברסלי, לקוח מסוים יקנה בכמות הרבה יותר נמוכה בכל אחת מחברות הדלק. מעבר לזה, אתם שוכחים שיש פה הקמה של מסלקה.

חן בר-יוסף:

אין מסלקה.

שי חרמש:

אנחנו מדברים על חומרה ולא על תוכנה. החומרה היא אותה חומרה.

יערה רוזנבאום:

איך תהיה התחשבנות בין חברות הדלק- -

שי חרמש:

לא תהיה. מדובר על מכשיר שמדבר אותה שפה עם כל החברות.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה כבר קיים בהרבה דברים אחרים. דור, בבקשה.

דור לוי:

קודם כל, נראה שמשום מה מראש כל הזמן מזניחים את האזרח הקטן. חשוב שיהיה דלקן אוניברסלי. חילקתי פה נייר עמדה, הצעה ליישום לפי הבקשה בדיון הקודם; שלושה עמודים, כוללים תשובות לשאלות שסרקתי את הפרוטוקולים של הדיונים, כולל שאלות שהיו בדיון. לא היתה שאלה, כולל בדיון הזה, שאין לה תשובה במסמך, כולל האשראי, מי ישלם, וכולל כל דבר.

גם דברים, מזומן – העליתם את הנושא של מזומן. אפשר להכניס את זה, אין שום בעיה, היום בכל חניון יש את המכונה שאתה מכניס את המזומן, אפשר להכניס מכונה שתפתח לך לתדלוק ב-100 שקל. זה טכנית לא בעיה.

נושא של חקיקת תקנות – מוצע פה לקבוע תאריך יעד לחקיקת תקנות. אני רוצה להזהיר על זה מניסיון קודם, יוזמה שיזמתי וזה עבר בשלוש קריאות בנושא של הגבלות שכר על בכירים בעמותות, אלה שמשתוללים. מגיע להם שכר טוב, אבל לא להשתולל. זה עבר בשלוש קריאות בכנסת, והוכנס תאריך יעד שיהיו תקנות, ואז היו הבחירות וכו'. צריך למצוא חבר כנסת או מישהו שיהיה מוכן לקחת על עצמו לשבת בוועדת חוקה, חוק ומשפט ולדאוג שמשרד המשפטים יגיש את התקנות האלה, כי הם לא רוצים להיות הראשונים שקובעים מגבלות. אז הנושא של תאריך יעד הוא נורא מסוכן, אם הוא תאריך יעד לתקנות.

מבחינת איך לקדם את זה, אני מציע שלוש המלצות אופרטיביות. דבר ראשון, צריך או הממונה על ההגבלים, ואם הוא לא עושה את זה בחקיקה, להכניס סעיף שדלקן שהוא לא אוניברסלי, כלומר שיש בו איזשהן מגבלות טכנולוגיות על התדלוק, כולל העז החדשה שנכנסה בנושא של לתת תוכנה לקצין הרכב שתאפשר מגבלה על תדלוק, דבר כזה ייחשב כהסדר כובל. זו הצעה ראשונה. ברגע שיש שוט פלילי וכספי על בעלי חברות הדלק- -

עמיר פרץ:

קצין הרכב הוא הבעלים של הצי.

דור לוי:

הוא עובד. זה ייתן מוטיבציה להכין את הדלקן.

לאה ורון:

מעבר לכל ההערות בהמשך, ההצעה שלך אומרת שקציני הרכב יוכלו לומר לאנשים: אתה יכול לתדלק גם בתחנות פז וגם בתחנות דלק, כי עם שתי החברות עשיתי הסכמים והם נותנים מחיר זהה - זו מהות ההצעה שלך?

דור לוי:

אני יכול לקרוא דוגמה: בכל מקום שיש הנחה זהה, נא לתדלק בתחנות של חברה X.

שוט שני, שהיום מעבר למתנה של 11 שנה בעיכוב הדלקן האוניברסלי, חברות הדלק מקבלות מתנה נוספת, וזה שעובדי התדלוק מוכרים כעבודה מועדפת. לוקחים אנשים בריאים אחרי צבא, נותנים להם לנשום את הגזים, למרות שהיום מקטינים את הכמות- -

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו לא בדיון הזה. זה דיון חשוב. מקומו בוועדת העבודה והרווחה. עבודה מועדפת, תנאי עבודה ויחס לעבודה זה לא פה.

דור לוי:

נקודה אחרונה – ברגע שיהיה מניע חזק לחברות הדלק לעשות את הדלקן, אני לא חושב שזה תפקיד הרגולטור לעשות ניתוח מערכות ואפיון של תוכנה ואיך זה יעבוד. הרגולטור צריך לומר מה חייבים לעשות, מה מותר לעשות, מה אסור לעשות.

היו"ר אופיר אקוניס:

צודק.

דור לוי:

חברות הדלק יעשו את זה לבד, בלי מרכז סליקה, בלי שום דבר.

מתי יצחק:

אנחנו מבקשים להדגיש שאנחנו מקדמים בברכה את הצעת החוק. עדיין לא קיבלנו תשובות לאבטחת הכספים שלנו. אנחנו לא רוצים להגיע למצב של מסמך חסר, שאנחנו כרגע בבג"ץ. כלומר אותו הסכם שמתבצע בין הלקוח או צי כלי הרכב מול החברה ולא מולנו, לכן יכול להיות מצב שיאמר בעל החברה: אני לא יודע מי תדלק, אז אני לא נותן לך את הכסף. פה צריך לאבטח את זה. כלומר הנושא של ביטחון הכסף לבעלי תחנות הדלק לא מופיע בשום מצב פה. חשוב שזה יעלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה בין הראשונה לשנייה והשלישית. בבקשה.

תמר מונד:

תמר מונד, יועצת משפטית של דור אלון.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתם תמכתם בישיבה הקודמת.

תמר מונד:

אנחנו תמכנו בישיבה הקודמת, תמכנו לפני 11 שנה, ואנחנו תומכים גם היום, כשאנחנו יותר גדולים מלפני 11 שנה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אגב, ללא תחרות במשק הדלק החברה הזאת לא היתה קיימת. רוצים להשאיר את זה ככה – פשוט, עוד חברה, כמו בטלפוניה הסלולרית, כמו בשיחות לחו"ל, כמו בתחבורה ציבורית. תפתחו את זה. די כבר להשאיר את המונופוליזם הזה. זה במקרה, שאני זוכר את כניסתכם לשוק.

תמר מונד:

האפשרות להשאיר התקן שהוא גם יחידני יחד עם ההתקן האוניברסלי לטעמנו, לפחות, תעקר בסופו של דבר את ההתקן האוניברסלי, ולכן זה לא נכון, בעינינו. אנחנו תומכים בהצעה הזאת. 11 שנה זה נגרר ולא קרה שום דבר, ועכשיו יעשו איזושהי הצעה שבסופו של דבר לא יהיה לה תוכן.

אתי בנדלר:

אף אחד לא מציע להשאיר גם את- -

תמר מונד:

חברת דלק הציעה.

יערה רוזנבאום:

זה גם נאמר בוועדה הקודמת, שהתקן יחידני יישאר.

היו"ר אופיר אקוניס:

אפשרות שיישאר.

יערה רוזנבאום:

לא. יש לי פה הפרוטוקול מהוועדה הקודמת. זה נאמר על ידי שי חרמש: זה לא נותן שום יתרון, אבל אני לא אעשה את זה. מי שרוצה להישאר כבול, שיישאר כבול. בגלל זה אני מבקשת גם שבהצעת החוק – זה בסך הכול הוספה של המילה "גם" אחרי המילה "רכישה".

אתי בנדלר:

אני חושבת שיש פה אי הבנה. ההתקן שעליו מדובר יהיה התקן אוניברסלי אחיד.

שי חרמש:

אם אמרתי, אני מצטער.

אתי בנדלר:

אני זוכרת, אתה אמרת: אם מנהל צי רכב או בעל צי רכב רוצה להתקשר קבוע לחברה מסוימת, זכותו, אבל באמצעות ההתקן האוניברסלי, וזה יישאר גם כך בעתיד.

יערה רוזנבאום:

לגבי התיקון של הצעת החוק, יש אפשרות להוסיף את המילה "גם" שם?

אתי בנדלר:

לא.

היו"ר אופיר אקוניס:

בבקשה.

ניר עטיה:

אני ניר עטיה מחברת סונול. אני מנהל מחלקת דלקנים. אני זה שבונה את מבני המחיר להצעות מחיר ללקוחות, לא משנה אם זה לקוחות אסטרטגיים או לקוחות קטנים.

היום בענף שלנו אין דבר כזה שנקרא בלעדיות. מבחינת החוק גם אסור לנקוט בעסקה של בלעדיות. לקוחות יכולים להתקשר עם כמה חברות במקביל, ויש הרבה מאוד חברות שעושות את זה.

מה שהיועצת המשפטית אמרה לגבי הכמויות זה נכון. ככל שלקוח קונה יותר, הוא יקבל הנחה גבוהה יותר. זה לגיטימי. מה שיקרה, ואני יכול להגיד לכם בממוצע בדוגמה, במקרים של לקוחות שיש להם דלקנים של שתי חברות מתחרות, בשורה התחתונה הלקוח משלם יותר, כי הוא קונה אצלי פחות. מי שקונה אריזה של 5 קילו מקבל מחיר לקילו יותר זול מאחד שקונה אריזה של קילו.

יש פרמטר אחד שאתם לא לוקחים אותו בחשבון, זה מי יממן את הדלקן. זה נשמע נחמד, דלקן שעובד בכל החברות, אבל הרכיב המהותי, בעיקר בבנזין, למשל, שזה מוצר בפיקוח, ולמעלה מ-90 אחוז מהמחיר הסופי ללקוח הוא בכלל לא כסף שלי. אני מעביר אותו, חלק ניכר למדינה וחלק אחר לבית זיקוק. הרכיב שלי הוא רכיב קבוע וידוע. ממנו אני צריך להתחלק עם הרבה מאוד גורמים; עם מנהלי התחנות, עם השכירים בתחנות, עם התחזוקה בתחנה. אני לוקח את הנושא של עלות הדלקן כרכיב מהותי בהצעה שאני נותן. אני לא שמעתי בשום מקום בוועדה מי יממן את הדלקן הזה. אם אתם חושבים שלקוחות ישלמו על הדלקנים- -

שי חרמש:

מה קורה היום?

ניר עטיה:

אני מממן את הדלקן.

שי חרמש:

אל תדאג. יבוא צי רכב של חשכ"ל שיממן אותו- -

ניר עטיה:

דווקא בציים הקטנים, הערכה שלי, וזה נתון שלא דיברתם עליו, בכל הישיבות, כמעט 30 אחוז מהלקוחות בכלל עובדים עם כרטיסי תדלוק, לא עם דלקנים, בגלל עלויות הדלקנים, כי גם פה יש יתרון לגודל – ככל שהצי גדול יותר, שווה לי לסבסד לו את הדלקן. עלות של דלקן יכולה להגיע למאות שקלים.

שי חרמש:

טנק דלק אחד עולה היום 400 שקל. בואו נכניס הכול לפרופורציות.

קריאה:

בין 100 ל-500.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה.

ניר עטיה:

יש מגוון סוגים של דלקנים ברמות שונות ובעלויות שונות. יש דלקנים שהעלויות שלהם יכולים להגיע לאלף שקל. יש בכלי צמ"א, יש נציג אורפק, למשל, שיכול להגיד לך, אתה צריך ציוד הגנה על הדלקן הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. אנחנו בדיון שלא התכוונו לקיים אותו. מיצינו את הדיון כבר בפעם הקודמת. חגית, תקראי בבקשה את הצעת החוק.

חגית אייזנמן-מלכה:

הנוסח שהופץ עתה היה הנוסח שהעברנו לח"כ חרמש, רק אמרנו לו שעדיין זה לא עבר את אישור משרד המשפטים, ובינתיים קיבלנו ממשרד המשפטים נוסח טיפה שונה, שלטעמנו- -

יערה למברגר:

זה מה שאני רוצה להעיר.

היו"ר אופיר אקוניס:

בבקשה. מה היה המעמד של ההצעה הזו בכנסת ב-17?

אתי בנדלר:

היא הונחה על שולחן הכנסת ב-1.4.09.

חגית אייזנמן-מלכה:

חוק משק הדלק (קידום התחרות), התשנ"ד-1994, להלן החוק העיקרי, בסעיף 7ב אחרי "והפעלתם" יבוא – ופה אני קוראת את הנוסח שלנו – ובלבד שכללים כאמור יקבעו כי באמצעות כל התקן תדלוק אוטומטי כאמור- -

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |

היו"ר אופיר אקוניס:

זה כולל התיקונים של משרד המשפטים, מה שאת קוראת עכשיו?

חגית אייזנמן-מלכה:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה לא מה שיש לי פה.

יצחק וקנין:

בסך הכול יש פה שני סעיפים. עם שני סעיפים לא יכולתם לשלוח לנו דף, שנוכל לקרוא אתכם יחד?

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מקבל. האמירה נכונה ביותר.

לאה ורון:

את יכולה לתת לנו את הנוסח, ואני אצלם ואחלק אותו.

חגית אייזנמן-מלכה:

ניסינו לעשות את זה.

יערה למברגר:

אפשר להקריא את נוסח החוק שמונח מול חברי הכנסת, ואפשר אחר כך שאעיר מסודר.

עמיר פרץ:

אדוני היושב ראש, אני מציע, למרות הסתייגות משרד המשפטים, להצביע על מה שהיה מונח בפני הוועדה, ללכת אתו למליאה, ולחזור, ואחר כך שיעשו את התיקונים ביניהם. אחרת כל מסתייג פה יגיד: לא ראיתי את הנוסח. או תדחה את זה בשבוע ימים.

אתי בנדלר:

אדוני היושב ראש, אני מציעה שהוועדה תאשר את העקרונות. קצת ניסיון בניסוח חוקים יש לי. אולי אני אשתמש בו גם לצורך הצעת החוק הזו. אני מציעה שנדבר על העקרונות.

עמיר פרץ:

גברתי היועצת המשפטית, יש לנו שתי אפשרויות - או נצביע על הנוסח המונח לפנינו – עם כל הכבוד, צריך לשמור גם על כבודה של הכנסת, או נצביע ביום שני.

אתי בנדלר:

אני מבקשת שיקראו את הנוסח שהונח בפני הוועדה, יישמעו הערות לנוסח הזה, כפי שמקובל, ובהתאם להחלטות שיתקבלו - לא על מילה זו או אחרת, כי את המילים המדויקות, אני עושה בהן שימוש לאחר מכן, אלא בהתאם לעקרונות העקרוניות שיתקבלו, אני אעשה את הנוסח הסופי.

היו"ר אופיר אקוניס:

חבר הכנסת אילטוב, בבקשה.

רוברט אילטוב:

האם מה שאנחנו נסכם ונצביע עליו זה בתיאום עם שר התשתיות?

חגית אייזנמן-מלכה:

הנוסח כרגע הוא לא מתואם.

היו"ר אופיר אקוניס:

ודאי שהוא מתואם. הנוסח שהונח בשעה 09:30 על שולחן הוועדה לצורך הדיון הזה הוא נוסח שכבר מתואם עם משרד התשתיות. הנוסח הזה עכשיו הוא עם הערות משרד המשפטים. חבר הכנסת אילטוב, אנחנו נצביע על הנוסח – אפילו כתוב, נוסח לדיון ב-6 בינואר, שעל בסיסו התחלנו את הישיבה. עכשיו התחילה היועצת המשפטית של משרד התשתיות להקריא נוסח שתוקן בלילה, או אני לא יודע מתי. פה מופיעה תכתובת מייל: אתמול ב-12:00. למה זה לא היה פה אתמול ב-12:00?

עמיר פרץ:

זה גם לא תיקון. ככה מציגים תיקון?

חן בר-יוסף:

אם יורשה לי, בשביל שלא נחוקק משהו שהוא בניגוד למה שנאמר פה בוועדה והיה מקובל על דעת החברים, הנוסח הקיים בעצם אומר שבעל ההתקן יכול להיכנס לכל תחנה ולתדלק בה עם ההתקן. לשמחתנו, משרד המשפטים, טוב שהממשלה עובדת עם כמה ראשים, האיר את עינינו לכך שהנוסח שהצענו או אישרנו, ואגב, גם קצת בלחץ זמנים מול חבר הכנסת חרמש, הוא יוצר עיוות במה שכולנו מתכוונים להשיג. האם אנחנו רוצים שכל בעל רכב יוכל להיכנס לכל תחנה, אחרי שהבנו שלא את זה אנחנו רוצים, ולתדלק? התשובה היא לא.

עמיר פרץ:

זה לא אפשרי.

חן בר-יוסף:

זה לא אפשרי, זה לא יקרה. ולכן התיקון הקטן שהכניס משרד המשפטים הוא מאוד מקובל עלינו. הוא האיר את עינינו לתקלה שיצאה תחת ידינו, והשאלה, אם נצביע עכשיו על משהו שהוא תקלתי.

היו"ר אופיר אקוניס:

הנוסח הזה הוא תקלתי?

חן בר-יוסף:

יש בו קושי שיוצר משהו שלא התכוונו לו פה בוועדה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני חושב שהתנהלות הממשלה משמחת את לבם של כל מי שלא רוצה את התחרות במשק הדלק.

יערה למברגר:

יש פה כעס מחברי הוועדה ותרעומת, ואני רוצה לנסות להסביר. פעמים רבות משרד המשפטים העיר במהלך הדיון הערות לנוסח. בסך הכול זה חוק לא מאוד ארוך, מדובר בהערה שאנחנו יכולים להסביר אותה. פעמים רבות זה נעשה במהלך הדיון עצמו. זה לא דבר שלא יעלה על הדעת.

עמיר פרץ:

אל תשלחי לנו מייל שהוא לא הצעת חוק בכלל. לא ראיתי מימי חיי דבר כזה.

יערה למברגר:

אני ביקשתי להסביר את ההערה בעל פה.

עמיר פרץ:

יש לך סעיף. כשמקריאים את הסעיף, תאמרי את הצעתך.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה צודק. בבקשה לקרוא את הנוסח שאושר. אגב, כדי להרגיע את חברי הכנסת אילטוב ועמאר, זה נוסח שאנחנו קיבלנו אותו, כשאנחנו יוצאים מנקודת הנחה שהוא נוסח על ידי משרד התשתיות ומקובל עליהם. תקראי את הנוסח הזה, ואז תעשי את התיקונים. הכול מתואם עם לשכת שר התשתיות. אפילו פה כתוב שאחת המכותבות היא סמדר בת-אדם. שני הנוסחים מתואמים, מסתבר. תקראי בבקשה את הנוסח כפי שהונח הבוקר על שולחן הוועדה, ואז נשמע את ההערות של משרד המשפטים.

חגית אייזנמן-מלכה:

הצעת חוק משק הדלק (קידום התחרות) (תיקון – תדלוק אוטומטי), התשס"ט–2009

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| תיקון סעיף 7 | 1. | בחוק משק הדלק (קידום התחרות), התשנ"ד–1994[[1]](#footnote-1) (להלן – החוק העיקרי), בסעיף 7(ב), אחרי "והפעלתם" יבוא "ובלבד שכללים כאמור יקבעו כי בתחנת תדלוק בה ניתן לרכוש דלק באמצעות התקן תדלוק אוטומטי תתאפשר הרכישה ללא מגבלות הקשורות לזהות חברת הדלק שההתקן שייך לה או הותקן על ידיה". |
| חובת התקנת תקנות | 2. | תקנות ראשונות בהתאם להוראת סעיף 7(ב) לחוק העיקרי, כנוסחו בחוק זה, יובאו לאישור ועדת הכלכלה של הכנסת לא יאוחר מתום ששה חודשים מיום פרסומו של חוק זה. |

היו"ר אופיר אקוניס:

משרד המשפטים, בבקשה.

יערה למברגר:

דבר ראשון, חשבנו שכדאי מבחינת שאלת נוסח לכתוב על דרך החיוב ולא על דרך השלילה, ולכן במקום לומר: ללא מגבלות, ניסינו לכתוב את זה בדרך חיובית, ואמרנו שכללים כאלה – ובלבד שכללים כאמור יקבעו כי באמצעות כל התקן תדלוק אוטומטי אוטומטי כאמור ניתן יהיה לרכוש דלק הן מחברת הדלק שההתקן שייך לה או הותקן על ידה והן מכל חברת דלק המאפשרת שימוש בהתקני תדלוק.

אתי בנדלר:

לא טוב, כי זה אומר שמשיש לי התקן תדלוק במכונית, אני אהיה רשאית להיכנס לחברה אחרת ולרכוש דלק באמצעות התקן התדלוק, שעה שאנחנו יודעים שזה בלתי אפשרי. לא זו הכוונה. זה בלתי אפשרי, כי אני לא יכולה לחייב את חברת דלק למכור לי דלק, כשהמעביד שלי לא קשור אתם.

חגית אייזנמן-מלכה:

לדעתי, זה נכון.

אתי בנדלר:

לא מעשית. חוץ מזה שאתם רוצים לכתוב את זה בצורה חיובית ולא שלילית, יש לך עוד טעם?

יערה למברגר:

כן. טעם נוסף הוא שאנחנו ראינו שאלה פרשנית, מה משמעות "ללא מגבלות הקשורות לזהות חברת הדלק". חשבנו שזו תיבה שיהיה קושי בפרשנות שלה. אנחנו תוהים, האם, למשל, חוזה שכזה נחשב ללא מגבלות הקשורות לזהות חברת הדלק, האם הדרישה שתהיה אפשרות בחוזה נכנסת למגבלה הקשורה לזהות חברת הדלק? אני נכנסת פה לשאלה פרשנית שהיו אצלנו דעות לכאן ולכאן, ולכן העדפתי, גם דרך החיוב ואמירה שהיא ללא מגבלות, גורמת לי לא להתמודד עם השאלה הפרשנית הזאת.

נכון שיהיה צורך בהתקשרות חוזית, אבל הנוסח הזה לא מונע ולא סותר את זה, ולעומת זאת, אם אני אומרת "ללא מגבלות הקשורות לזהות חברת הדלק", אני פותחת פה שאלה משפטית של מה משמעות המגבלות האלה.

צבי קורמן:

ואיך יתחשבנו? מי יהיה אחראי על הכסף? אם יש תדלוק של פז והוא ייכנס לדלק, איך הוא יקבל כסף? ובאיזו הנחה?

שי חרמש:

אז הנוסח המתוקן יותר מתאים לך.

אתי בנדלר:

ייתכן שיש בעיה עם הנוסח שאתם הצעתם, אבל הנוסח שהציע משרד המשפטים יוצר בעיות חדשות.

העיקרון שהוועדה מאשרת הוא שהתקן התדלוק יהיה אחיד? עזבו את הנוסח, אני אתן לזה לבוש משפטי, נוסח כראוי, אני מקווה, לאחר מכן. אני שואלת מה הוועדה רוצה - האם הוועדה רוצה להביא לידי כך שמתאריך מסוים שייקבע, התקני התדלוק יהיו אחידים?

חן בר-יוסף:

שיוכלו להיקרא בכל מקום. הוא לא חייב להיות אחיד.

אתי בנדלר:

אבל ניתן יהיה לעשות בהם שימוש בכל תחנת תדלוק.

היו"ר אופיר אקוניס:

כן. אז מה הנוסח המתאים?

אתי בנדלר:

אני לא שולפת נוסחים. בשביל זה אני עובדת הרבה שעות במשרד. מבין הנוסחים שכאן אין נוסח מתאים.

רוברט אילטוב:

אני מציע שהיועצת המשפטית תנסח נוסח שיהיה מוסכם על ידי כולם, ואין בעיה להצביע בעוד שבוע, בעוד יומיים.

אתי בנדלר:

אני מבקשת, כפי שנעשה בכל הצעות החוק, מעולם לא הבנתי נוסח סופי לאישור בפני הוועדה, גם לא נוסח שאני מניחה לקריאה שנייה ושלישית. אם אני אתקל לאור אישור הוועדה, אם הוועדה תאשר, את העיקרון הזה, אם אתקל בבעיות נוסח, אני אבקש דיון מחדש. מאשרים את זה בתיקונים המתחייבים כפי שדובר עליהם.

היו"ר אופיר אקוניס:

ובלבד שזה יהיה הרעיון.

אתי בנדלר:

בדיוק.

עמיר פרץ:

שואל ישראל חסון, אם, נניח, יש לו דלקן של פז, נכנס לדלק, דלקן אוניברסלי, מה הוא עושה?

אתי בנדלר:

ימלא דלק, יוציא את כרטיס האשראי שלו או פנקס צ'קים או מזומנים, וישלם.

חן בר-יוסף:

או, לחילופין, יפנה למנהל צי הרכב שלו יחד עם כל הלקוחות - יתאגדו בעלי הרכבים באותו ארגון, יגידו למנהל צי הרכב- -

אתי בנדלר:

אני רוצה לומר לך, שמנהל מינהל הדלק עלול לומר דברים שלא יאפשרו ביצוע- -

היו"ר אופיר אקוניס:

זה מה שרוצה הגברת מחברת דלק- -

אתי בנדלר:

מבחינה זו לא יהיה שינוי, משום שמנהל מינהל הרכב של המדינה, שאחראי על כל צי כלי הרכב הממשלתיים, למשל, לא בא לכאן, או נציג החשכ"ל, לא באו לכאן, ולא אמרו שהם אחראים על ההתקשרויות- -

עמיר פרץ:

חברת טבע- -

אתי בנדלר:

כל חברה, כל מפעל שיש שלו צי רכב משמעותי מנסה לקבל את המחיר הטוב ביותר שהוא יכול להשיג עבור הדלק. לצורך זה הוא עושה מכרז בין חברות הדלק השונות. ככל שהוא מתקשר לרכישת כמות גדולה יותר של דלק, הוא מקבל מחיר זול יותר. אינני אומרת שלא יקרו מצבים שבהם מנהל צי רכב מסוים יתקשר עם שתי חברות, עם שלוש חברות. אבל ההשערה הזו היא בספק גדול מאוד בעיניי, כי כתוצאה מזה מחיר הדלק שהוא ישלם יהיה גבוה יותר, כי הוא יקבל הנחה קטנה ויתר.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון. זו הנחה כלכלית, לא משפטית.

עמיר פרץ:

אדוני היושב ראש, אנחנו רצינו ללכת כמה צעדים. רצינו דלקן אוניברסלי שכל החברות וכו'. לצורך קיום הרעיון צריך מרכז סליקה. ויתרנו על מרכז סליקה, עברנו לתוכנית האלטרנטיבית - שירות משודרג, לא יותר מכך. זאת לא היתה הכוונה מלכתחילה. אם השלמנו עם זה שעושים שלב א', בסדר. ברור שזה נותן לנו תשתית לעבור לשלב הבא. ישראל חסון ואני מתחייבים להגיש הצעת חוק מייד אחרי גמר החקיקה הזאת להקמת מרכז סליקה, עם כל המשמעויות, לעבור לשלב הבא.

היו"ר אופיר אקוניס:

גברת אוגולניק.

מיכל אוגולניק:

אני רק רוצה לציין שגם היום אין שום דבר שמונע ממנהל צי הרכב של הכנסת או של טבע או של כל חברה במשק לנהל משא ומתן, ואף לסגור עם מספר חברות דלק, וישנם נציגי חברות הדלק שיכולים להעיד שיש חברות במשק שמתדלקות גם בפז, גם בסונול, גם בדור, גם בדלק, הכול בכפוף להסכמים מסחריים שיש למנהל צי הרכב.

שי חרמש:

נקל עליהם.

מיכל אוגולניק:

השאלה אם מטרת החוק לקדם טכנולוגיה.

שי חרמש:

הטכנולוגיה תקדם את התחרות.

מיכל אוגולניק:

זה גם היום קיים.

שי חרמש:

נעשה טכנולוגיה יותר נוחה. למה אתם מתנגדים?

מיכל אוגולניק:

לא מתנגדים.

ישראל חסון:

ההתקנה של ההתקן מחייבת אותי במשהו? הרי חברה מסוימת מתקינה לי אותו. זה שהוא יכול להיקרא על ידי כמה גורמים, זה בסדר. אבל האם היא רשאית לחייב אותי ברכישה של כמות מסוימת מולי על התקנת ההתקן?

חן בר-יוסף:

זה בדיוק כמו בסלולר.

ישראל חסון:

אתה משית על חברת דלק א' להתקין לך התקן. וזה עולה לה כסף. אתה גם מחייב אותה שההתקן הזה ייקרא על ידי כל החברות הנוספות. מאחר שאתה משית עליי עלות בהתקנה, אתה צריך לתת לי זכות מסוימת, שאני ארוויח את זה. זו שאלה ראשונה. אופיר, בדפוס ההתנהלות, אם אני מנהל חברה, אני קם בבוקר, מרים טלפון לפז, אומר להם: כמה אתם נותנים לי היום את הליטר? ועושה עסקאות יומיות. יגידו לך: נעשה לך עסקה שבועית, אבל אתה מתחיל להתנייד. מבחינתי, זו תוצאה בסדר, ואז אני חוזר לשאלה הראשונה.

אגב, אני מציע לנו לא לשגות באשליות. בשיטה הזו דבר אחד יקרה – הקרטל יתהדק.

חן בר-יוסף:

אנחנו מכניסים פנימה שחקנים שעד היום לא השתתפו בו, אז לא ברור איך זה יקרה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אדוני, אתה יכול להגיב?

לאה ורון:

אדוני היושב ראש, אנו חייבים לסיים את הישיבה, השעה 11:10.

גיא בר-צור:

אני לא מכיר קרטל היום בשוק הזה.

ישראל חסון:

אני חושב שהוועדה הזו דנה לא פעם, לא פעמיים ולא שלוש בנושא של הרפורמה במחירי הדלק. ישבו שני שרי תשתיות שאמרו: הרפורמה הזו כנראה נכשלה, לא לזה פילל.

חן בר-יוסף:

בגפ"מ.

ישראל חסון:

לא רק בגפ"מ. גם בסולר. המרווח שנשאר היום בסולר, אני חושב שחובת הוועדה הזו גם לשמוע את זה מפיך, בכמה אחוזים הוא עלה בציר זמן של שלוש-ארבע שנים.

חן בר-יוסף:

אפשר לבדוק.

ישראל חסון:

אתה לא צריך לבדוק. אתה צריך ללכת לכל תחנת דלק ולראות את זה. זה נורא פשוט. השאלה היא שאלה נורא פשוטה: מאחר שנוצר פה איום על שוק שלא מסוגל להתנהל בתפישת העולם שלו בסוג כזה של תחרות, שכל יומיים תעשה לך את סקר השווקים, לאן אתה הולך, זה יחייב לצורך קיום חברות הדלק להגיב בתגובה נגדית. מה לעשות – מבחינה מסחרית, הם יהיו חייבים. זה מטורף. ההצעה הזאת מכניסה אותם למסלול שהוא בעייתי.

גיא בר-צור:

מעצם זה שיש התניידות אתה מניח שהם יעשו משהו פלילי- -

ישראל חסון:

לא אמרתי.

גיא בר-צור:

לעצם העניין, כל חברת דלק תוכל להתקשר גם בהסכם לשנה, לצורך העניין. אני לא מבין מה הבעיה.

שי חרמש:

החשכ"ל בעוד ארבעה חודשים הולך לסגור הסכם לחמש שנים עם חברת דלק. אני לא רוצה לתת לו את זה.

דניאל מרום:

התשובה לשאלה שלך מאוד פשוטה – ברגע שאתה משית עליהם עלות בדמות הדלקן הזה, ונותן להם אפשרות לתדלק בעוד חברות, הפתרון הוא להטיל את העלות על הלקוח. הוא ישמח לקחת את זה, חופש הפעילות שלו.

עמיר פרץ:

הלקוח זה העובד בכנסת.

היו"ר אופיר אקוניס:

רוב הרכבים היום הם לא על ידי עובדי הכנסת, עם כל הכבוד.

עמיר פרץ:

למה שייקח את זה?

חן בר-יוסף:

חוזית הוא יכול לבחור.

היו"ר אופיר אקוניס:

היועצת המשפטית, בבקשה, ואז אנו מעמידים להצבעה את הנוסח שהונח הבוקר על שולחן הוועדה.

אתי בנדלר:

יש עוד נושא שהוועדה צריכה לתת את דעתה לעניין. אם הוועדה תנחה אותי, אני מוכנה להתייחס לשאלה הזו בדברי ההסבר, ולכתוב שהוועדה תיתן דעתה לאותה שאלה לאחר הקריאה הראשונה, ולהלן השאלה: ממתי תחול החובה להחליף את ההתקנים האוטומטיים הקיימים כיום בהתקנים אחידים?

חן בר-יוסף:

בתקנות.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא עכשיו. בין שנייה לשלישית.

אתי בנדלר:

אז אתייחס לנושא בדברי ההסבר, ואציין שהוועדה תדון בנושא הזה אחרי הקריאה הראשונה.

היו"ר אופיר אקוניס:

טוב. מי בעד הנוסח שהונח הבוקר על שולחן הוועדה?

**הצבעה**

**בעד – רוב גדול**

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מאוד מודה לכם, אנחנו מכינים לקריאה ראשונה.

מנהלת הוועדה תפנה לאוצר ותבקש התייחסות לעניין העלות התקציבית של החוק, לקבל את תשובתו בתוך שבוע.

תודה רבה, הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 11:20.**

1. ס"ח התשנ"ד, עמ' 270. [↑](#footnote-ref-1)