**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 254**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שלישי, כ"ו בסיוון, התש"ע (08/06/2010) בשעה 11:00**

**סדר היום:**

**הצעת חוק משק הדלק (קידום התחרות) (תיקון מס' 4) (התקן תדלוק אוטומטי כללי), התש"ע-2010, של חה"כ שי חרמש (פ/219).**

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

רוברט אילטוב

ישראל חסון

רוברט טיבייב

אמנון כהן

אליעזר מוזס

עמיר פרץ

כרמל שאמה

יוליה שמאלוב-ברקוביץ

**מוזמנים**:

חה"כ שי חרמש

חה"כ ציון פיניאן

חה"כ ליה שמטוב

חגית אייזנמן-מלכה – סגנית בכירה ליועצת המשפטית, משרד התשתיות הלאומיות

חן בר-יוסף – מנהל מינהל הגז, משרד התשתיות הלאומיות

יהודה גסנר – מנהל תחום הנדסה-דלק, משרד התשתיות הלאומיות

דניאל מרום – מנהל תחום בכיר חברות והמפקח על המחירים, משרד התשתיות הלאומיות

עו"ד שרית זוכוביצקי-אור – לשכה משפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עו"ד יערה למברגר – משרד המשפטים

עו"ד קובי גולדברג – רשות ההגבלים העסקיים

משה אדוק – סמנכ"ל חברת און טראק אינוביישנס

אוהד בשן – נשיא חברת און טראק אינוביישנס

שרגא כץ – סמנכ"ל מכירות, אורפק מערכות

עדו רוזמן – מנכ"ל רוזמן חברה להנדסה – יצרנית התקני תדלוק

חיים אלמו זנינו – משנה למנכ"ל חברת דלק

איל נוה – סמנכ"ל שיווק, חברת דלק

אייזיק וורצל – סמנכ"ל לוגיסטיקה, דור אנרגיה

ניר עטיה – מנהל מחלקת דלקנים, סונול ישראל

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

גיא שמעון כהן – מנהל מסחר בתי עסק גדולים, ישראכרט

דור לוי – מנהל פורום רפורמה כלכלית בפורטל לצדק חברתי

**ייעוץ משפטי:** אתי בנדלר; ניר ימין

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטארית**: אתי אפלבוים

**הצעת חוק משק הדלק (קידום התחרות) (תיקון מס' 4)**

**(התקן תדלוק אוטומטי כללי), התש"ע-2010**

היו"ר אופיר אקוניס:

שלום לכולם. אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר-היום: הצעת חוק משק הדלק (קידום התחרות) (תיקון מס' 4) (התקן תדלוק אוטומטי כללי), התש"ע-2010.

אנחנו רוצים להתחיל את הדיון אבל האמת היא שאנחנו רוצים גם לסיים. עברו 14 שנה מאז ששר התשתיות אריאל שרון הניח את התקנות האלה, שלא הגיחו לאוויר העולם. זה התחיל ב-1996 ועכשיו זה בא לידי ביטוי בהצעת חוק של חבר הכנסת חרמש. כבר ב-13.2 מליאת הכנסת קיבלה את ההצעה לקריאה ראשונה והוועדה מכינה הבוקר את ההצעה לקריאה שנייה ושלישית.

שי חרמש:

ביולי אשתקד קצבו זמן למשרד התשתיות לגמור את העניין.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון.

אתי בנדלר:

לכמה ימים?

שי חרמש:

90 יום.

אתי בנדלר:

הם עמדו בזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו חייבים לחתוך את ההצעה הזאת לכאן או לכאן.

אנחנו צריכים לאשר לקריאה שנייה ושלישית.

חבר הכנסת חרמש, אתה רוצה להעיר משהו?

שי חרמש:

לא, אני הייתי בהמתנה שזה יגיע להצבעה ואין לי הערות.

אמנון כהן:

אני מצטער שלא הייתי בדיון הקודם. אני רוצה לשמוע מאלה שמטפלים בשוק הזה, מה זה עושה לצרכן? אני מבין שזה פותר את הבעיה של הצרכן שהוא למעשה ישים התקן אחיד והוא יכול לתדלק בכל מקום שהוא רוצה.

שי חרמש:

לא, הלוואי.

לאה ורון:

זאת השאלה הגדולה.

אמנון כהן:

למעשה אנחנו מקבלים רכב עם דלקן ויש לנו עסקה עם איזה גוף. לפעמים אני נוסע במקום שאין תחנת דלק כזאת ואני נאלץ לתדלק בתחנה אחרת. אני מקווה שלכאורה זה פותר את הבעיה הזאת וסוגר את כל הקצוות.

לאה ורון:

בדגשה על המילה "לכאורה".

אמנון כהן:

אני לא יודע. על פניו נשמע שזה צריך לפתור את הבעיה.

אני יודע שגופים עסקיים משאירים אשראי לחברות הדלק. הייתי רוצה לדעת מי נותן פה את הערבות?

אתי בנדלר:

לא הבנתי.

אמנון כהן:

אני בעל חברה ויש לי 10 עובדים. אני בא לחברה ועושה איתה הסכם. עכשיו יהיה מכשיר אוניברסאלי. העובד שלי מסתובב בכל הארץ ולא בכל המקומות יש תחנות של החברה שאיתה התקשרתי. איך זה יעבוד בפועל כי צריך לתת ערבות וכדומה? איך זה מתבצע?

עמיר פרץ:

אתה מתכוון להתחשבנות בין חברות הדלק?

אתי בנדלר:

אין שום התחשבנות בין חברות הדלק. הצעת החוק שונתה לגמרי. חבר הכנסת חרמש יוכל להתייחס.

עמיר פרץ:

מה אומרת הצעת החוק היום?

היו"ר אופיר אקוניס:

אני רק רוצה לתקן את עצמי. דיברתי על תקנות שהתקין שר התשתיות הלאומיות ב-1996. הוא כמובן מונה לתפקידו ב-1996 אבל את התקנות הוא התקין ב-1998. בסדר, אז קיצרנו ל-12 שנה. אני כמובן צוחק. זה ששר התקין תקנות ב-1998 והן לא באות לביטוי במחצית השניה של 2010, זה דבר המראה הרבה על מה קורה פה.

אמנון כהן:

אדוני היושב ראש, זה לא היחיד, יש עוד כמה כאלה. יש עשרות חוקים כאלה.

השאלה, איזה ביטחונות האזרח צריך לתת כתוצאה מכך שהוא משתמש במתקן אוניברסאלי, כאשר כל פעם הוא מתדלק במקום אחר?

עמיר פרץ:

בוא נשמע איזו הצעה עומדת בפנינו. למה הגענו אחרי כל הדיונים?

שי חרמש:

אמנון, מה שאמרת כרגע זה מה שרצינו ולא הגענו.

עמיר פרץ:

למה הגענו?

שי חרמש:

אני אסביר. הכוונה של אופיר ושלי היתה להגיע למצב שבו דלקן יתפקד כמו כרטיס אשראי. זאת אומרת, אתה יכול להיכנס לכל בנק ולמשוך את הכסף. לדאבוני זה לא המצב ועברנו פה מסע ייסורים ארוך. נאלצנו בסופו של דבר להגיע לפשרות בדרך, שאומרות את הדבר הבא: כל מה שפתרנו זאת בעיית החומרה. יש היום מכשיר שיודע לדבר עם כל התחנות. זה לא אומר שאתה יכול ללכת לכל תחנה ולתדלק.

זה מזכיר מאוד את ניוד המספרים בטלפון. כלומר, הטלפונים הם טלפונים אוניברסאליים. אתה מרים טלפון לחברה איקס ומודיע לה שמעוד רבע שעה אתה בחברה אחרת.

אתי בנדלר:

זה הכול ברמה של "לכאורה".

שי חרמש:

יש לנו היום מכשיר אוניברסאלי אבל אין את היכולת שיש בבנקים וזאת מכמה טעמים שלגביהם שמענו פה טיעונים אין סוף. חברות הדלק השכילו לשכנע את הקהל פה שיש בעיה של ביטחונות, ערבויות, התקשרויות ועוד כהנה מרעין בישין. הצרכן הבודד, ייאמר ביושר, איננו הנשכר הגדול של העניין והוא בשוליים.

עמיר פרץ:

אם אני מבין אותך נכון, בעצם אתה אומר שהכלי היחיד מבחינת התחרות, זה היכולת של לקוח גדול להתקשר לחברה ולומר לה: יש לי אצלך 100 דלקנים, או שתוריד לי עוד 5% או שאני עובר עם 100 הדלקנים שלי והדלקנים האלה יהיו טובים גם לחברה האחרת.

שי חרמש:

הייתי אומר שמרצון להגיע לחוק הכספומטים הגענו לניוד מספרים. העיקרון הוא שהנגישות והניידות מגבירה את התחרותיות. החשב הכללי כבר אמר לי שבמכרז שהם מוציאים עכשיו למשק הדלק יופיע עכשיו שבעת ובמועד שבו ייכנס דלקן אוניברסאלי, הם יתבעו את זה כחלק מהתנאים לזוכה במכרז. זה לא נותן את תאוותנו בידנו. עמיר אמר בישיבה הראשונה שהיתה לפני שנה, שהוא לא יסתפק בזה והוא הולך לצעד הבא. שנינו גדלנו במפלגת מפא"י שאמרה עוד דונם ועוד עז. קודם נעבור את השלב של החומרה ונתמודד עם היעד הבא מכיוון שפה יש מתנגדים רבים גם לנושא הזה.

האפשרות היא ליצור חומרה שמאפשרת שפה אחידה לכולם.

אני רוצה לציין שבדרך עברנו: קניין רוחני, חוסר יכולת טכנולוגית, אין פיתרונות. היום אין בעיות של קניין רוחני, יש פיתרונות בשפע. אפשר לייצר שפע מוצרים בארץ שמייצרים את המוצר. לדאבוני, לא הגענו ליותר מזה והלוואי והיינו מגיעים.

אמנון כהן:

יש לי עוד שאלה. יש לי 10 עובדים ואני רוצה להתקשר עם חברה. אני מתחייב לכמות ליטרים ומקבל הנחה מסוימת. איך אני כבעל אותו גוף שעושה את ההתקשרות הזאת יכול להבטיח שאכן העובדים שלי ימלאו אצל אותו ספק? הרי זה יהיה אוניברסאלי והוא יכול להסתובב איפה שהוא רוצה.

שי חרמש:

לא, הוא יהיה חסום, אתה לא יכול.

עמיר פרץ:

האוניברסאליות היחידה היא שאתה יכול לעבור מחברה לחברה. אתה לא תוכל לתדלק איפה שתרצה.

אמנון כהן:

זה אוניברסאלי, אני יכול לתדלק בכל מקום.

שי חרמש:

לא.

לאה ורון:

אין תשובה לבעיה שהעלית בתחילת דבריך, דהיינו, שתוכל למלא בתחנה אחרת. תצטרך למלא בתחנות עימן יש לך הסכם.

שי חרמש:

אם יש לך תחנה ספציפית שנמצאת ליד מקום מושבך, שהיא לא בחברה הזאת, אתה יכול להתקשר איתה כי המכשיר יודע לדבר איתה. יצרנו טלפון אוניברסאלי.

ישראל חסון:

מר כהן, אני אעזור לך.

היום הפילוח של הדלקנים זה 3 חברות שמחזיקות קרוב ל-90% מהדלקנים. יש שתי חברות בארץ שלא נהנות כרגע מהעניין הזה, כמו חברת דור אלון, בגלל שאין לה מספיק פיזור וכדומה.

מה המצב הזה נותן לך? אגב, עמיר, אני רוצה לתקן אותך. זה רלוונטי גם לשני כלי רכב. אתה יכול לעשות מכרז חודשי שאומר: אדוני, תגיד לי כמה אתה מוכר לי החודש. מאותו רגע אני מודיע לאנשים שלי. אני בכלל לא צריך לדבר איתך. סגרתי איתך מחיר, הורדת לי ב-5 אגורות? אני אומר לעובדים שלי: כנסו עכשיו ותדלקו בתחנה הזאת. אז אתה יוצר את התחרות האמיתית.

פה אתה מכניס עוד כמה שחקנים לא מבוטלים למשחק ואתה באמת מצמצם את הריכוזיות.

עמיר פרץ:

אתה יכול לחתום על שני חוזים במקביל?

ישראל חסון:

בוודאי. אני יכול לחתום גם על חמישה.

עמיר פרץ:

אני יכול להיות על חוזה של 5% הנחה באיקס ו-10% בוואי?

ישראל חסון:

אתה מתדלק על השם של החברה.

אני אתן לך דוגמה אמיתית. חברת אוטובוסים שנמצאת באזור ואדי ערה. היא עובדת באילת, היא עובדת במטולה והיא עובדת באזור באר-שבע. יש לה פיזור מסוים של אוטובוסים והיא רוצה לתדלק. היא מצליחה לעשות הסכם עם "דלק" לטובת איקס מהאוטובוסים שלה שעובדים באזור שיש שם פיזור טוב והיא עושה הסכם גם עם חברה אחרת. במידה ומשתנה משהו היא מתדלקת יותר.

עמיר פרץ:

אני שאלתי משהו אחר. אם יש מספר אוטובוסים פה ומספר אוטובוסים שם, אפשר להתאים את הדלקן לחברה?

ישראל חסון:

באוניברסאלי אתה יכול לעשות עם 4 חברות.

עמיר פרץ:

אני יכול לחתום עם כל החברות והנהגים שלי יכולים לתדלק בכל תחנה?

ישראל חסון:

כן.

אתי בנדלר:

צריך לקחת בחשבון שאתה מתחייב לכמות ליטרים. ככל שהכמות שתרכוש נמוכה יותר, ההנחה נמוכה יותר.

חן בר-יוסף:

לגבי השאלות של חבר הכנסת כהן, אני רוצה להגיד ששאלת חכם חצי תשובה. השאלות ההדדיות מסבירות עד כמה המתווה שהלכנו עליו הוא לא אוסף של פשרות, אני חושב שהוא שביל זהב.

שי חרמש:

אגב, זה אותו דבר.

חן בר-יוסף:

באמת השאלה התחרותית מגיעה ממספר כיוונים. אחד, מההיבט של צי הרכב. ברגע שזה הופך לכרטיס אשראי, מנהל צי הרכב, שבמשא ומתן נמרץ הצליח להשיג הנחה ממספר תחנות או ממספר חברות, למעשה הוא מאבד שליטה על צי הרכב שלו והנהגים שלו מתחילים לתדלק. אולי הם יתדלקו איפה שהכי נוח ונכון להם, אבל הבעלות על הרכבים בצי הרכב ומי שמשלם את החשבון בסופו של דבר הוא מנהל צי הרכב.

לכן אנחנו חושבים שהשליטה תהיה שלו. זה גם נכון למצג התחרותי שהוא יכול להציג. דהיינו, הוא בא ומקבל הנחות, לפי גדלים והיקפים מסוימים של מכירות, וברגע שיש לו בקרה על הנהגים שמשתמשים ברכבים שלו, אז יש משמעות לאוניברסאליות.

לגבי השאלה של הערבויות והביטחונות, אכן זאת השאלה שמסבירה למה אי-אפשר שזה יהיה אוניברסאלי מוחלט. ברגע שאני נכנס לחנות ולא משאיר שם שום פרט שלי, למעט העובדה שבאתי ולקחתי כמות של מוצרים, במקרה שלנו דלק, ואין מערכת של קשרים עסקיים ביני לבין החברה שממנה לקחתי את המוצרים, לחברה אין כל וודאות שאני אבוא לשלם. היא לא יודעת מי אני, מה אני, מה רמת האמינות האשראית שלי.

עמיר פרץ:

זאת לא הבעיה, אתה מחזיר אותנו אחורה.

חן בר-יוסף:

זה ליצור מערכת סליקה בין חברות, שהממונה על ההגבלים לא רצתה שזה יקרה.

עמיר פרץ:

זה יקרה בסוף.

זאת לא הבעיה. היתה פשרה אבל אל תציין את הפשרה כדבר אופטימאלי.

היו"ר אופיר אקוניס:

תכף נשמע את עמדת הממשלה.

חן בר-יוסף:

הנקודה האחרונה שבאמת עלתה והסבירו אותה כבר והיא הנושא שאכן אפשר בו זמנית, מסיבות שונות, לחתום עם יותר מחברה אחת. כל אחד לפי הפריסה שלו. יכול להיות שאני רוצה לחתום עם חברה קטנה שנמצאת באזור שלי - - -

עמיר פרץ:

החברה יכולה לסרב?

חן בר-יוסף:

היא לא יכולה לסרב אלא בגלל שהאשראים שלך לא טובים. זה כמו בכל דבר, אתה לא כופה על אדם לחתום חוזה אבל היא לא יכולה לסרב - - -

עמיר פרץ:

מה רמת השקיפות בחוזים? נניח שחברה קבעה קריטריונים שמ-1,000 ליטרים ומעלה היא נותנת הנחה של 1% ומ-2,000 ליטרים היא נותנת הנחה של 5%. הקריטריונים האלה יהיו שקופים או שבעל תחנת הדלק יכול לבוא ולומר: אני לא רוצה להתעסק איתך, גם אם אתה מביא לי 10,000 ליטרים.

היה פה דיון מאוד מרתק בכל מה שקשור ביצרני מזון. יצרן קוקה קולה מוכר לשופרסל במחיר יותר נמוך ממה שהוא מוכר למכולת למרות שבעל המכולת מוכנה להתחייב לסכום. בעל המכולת קונה בשופרסל כי זה יותר זול לו. מבחינה זאת, האם יש שקיפות כלשהי לקריטריונים בסיסיים?

חן בר-יוסף

נכון לעכשיו, בטיוטת הכוונות שהגשנו, אין כוונה להיכנס ליחסים המסחריים שבין החברות לבין ציי רכב. שניהם גופים עסקיים, זאת רמה של השפעה או התערבות ממשלתית שכרגע אנחנו לא חושבים שאנחנו צריכים להגיע אליה.

לאה ורון:

לאן הגשתם את הטיוטה של התקנות?

חן בר-יוסף:

עוד לא הגשנו אותה.

לאה ורון:

אמרת: "בטיוטת הכוונות שהגשנו".

חן בר-יוסף:

סליחה, טעות. לא הגשנו. אנחנו עובדים כל הזמן עם משרד המשפטים אבל נגיש בהתאם להצעה הזאת בתוך חצי שנה ואני מקווה שאף נקדים.

היו"ר אופיר אקוניס:

תקדימו. ההליך הזה הוא מ-1998. אתה ודאי לא היית שם אבל קודמך וקודמך.

אתי בנדלר:

עניינה של הצעת החוק, כפי שנאמר, היא בהתקנת התקני תדלוק אוטומטיים שהם אותם התקני תדלוק שכפי שיובהר בהצעה,ניתן לתדלק באמצעותם בכל תחנת תדלוק שעובדת עם התקני תדלוק. לא כל תחנות התדלוק בנויות לזה.

אמנון כהן:

זה מחייב את האזרח?

אתי בנדלר:

לא מחייבים אף אדם להתקין התקן תדלוק אוטומטי במכוניתו.

שי חרמש:

החוק גם לא מחייב כל אחד לקנות אוטו.

אתי בנדלר:

החוק איננו מטיל חובה להתקין התקני תדלוק במכוניות. החוק איננו מטיל חובה על תחנת התדלוק להצטייד במכשיר שיאפשר תדלוק באמצעות אותו התקן תדלוק אוטומטי. החוק אומר שמכאן ואילך התקני תדלוק יהיה אחידים, כך שניתן יהיה להשתמש בהם בכל תחנת תדלוק שעובדת עם התקני תדלוק אוטומטיים.

הממשלה מבקשת להבהיר, והדברים נאמרו מפורשות בדברי ההסבר להצעת החוק. הממשלה רוצה להסמיך ולשנות את הנוסח כדי שהדברים יהיו ברורים, שכמובן תנאי לכך שניתן יהיה להשתמש במכשיר תדלוק בתחנה מסוימת הוא, שיש הסכם שימוש בהתקני התדלוק האלה. מבקשים להוסיף את זה בסעיף ההסמכה לחוק.

אנחנו נקרא את שני הסעיפים שיש כאן.

עמיר פרץ:

יש פה איזה מינוח. כתוב: "ניתן לרשום את ההתקנים בין אם ההתקן שייך לה או הותקן על ידיה ובין אם לאו". נניח שיש לי 100 דלקנים כאלה בחברה מסוימת והם הותקנו על ידה. אם אני אעבור הם לא ידרשו פיצוי עבור ההתקנים שלהם?

אתי בנדלר:

קודם כל, אתה בדיוק קושר אותי להערה הבאה שרציתי להעיר. מכאן ואילך התקני התדלוק יהיו אחידים והם לא ימנעו מעבר מחברה לחברה. אבל, אמרנו שצריך עדיין הסכם מסחרי לשימוש. יתכן שחלק מההסכם המסחרי יכלול גם סכום שיהיה צורך לשלם לחברת הדלק - - -

שי חרמש:

תעברי לסלולארי. אתה חתום על חוזה ל-36 חודש, אתה קם והולך לחברה אחרת.

עמיר פרץ:

לא זה מה שכתוב. כתוב כאן שאני בעל החברה יכול להגיד לך: סלח לי, אדוני, תביא לי את כל ה-100 דלקנים ושהוא יתקין לך. לא כתוב שאני אסכים למכור לך אותם ולא כתוב שאני מוכרח למכור לך אותם. זה רק כתוב בהסכם המסחרי, כמו שהיא אומרת.

אתי בנדלר:

אני מוכרחה לומר שאני מתחברת מאוד להערתו של חבר הכנסת פרץ, משום שהדברים תלויים בהסכמים המסחריים שבסופו של דבר יהיו. יכול להיות שחברת דלק מסוימת תגיד: אני מתקין לך עכשיו 1,000 התקנים בצי המכוניות שלך, אבל אם אתה עובר בתום תקופת ההתקשרות בינינו, 3 שנים לצורך העניין, תצטרך לשלם לי בגין כל התקן סכום מסוים. לכן צריכים לקחת בחשבון שלכאורה הצעת החוק הזאת באה לאפשר מעבר קל מחברה לחברה אבל יתכן שההסכמים המסחריים, בסופו של דבר, יגרמו לחוסר כדאיות למעבר מחברה לחברה.

עוד הערה. החוק הזה צופה פני עתיד, אלא אם כן יאמר אחרת. דהיינו, מדובר בהתקני תדלוק שיותקנו ממועד קבלת החוק ואילך. נשאלת השאלה, מה קורה עם התקני התדלוק המותקנים כבר היום בכל ציי המכוניות.

שוחחתי הבוקר עם עו"ד חגית אייזנמן ממשרד התשתיות ונאמר לי על ידה שהם התכוונו במסגרת התקנות, לשנות את כל ההתקנים הקיימים תוך תקופה מסוימת.

היו"ר אופיר אקוניס:

תוך חצי שנה?

אתי בנדלר:

אינני יודעת, זה יכול להיות שנתיים או שלוש שנים.

על כל פנים, אם הוועדה אכן סבורה שיש מקום לחייב את זה - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

זאת תקופה ארוכה.

אתי בנדלר:

אני לא יודעת אם יש נתונים. יש היום מאות אלפי רכב שיצטרכו להחליף והעלויות גבוהות. צריך להסמיך במפורש את השר לקבוע את זה בתקנות כי אחרת, לדעתי, אי-אפשר - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

את מציעה להוסיף סעיף 3?

אתי בנדלר:

כן. להסמיך את השר מפורשות לקבוע הוראה שתחייב שימוש בהתקנים אוטומטיים בתוך כל כלי הרכב במדינה תוך פרק זמן מסוים.

היו"ר אופיר אקוניס:

נוסיף את זה.

עמיר פרץ:

אני ממש חושב שהנקודה הבלתי פתורה - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

שנייה, אני רק מציע לחייב אותו להתקין את התקנות עד סוף 2010 ואז הייעוץ המקצועי יגיד לו האם זה ייקח חצי שנה, שנה, או שנתיים.

אתי בנדלר:

לא, אני אבהיר. תקנות ראשונות צריכות להיות מובאות לאישור ועדת הכלכלה. עוד לא קראנו את הסעיפים אבל בהתאם לסעיף 2 המוצע, בתוך 6 חודשים ממועד התחילה של החוק, דהיינו, ממועד פרסומו ברשומות לאחר שהוא התקבל בכנסת בקריאה השנייה ובקריאה השלישית.

בתקנות האלה רוצים לחייב החלפת כל ההתקנים הקיימים היום, כל ההתקנים שאינם התקנים אוטומטיים להתקני תדלוק אוטומטיים. ההחלפה הזאת כרוכה בעלויות רבות, שאינני יודעת על מי הן יושתו.

למשל, המדינה מעמידה לרשות עובדיה מספר רב של כלי רכב. אולי מר בר-חן יוכל למסור לנו נתונים רק לגבי המדינה. באיזה כמות כלי רכב מדובר ועלויות משוערות. ואז צריך לראות תוך איזה פרק זמן מחייבים את זה. כך גם כל חברה שיש לה צי כלי רכב גדול, כמו חברת חשמל והרבה מאוד חברות במשק והתעשיות הגדולות.

עמיר פרץ:

אני מתנצל על זה שאני מתעקש לחדד את הנקודה הזאת. אני חושב שהנקודה שהעליתי היא בעצם המפתח. הרי מה יקרה כאן?

בפלאפונים, ברוב המקרים, בכל הווריאציות של העסקאות, בסוף הטלפון הוא שלו. בהגדרה, הבעלים של הטלפון הוא הצרכן. אני חושב שאם ההגדרה הזאת לא נמצאת כאן, כל מה שישראל חסון ושי חרמש אמרו, אין לזה שום משמעות. אם הדלקן הוא של החברה ועל-מנת להשתמש בו בחברה אחרת אתה צריך הסכמה של החברה, או שיש פיצוי שאתה צריך לשלם, או שיש לך צורך להחזיר להם את הדלקנים שלהם וללכת לחברה אחרת ולהתקין דלקנים חדשים. זה סיפור שונה לחלוטין.

אנחנו צריכים למצוא דרך שבו הבעלות על הדלקן היא של האדם עצמו או של החברה. צריך לקבוע איזה כללים. יכול להיות שאני בא לחברת דלק ואומר לה: יש לי 1,000 אנשים אני רוצה ממך מימון ואני גם מתחייב לך. אבל שבסוף לא יהיה מצב שהבעלות היא של החברה כי אז תימצא בשוק שלא תגיעו בו למיצוי. יכול להיות שבעל החברה יגיד: אני עושה איתך עסקת דלק אבל אני קונה 1,000 דלקנים ממישהו אחר ואני מתקין את הדלקן האוניברסאלי. אולי תהיה תחרות של מייבאים של דלקנים אוניברסאליים אבל בחוק הזה אתה לא יכול. בחוק הזה אתה חייב לקנות את זה רק מהחברה.

חן בר-יוסף:

לא, לא, לא.

עמיר פרץ:

אין לא לא. לפי הניסוח הזה, זה מה שכתוב כאן כרגע. אם אתה רוצה לשנות, זה בסדר.

חן בר-יוסף:

כמו שאנחנו קוראים את הצעת החוק ואת סעיף 1 בהצעת החוק של חבר הכנסת חרמש, הרעיון פה הוא המניעה של חברת דלק מסוימת שהתקינה לך את הדלקן, או שחברה אחרת התקינה לך את הדלקן, להגיד לך שאצלה אתה לא נכנס עם הדלקן הזה. זה לאסור על מישהו למנוע ממך שירות. זה מה שכתוב פה.

עמיר פרץ:

איך אתה מפרש את זה?

חן בר-יוסף:

"לא ימנעו את האפשרות לרכוש דלק".

הרי מה המטרה שלנו? הדלקן זה רכיב טכני. המטרה שלי היא לרכוש דלק. אתה רוצה חופשי לגמרי, אנחנו אומרים שזה יהרוס את השוק.

אני חתמתי הסכם בעבר - - -

עמיר פרץ:

מבחינה מסחרית, חברה מסוימת מימנה לי איקס כסף על דלקנים ואני בחשאי חותם עם חברה אחרת ומתחיל לתדלק גם אצלה?

חן בר-יוסף:

לא בחשאי.

עמיר פרץ:

זה נראה לך הגיוני מבחינה מסחרית? זאת רמאות.

חן בר-יוסף:

חס וחלילה. כיוון שהשוק הזה הוא שוק של אנשים מבוגרים - - -

עמיר פרץ:

האנשים המבוגרים שלך במדינה הזאת עושקים את האנשים ולא משלמים מה שמגיע לנו. עשה לי טובה, אל תטיף לאנשים מבוגרים פה. הדבר האחרון פה, אל תגיד לי שהמדינה הזאת בתוקף מוסריותה היא תהיה בסדר. תעזוב אותי, אני רוצה חקיקה מגבילה שיש בה את כל הכללים והכול ברור.

חן בר-יוסף:

אני חושב שהמדינה הזאת תהיה בסדר בסוף. זה אחד.

שניים, אני גם חושב שהאזרחים יהיו בסדר בסוף.

לענייננו, אתה כבעל צי רכב הולך וחותם היום היא חברה מסוימת. בהסכם הזה או שאתה מימנת את הדלקנים מכיסך. אני רוצה להיות הבעלים של הדלקן שלי וכשאני ארצה אני אתנתק ממך ואעבור לחברה אחרת. זאת בוודאי אופציה שהיא קיימת. אנחנו נאפשר אותה בתקנות והיא בוודאי תהיה אופציה אחת שתוכל לבחור בה.

יכולה להיות אופציה אחרת. אומרת החברה: רוצה לבוא אלי? חוץ מכל ההנחות שאני נותנת לך, אני מוכנה גם לממן לך את הדלקנים. רק תגיד לי שאתה לא עוזב אותי בתוך שנה.

עמיר פרץ:

תסלח לי, עכשיו אתה הולך למקום אחר. אני לא מסכים עם מה שאתה אומר. כשאתה אומר: תעזוב אותי בעוד שנה, זה בסדר. אבל, אם היא אומרת לך שאתה יכול לעזוב אותה רק בעוד שנה, בוודאי היא לא תתיר לך אחרי חודש ללכת במקביל לחברה אחרת.

אתי בנדלר:

היא לא יכולה למנוע את זה לפי החוק. השאלה היא יכולה לומר בהסכם המסחרי שבתום 3 שנים, אם אתה עוזב, אתה מתחייב לשלם, בשל כל התקן שהתקנתי לך איקס שקלים. זאת אומרת, לדרוש הרבה מאוד כסף, כך שזה יהפוך את המעבר לחברה אחרת ללא כדאי במקרה הזה. זה יהיה מעין קנס יציאה.

אמנון כהן:

לקוח שבוי, נכון.

אתי בנדלר:

כמו בצוברים של הגז. זה באמת יכולה להיות מניעה למעבר, לקוח שבוי.

השאלה, האם רוצים להתייחס להצעה הזאת בהצעת החוק כי לא ברור מה התשובה לכך.

חן בר-יוסף:

הדלקן עצמו לא יאפשר לנעול את החברה.

אתי בנדלר:

אבל יהיה קנס יציאה. יכול להיות באותו הסכם מסחרי הוראה שתאמר שבתום חובת ההתקשרות, ולא משנה אם זה חודש או 5 שנים, יצטרכו לשלם סכום מאוד גבוה בשל כל התקן.

שי חרמש:

אני אענה לך. כשאתה חותם הסכם מסחרי וחברת הדלק תגיד לך: שמע, הקנס הוא מטורף בשמים, ואתה יודע את זה מראש, אתה לא תתקשר איתם.

אם ברגע שאתה משתחרר אומרים לך: אני רוצה שתחזיר לי 1,000 שקל, זאת אופציה אחת. אם רוצים ממך בהסכם את העולם והירח, לא תחתום על הסכם כזה.

אתי בנדלר:

אבל אם במקרה שלושת החברות הגדולות יכניסו סעיפים כאלה?

לאה ורון:

למה שלא מראש תסמיכו את השר בעניין הזה?

עמיר פרץ:

אני מבקש שיירשם בחוק שהבעלים של הדלקן הוא הבעלים של הרכב. בעל הרכב הוא הבעלים של הדלקן, בלי זה אין חוק.

אתי בנדלר:

אולי אפשר לקבוע שהשר מוסמך לקבוע בתקנות מחיר מירבי שניתן יהיה לגבות בשביל כל התקן.

יערה למברגר:

לא.

היו"ר אופיר אקוניס:

למה לא?

יערה למברגר:

יש הוראות לעניין קביעת פיקוח על מחירים. אם חושבים לנכון להחיל את הוראות מכוח חוק פיקוח על המחירים, אפשר בהתאם לתנאים הקבועים שם, אבל לא שוכנעתי - - -

אתי בנדלר:

אני לא מבינה - - - של התקן אוטומטי כאן ואז ילכו לחוק הפיקוח?

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מסכים עם היועצת המשפטי של הוועדה

יערה למברגר:

אבל זה כמו חוק הפיקוח לגבי הרבה נושאים שמוסדרים בחקיקה - - -

אופיר אקוניס:

לא. לגבי הסעיף שמציע חבר הכנסת פרץ, הוא צריך להיות בחוק הזה מבחינה משפטית?

עמיר פרץ:

כן, בלי זה אין לך חוק. תאמין לי, אין לך חוק.

היו"ר אופיר אקוניס:

שאלתי בקול רם, האם את חושבת שיש צורך בסעיף נוסף, כפי שמציע חבר הכנסת פרץ, שאומר שבעצם שבעל הרכב הוא בעל הדלקן?

עמיר פרץ:

בעל הרכב הוא בעל הדלקן.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש פה גם את העניין של הבעלות וגם פיקוח על מחיר היציאה.

אתי בנדלר:

אני לא יודעת מה המשמעות הכספית של זה. קשה לי להגיד אם זאת הצעה ראויה בלי לקבל נתונים. מר בר-יוסף, אולי אתה יכול לתת לוועדה נתונים לגבי מחיר והתקנה, מה מחיר כל התקן, עם התקנה ובלי התקנה כדי שיהיה מושג על מה מדובר כאן.

עמיר פרץ:

יש לנו ניסיון עם הפלאפונים. את הבעלים של הפלאפון. הוא עשה לך הסכם שתשלמי כל חודש 50 שקלים במשך 3 שנים, אבל זה שלך. אם אחרי שנה וחצי החלטת לצאת, יש לך קנס. החברה תממן את הרכישה אבל אז לא תצטרכי אחרי 3 שנים לקבל כתב שחרור.

אתי בנדלר:

אני אסביר את הבעייתיות. אם מדובר בעלות משמעותית כתוספת שתעלה לכל המעבידים. למעביד קטן לא ישתלם לקנות התקנים.

עמיר פרץ:

אבל זה בהסכם עם החברה, כמו שיש לך הסכם פלאפון.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה העלות של ההתקן?

אתי בנדלר:

אני לא יודעת.

חן בר-יוסף:

200 שקל.

שי חרמש:

כל הפריט עולה 200 שקל על אוטו שעולה 140,000 שקל ועל ליטר דלק שעולה 7 שקלים.

היו"ר אופיר אקוניס:

זאת פעם ראשונה שאני שומע את זה.

לאה ורון:

אולי תציגו את הנתונים? כמה עולה החיבור לאוטו?

חן בר-יוסף:

אני לא משפטן.

לאה ורון:

מה זה קשור, אתה מתייחס לעלויות.

חן בר-יוסף:

המחיר שבו מוצעים דלקנים הוא סדר גודל של 200 שקל לטבעת ברכב. זה כולל המיתקון שלה.

ככל שאנחנו נרצה,לפי ההצעה של חבר הכנסת פרץ, להתערב במערכת היחסים שבחוזים שבין צי הרכב לבין חברות השיווק, נראה לי שצריך פה סעיף מסמיך מיוחד לעניין הזה.

עמיר פרץ:

כדי שאני אהיה בעלים של ההתקן ברכב שלי אני צריך לעשות הסכם עם העירייה ולעשות הסכם עם זה? מה קרה?

חן בר-יוסף:

לא. למשל בצי רכב ליסינג, מי שמשלם את הדלק זאת הרבה פעמים לא חברת הליסינג אלא חברת ההייטק, אבל מי שהוא הבעלים של הרכב זאת חברת הליסינג. השאלה, האם הבעלים של הרכב הוא הבעלים של הטבעת למרות שהוא לא נהנה מהנחות?

עמיר פרץ:

תעשה סעיף משרשר לחברות כאלה. אם לא, כל הדיבור פה על חקיקה זה סתם מיותר. בסוף הסכם הרכישה קובע את הקבילה או את אי הקבילה. אחרת, המעבר בן לילה, כפי שתיאר חבר הכנסת ישראל חסון, לא קיים. סלח לי, אני אדרוש קודם שתבוא להחליף את הדלקנים.

חן בר-יוסף:

לא, רק תחזיר לי את כסף על מה ששילמתי. לא בהכרח להחליף את הדלקנים, בוודאי לא.

עמיר פרץ:

למה לא? סליחה.

אתי בנדלר:

חבר הכנסת פרץ, מר גולדברג, מהרשות להגבלים עסקיים העיר הערה מאוד חשובה לגבי התיקונים.

קובי גולדברג:

לעניין פיקוח על מחירים, אני לא בטוח שזה המנגנון הנכון.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה גם מה שאמרה הגברת למברגר.

קובי גולדברג:

לעניין הבעלות על המכשיר, היא גוררת גם עלויות תחזוקה שלי אין נתונים לגביהם.

עמיר פרץ:

תביא נתונים ואחר-כך נדבר. אתה רוצה שאני אחליט בלי נתונים?

קובי גולדברג:

אני חושב שהפיתרון הוא להסמיך את השר על-פי תקנות גם לעניין מניעת היכולת של חברות לחסום את המעבר.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר גמור.

עמיר פרץ:

להוציא תקנות שהסעיף המנחה הוא הבעלות.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני חושב שזה הדבר הנכון.

עמיר פרץ:

אני רוצה שתירשם הסתייגות, שהבעלים של הדלקן יהיה בעל הרכב. אני מבקש הסתייגות אם אתם לא מקבלים את זה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו מקבלים את ההצעה של היועצת המשפטית להסמיך את השר.

עמיר פרץ:

להסמיך למה? הוא לא יכול לפעול בניגוד לחקיקה הראשית.

אתי בנדלר:

להסמיך את השר להגביל את הסכומים שניתן לגבות בשל מעבר לחברה אחרת.

חגית אייזנמן:

ההצעה שלך היא להגביל את הסכומים. אני לא חושבת שבכלל צריך לאפשר איזו גביית סכומים על מעבר.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז שהשר יגיד את זה.

אתי בנדלר:

מה זאת אומרת?

היו"ר אופיר אקוניס:

המעבר חינם.

אתי בנדלר:

המעבר יהיה חינם.

תיראו, אני חברת דלק כלשהי לצורך העניין. אני חותמת על חוזה עם חברה כלשהי שאני מתקינה על חשבוני 1,000 התקנים. יש לזה עלויות. אני אומרת להם: אני לא גובה מכם דמי התקנה ולא את עלות ההתקנים עצמם. לא רק זאת, בתקופת ההתקשרות, לצורך העניין של שנתיים, אני מתחייבת לתחזק את ההתקנים, כך שאם יש תקלה כלשהי, אני אתקן את זה על חשבוני.

אבל, בתום שנתיים, אם ההתקשרות בינינו לא תוארך, אני מבקש סך של 100 שקל בשל כל התקן שהתקנתי. זה לגיטימי או לא לגיטימי?

שי חרמש:

כמו בסלולארי.

היו"ר אופיר אקוניס:

עשינו את זה גם בכבלים.

אתי בנדלר:

עכשיו לצורך העניין לא 100 שקלים אלא אני אגבה 1,000 שקלים בשל כל מכונית, אני אגבה 10,000 שקלים בשל כל מכונית. זאת אומרת, ככל שהסכום יהיה יותר גבוה במועד סיום ההתקשרות, זה יכול להוות חסם מעבר לחברה אחרת. ההתקן יכול לשמש לי לחברה אחרת. השאלה היא, מה אני צריכה לשלם לחברה שממנה אני רוצה לצאת?

אמנון כהן:

אחרי שנה שימוש המכשיר הופך להיות בבעלות הבעלים או החברה.

ישראל חסון:

יש פה הצעה שמשלבת את שתי ההצעות, גם של היועצת המשפטית וגם של עמיר. אתה נכנס עכשיו לחברה ואתה קובע מחיר ליציאה, שהוא מחיר שהולך ופוחת. זה בתקנות. כל חודש הוא הולך ופוחת. בסוף התהליך הפוחת ההתקן הוא שלך, שאז זה מאפשר לך ללכת למעבר והחברה שקולטת אותך בעצם מחויבת בתחזוקה של ההתקן הזה כחלק מהשירות, כי אתה כבר באת עם נדוניה.

עמיר פרץ:

אתה נותן את זה להסכם, אני רוצה להיות הבעלים. ישראל, אני אציע את ההצעה שלך אבל הפוך. מראש אני אהיה הבעלים אבל בגלל שאני הולך לחברה ואני רוצה מימון להתקן, בהסכם מימון אתה אומר לי: הסכם המימון שלך שווה לפחות שנה וחצי התקשרות איתי. זה בסדר. אבל הוא ידע מראש שבסוף בסוף ההתקן הוא שלי.

ישראל חסון:

זה אותו דבר.

עמיר פרץ:

זה ממש לא אותו דבר. אם זה אותו דבר, תלך איתי ואני אלך איתך. אם זה אותו דבר, אני מסכים.

היו"ר אופיר אקוניס:

נשמע את היועצת המשפטית של משרד התשתיות. אני חושב שהתוספת שמציעה היועצת המשפטית לוועדה היא תוספת נכונה וחשובה.

אתי בנדלר:

אולי יש משהו טוב מזה.

אמנון כהן:

ההצעה של ישראל דווקא טובה.

היו"ר אופיר אקוניס:

משרד התשתיות מציע.

חגית אייזנמן:

אני לא חושבת שצריך לגבות תשלום עבור הפסקת התקשרות. התשלום שמדובר עליו הוא אך ורק החזר עלויות. לדעתי צריך גם בנוסח לצמצם את זה להחזר עלויות ולא שיהיה איזה פתח לאיזושהי - - -

ישראל חסון:

זה נורא קשה מה שאתם אומרים. זה בלתי אפשרי מה שאתם מציעים. אני אומר לך, יכול להיות שמבחינה משפטית זה לא ריאלי. למה? איך אתה מחשב את העלות פה? עלות אחזקת המחשב המרכזי? עלות החזקת המפעיל? עלות החזקת התחזוקה? עזוב.

אם אתה בא ואומר שזאת העלות, היא הולכת ופוחתת. אתה לא יכול לחייב חברה מסחרית לבוא ולהגיד: שמע, 200,000. לא משנה, זה אותו דבר. זאת העלות, היא הולכת ופוחתת ובתום 10 חודשים היא נגמרת ואז אני הבעלים. כשאני רוצה לעבור לחברה אחרת, היא צריכה להתחייב בפניי שהיא מתחזקת לי, כי אני הבאתי לה נדוניה. אתה מבין? אחרת לחשב עלויות - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

מתגבש פה איזו נוסח.

הייעוץ המשפטי של משרד התשתיות, בבקשה.

דניאל מרום:

אני המפקח על המחירים במשרד התשתיות. לדעתי נצטרך לפתוח את השוק של מכירת ההתקנים, ההתקנה, התחזוקה והשירות לשוק החופשי ולא להיות נתון לחסדיהן של חברות הדלק, כי הן נמצאות כאן בניגוד עניינים מובנה. הן רוצות שתישאר אצלן ותהיה תלוי בתחזוקה ובתקנה שלהם. אם אתה פותח את זה לשוק החופשי - - -

ישראל חסון:

אז תצטרך לחייב תאימות טכנולוגית מול חברות הדלק.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה בוודאי.

דניאל מרום:

זאת בדיוק המטרה של התקנות.

חן בר-יוסף:

זה הבסיס של הכול.

דניאל מרום:

זאת בדיוק המהות והעיקרון של התקנות.

איפה נשים את זה, בחוק או בתקנות? צריך לחשוב.

הערה נוספת אחרונה. אין פה עניין של ניתוק. כשמאסתי בחברת דלק מסוימת אני לא חייב לנתק משהו. אני פשוט לא אתדלק אצלה. מבחינתי, שהחוזה יהיה חתום לנצח. פשוט אגיד לכלי הרכב שלי לתדלק בחברה אחרת. אז אין פה ניתוק, אין פה קנס ואין פה שום דבר.

עמיר פרץ:

זה נראה לך בסדר? עם כל הכבוד, אני לא מגן על החברות אבל מצד שני צריך להיות היגיון. אני הולך לחברה מסוימת, הם ישקיעו בי מיליון שקל להתקנה. אני מתקין במיליון שקל ולמחרת אני הולך לחברה אחרת ואומר לה: חסכתי לך מיליון שקל, תן לי עוד 2% הנחה. אני לא אומר להם כלום. זאת גניבה לאור היום, מה זה הדבר הזה? חבר'ה, יש גבול.

ישראל חסון:

הוא צודק.

היו"ר אופיר אקוניס:

הדיון הזה אינו בלתי מוגבל וחלקו הגדול כבר התקיים.

קובי גולדברג:

לגבי הנוסח של אתי, אני מבקש שזה לא יוגבל רק לסכומים אלא להוראות באופן כללי. יכול להיות שההוראה של השר תהיה שכל הסכום יהיה בהתחלה עם ההתקנה ולא בסוף, ואז בסוף אין לך התארגנות אחורה. לא לצמצם את זה לסכומים אלא להוראות.

אני חושב שהפיתרון היעיל הוא שיגמרו עם עלויות ההתקנה עם ההתקנה בהתחלה, כי זה סכום מאוד קטן יחסית לצריכה של הדלק.

שי חרמש:

30 ליטר דלק.

קובי גולדברג:

אין טעם שזה יהיה בסוף.

יערה למברגר:

בהמשך למה שדניאל אמר. אנחנו כל הזמן יוצאים מנקודת הנחה שירכשו את ההתקן מחברות הדלק. כמו בטלפונים סלולאריים, שאתה לא חייב לרכוש אותם מהחברה שנותנת לך את השירותים, אתה יכול לרכוש את המכשיר במקומות אחרים, גם כאן התקנות יקבעו איזה מפרט מסוים שיבטיח שניתן יהיה לתדלק בכל חברות הדלק, ובהתאם, את ההתקנים אפשר יהיה לרכוש לא בהכרח רק מחברת הדלק עצמה.

אני בהחלט מקווה ומאמינה שיש שוק שבו תוכל לרכוש מגורמים אחרים ותהיה תחרות.

אתי בנדלר:

אשר על כן, מה ההצעה?

עמיר פרץ:

בסלולארי זה לא המצב היום. בסלולארי את הבעלים של הטלפון, זה המפתח.

אתי בנדלר:

יערה, את אומרת מה ה-wishful thinking שלך אבל את לא אומרת מה ההצעה, אם כך?

יערה למברגר:

ההצעה שדיברת עליה, דהיינו, הסמכה שתמנע אפשרות לחסום את המעבר מחברה – צריך למצוא את הדרך לנסח את זה אבל זה בהחלט הכיוון. אני רק אומרת שברגע שאנחנו רואים לנגד עינינו שאפשר לרכוש את ההתקן גם מגורמים אחרים, בעצם החשש הוא מצומצם יותר ואז התחרות בשוק ההתקנים גם תביא להסדרה של המצב.

היו"ר אופיר אקוניס:

היועצת המשפטית של הוועדה מנסחת משהו שירכז את הכול.

דור לוי, אתה רוצה לחדש משהו מהדיון הקודם.

דור לוי:

חבר הכנסת אמנון כהן, יש פה פספוס צרכני בכל הכיוון שזה הולך אליו כי אני כאדם פרטי רציתי ש-50% מהתדלוקים שמתבצעים היום באמצעות התקן, תהיה להם אפשרות לחפש את תחנת הדלק הזולה ושקצין הרכב לא יודיע: אתם חייבים למלא בתחנה איקס, אלא אתם חייבים למצוא את ההנחה הגבוהה ביותר. מה שאני מקבל מאיקס זה ככה, אם אתם מוצאים משהו זול יותר, תלכו לשם.

אפשר לעשות את זה בלי תקן ומשרד התשתיות לא צריך להיכנס לקביעת תקנים ולפיתוח תוכנה ולכל מיני דברים. הוא צריך להיות אמון על איכות הדלק, על בטיחות ודברים כאלה.

בדיון הקודם הפצתי מסמך ונתתי דוגמה איך במצב הקיים, בלי לפגוע בזכויות קניין ובלי להפריע לדלקנים הקיימים, אפשר לעשות שינויים קלים בתוכנה ובתקשורת שבהם - - -

עמיר פרץ:

אתה צריך סליקה מרכזית.

דור לוי:

אז אני נותן לך דוגמה איך אני עושה את זה. זה הוגש במסמך בדיון קודם. למשל, אם יש לי סידור עם "פזומט" והגעתי למקום שאין "פז", אני תקוע עם "סד"ש" ו"סד"ש" דווקא נותנת הנחיות מצוינות, אז אני לא מתדלק עם "הפזומט", אלא המשאבה, כמו שהיא אומרת: תקליד מספר זהות, תקליד מספר רכב, תקליד מספר קילומטר. היא משדרת את זה. אני שילמתי עם כרטיס אשראי שלי. עוברים כל הנתונים ומתבצע קיזוז.

עמיר פרץ:

כרטיס אשראי זה משהו אחר. אתה צודק, זה הדבר האופטימאלי שצריך להיות. אבל כל עוד אין לך הסדר של סליקה מרכזית – הרי כשהוא עושה הסכם עם חברה הם קובעים ביניהם ערבויות וכל מיני תנאים. אם היתה לך סליקה מרכזית, אתה צודק. אבל כרגע אין לך פיתרון לסליקה המרכזית.

דור לוי:

לא חייבת להיות סליקה מרכזית.

עמיר פרץ:

חייב כי אחרת אין ערבות הדדית. מי יבטיח את הכסף? אני מתדלק על חשבון מישהו אחר שאין לי שום ערבות אליו. מחר הוא יתבע ממני וירצה ממני כסף.

דור לוי:

אני משלם בכרטיס אשראי שלי.

עמיר פרץ:

עם כרטיס אשראי אין לך בעיה.

דור לוי:

מה שבעצם אנחנו צריכים זה דוח של נתונים מרוכז.

עמיר פרץ:

אבל אם יש לך כרטיס אשראי, אין לך בעיה.

דור לוי:

אבל זה לא נכנס בנתונים של הדלקן. שיופיע בדוח שתדלקתי בדלק - - -

ישראל חסון:

אתה מערבב פה שתי שיטות.

דור לוי:

אני טוען שהיא הרבה יותר נכונה והרבה יותר חסכונית ממה שיש.

ברשותכם, עוד עז צרכנית, עוד דרך שבה יוכלו לחסום. אם מגדירים היום את המצב, וגם זה נמצא בדוגמה – אם מגדירים את ההתקשרות עם חברת הדלק: תמלאו מיליון ליטר ואז תקבל סכום של 400,000 שקל, זאת אפשרות אחת. אז קצין הרכב רועד שהוא לא ימלא 999,999 בסוף התקופה.

אם, לעומת זאת, אומרים: יש לך 20,000 רכבים, אני נותן לך הנחה של 40 אגורות לכל ליטר בסיכום החודשי. אז יש לו את המניע למלא כמה שיותר בחברה הגדולה אבל הוא לא תקוע עם חברות קטנות.

היו"ר אופיר אקוניס:

היועצת המשפטית, בבקשה.

אתי בנדלר:

אלה דברים שהם יביאו בחשבון בהתקנת התקנות.

מדובר על להוסיף להוראות, שעדיין לא קראנו אותן שהשר יוסמך לקבוע הוראות לעניין איסור קביעת הוראות בהסכמים שמשמעותם חסמים למעבר בין חברות דלק וכן הוראות לעניין החזר עלויות לחברה שהתקינה את ההתקנים, בשל התקנים ותחזוקתם.

אלה שני סוגי הוראות נוספים שיתווספו.

עמיר פרץ:

אני מבקש לרשום את ה הסתייגות שלי.

היו"ר אופיר אקוניס:

עוד לא הקראנו.

חגית אייזנמן:

בנוסף לתוספת של אפשרות - - -

חן בר-יוסף:

זה לא שהוא יכול לתדלק בכל תחנה אלא בתחנה או חברה שיש לו איתה הסכם.

עמיר פרץ:

גברתי, היועצת המשפטית. אם תוסיפי למה שהצעת, שהשר גם יגדיר מה התקופה שבה הבעלות עוברת. לא איכפת לי שיגדיר שנתיים, שלוש או שנה וחצי אבל שיגדיר שיש תקופה מקסימאלית שבסיומה הבעלות על הדלקן עוברת.

אתי בנדלר:

יש לי הצעה. הרי בעצם התקנות הן תקנות מסמיכות, הן לא מחייבות אותו להתייחס לכל אחד מהפרמטרים אלא שנותנים לו סמכות. אלה תקנות באישור ועדת הכלכלה. אחר-כך הוא ישקול למה מתוך זה הוא צריך להתייחס ולמה לא. אם אתה תשאיר את זה ברמה של שיקול דעת ברור, ויכול השר לקבוע גם הוראות שעניינן בעלות בהתקנים שהותקנו, אז אפשר להכניס את זה והם ישקלו אם יש מקום לכלול את זה בתקנות. אם אתה רוצה את זה בצורה חד-משמעית - - -

עמיר פרץ:

אני מוכן להסתפק בלבנות את האפשרות ואני מקווה לשכנע אותם.

שי חרמש:

ברגע שזה יבוא לעולם – הרי מדובר על מצרך של 30 ליטר דלק, כשיש שוק פתוח של ספקים. זה יהיה שולי לגמרי.

היו"ר אופיר אקוניס:

אין ויכוח, אני חושב שאתה צודק.

חבר הכנסת אילטוב רוצה להציג הסתייגות ואז נקריא.

רוברט אילטוב:

כבוד היושב ראש, שלחתי לך את ההסתייגות. אני מבקש להסתייג מסעיף 7ב'(1). ב הצעת החוק תימחק האות "ה" הראשונה במילה "ההתקנים" כך שיהיה כתוב "התקנים". כן תימחקנה המילים "בין אם ההתקן שייך לה ובין אם לאו".

ההסתייגות בעצם מאפשרת במקביל לדלקן הכללי להשאיר את ההסכם הקודם או לעשות הסכם נוסף ובעצם לתת אפשרות לתחרות יתר בתחום.

שי חרמש:

שיישאר גם הדלקן הישן?

אדוני היושב ראש, כיוזם החוק אני מודיע שזה לסרס את החוק מתוכנו.

היו"ר אופיר אקוניס:

אין על זה ויכוח.

שי חרמש:

זה כמו להגיד שיש פלאפון דור שלישי אבל אנחנו נחזיק גם סמאפור ולפידים. אנחנו לא פה, אנחנו עוברים היום לעידן אחר. רוברט, לא הייתי בתחילת הדיון, אבל לפני שנה ורבע הסבירו שאי-אפשר ואין טכנולוגיה.

רוברט אילטוב:

לידיעתך, אני גם דיברתי עם שר התשתיות כדי להעביר את החוק שלך.

שי חרמש:

אנחנו נמצאים במקום אחר, בעידן אחר, בדור אחר. אל תחזיר אותנו אחורה. גם אותי העסיקו אתמול בלילה ברעיונות האלה ואמרתי שהתשובה היא לא.

רוברט אילטוב:

ההסתייגות שלי בעינה.

היו"ר אופיר אקוניס:

היועץ המשפטי של הוועדה, בבקשה.

מיצינו את העניין. אנחנו לא יכולים לדון בדבר – כמה יושבי ראש עברו מאז 1998? או שרי תשתיות או ראשי ממשלה? ההוא שהיה ב-1998, נתניהו, חזר לסיבוב שני. סיבוב שלישי עוד לא היה במדינת ישראל.

לאה ורון:

אפשר היה להצביע על ההצעה של חבר הכנסת אילטוב כדי ככל שהיא לא תתקבל, היא תהפוך להסתייגות.

אתי בנדלר:

כן, אבל אחרי שנצביע על סעיף 1 עם התיקונים.

ניר ימין:

"הצעת חוק משק הדלק (קידום התחרות) (תיקון מס' 4) (התקן תדלוק אוטומטי כללי), התש"ע-2010".

כמובן שהשם של הצעת החוק ישתנה בנוסח.

"תיקון סעיף 7

1. בחוק משק הדלק (קידום התחרות) התשנ"ד-1994 (להלן – החוק העיקרי), בסעיף 7(ב), אחרי "והפעלתם" יבוא "ובלבד שהתקנים כאמור לא ימנעו את האפשרות לרכוש דלק מכל חברת דלק שממנה ניתן לרוכשו באמצעות ההתקנים, בין אם ההתקן שייך לה או הותקן על ידיה ובין אם לאו".

אתי בנדלר:

כאן יש מספר תיקונים לנוסח המוצע.

אחד. מבקשת עורכת הדין אייזנמן, בשם משרד התשתיות הלאומיות, לתקן את סעיף ההסמכה כך שיהיה ברור שהוא יהיה רשאי להתייחס בתקנות גם לצורך בתנאים לרכישה, דהיינו, כדי שהוא יוכל לקבוע שתנאי לתחולה של הסעיף הזה זה שקיים הסכם התקשרות בין חברת הדלק לבין הצד השני שמבקש להתקין את ההתקנים האלה. זה דבר אחד.

שניים, מבוקש להוסיף, הנושא שדובר עליו עכשיו, לסעיף ההסמכה, שבתקנות השר יוסמך לקבוע הוראות שמשמעותן הגבלת החסמים או ביטול החסמים – אני אנסח את זה אחרת, כמובן, אבל שלא ניתן יהיה לכלול בהסכמים הוראות שמשמעותן הגבלת חסמים למעבר בין חברות דלק. הוא יוסמך לקבוע הוראות גם לעניין החזר עלויות לחברה שהתקינה את ההתקנים בשל התקנת ההתקנים ותחזוקתם.

והתוספת של חבר הכנסת פרץ: יכול השר לקבוע הוראות גם לעניין הקניית הבעלות בהתקני תדלוק שהותקנו בכלי רכב בתום תקופה או תקופות שיקבע.

אלה כל העקרונות של הסעיף הזה. לכך יש את ה הסתייגות של חבר הכנסת אילטוב.

רוברט אילטוב:

אפשר לא להצביע פה על ההסתייגות ולהעלות אותה לוועדה או שחייבים להצביע?

עמיר פרץ:

לא, אתה מצביע ומעלה ישר. אתה יכול לוותר על ההצבעה.

לאה ורון:

ההסתייגות תחילתה בהצעה שחבר הכנסת מציע לוועדה. ככל שההצעה שלא לא מתקבלת, הוא יכול להגיש הסתייגות.

עמיר פרץ:

הוא יכול להגיד שהוא מוותר על הצבעה. לא חייבים לעשות את האקט הזה, זה יכול לעבור ישר למליאה. הוא יכול להודיע שהוא מוותר על ההצבעה והולך ישר למליאה.

אתי בנדלר:

לא, תהיה הצבעה.

עמיר פרץ:

הוא לא רוצה להפסיד בהצבעה.

אתי בנדלר:

אם הוא מפסיד בהצבעה, אז זה הופך להסתייגות. אם ההצעה שלו מתקבלת, זה הופך להיות חלק מההצעה.

לאה ורון:

הוא מבקש מכם שלא לתמוך בהצעתו כדי שהוא יוכל להגיש את ההסתייגות.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו מתחילים עם ההסתייגות של חבר הכנסת אילטוב. מי בעד?

רוברט טיבייב:

האמת, לא הבנתי שום דבר.

היו"ר אופיר אקוניס:

אי-אפשר. לא נתחיל מחדש.

רוברט טיבייב:

דקה וחצי.

היו"ר אופיר אקוניס:

אין לנו, אני מצטער. שנה שלמה אנחנו מקיימים דיונים על תקנה שהיתה צריכה להיכנס ב-1998.

רוברט אילטוב:

אני מושך את ההסתייגות.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה רבה. אין הסתייגות, תודה רבה. מי בעד סעיף 1 כפי שהוצע, כפי התיקונים שהקריאה היועצת המשפטית.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר אופיר אקוניס:

אין מתנגדים, אין נמנעים.

לאה ורון:

חברת הכנסת יוליה שמאלוב-ברקוביץ מצביעה במקום חבר הכנסת אלי אפללו. חבר הכנסת שי חרמש מצביע במקום חבר הכנסת נחמן שי.

היו"ר אופיר אקוניס:

יפה, הסעיף אושר.

ניר, בבקשה.

אתי בנדלר:

לפני הסעיף שמדבר על תקנות ראשונות, אני מבקשת להוסיף סעיף של תחולה. להוסיף סעיף חדש שעניינו יהיה התקנים קיימים, תחולה להתקנים קיימים. השאלה היא, תוך איזה פרק זמן יחול הסעיף הנוכחי גם על התקנים נוכחיים. דהיינו, שיהיה צורך להחליף את כל ההתקנים הנוכחיים בכלי הרכב כדי שהם יהיו התקנים אוניברסאליים.

חן בר-יוסף:

לא בכלי הרכב, אלא בתחנות הדלק.

אתי בנדלר:

אין צורך להחליף את ההתקנים בכלי הרכב?

חן בר-יוסף:

בשום מקום לא מדברים על כלי הרכב.

עמיר פרץ:

תחנות הדלק ישנו את המנגנון.

אתי בנדלר:

אני לא בטוחה.

לאה ורון:

ההתקנים שקיימים לא יצטרכו להיות מוחלפים על-מנת שהם יהפכו להיות אוניברסאליים?

חן בר-יוסף:

אנחנו מנסים לעשות את זה בהוראת מעבר כדי שזה יהיה כמה שיותר חלק. מי שירצה בכל זאת לקחת את ההתקן שלו ויחליף, יואיל בטובו ויעשה את זה. אנחנו לא כופים על אף אחד – כמו שהוא אמר, הוא לא רוצה התקן חדש, הוא רוצה להפסיק את זה.

למען הסר ספק, החוק הוא על תחנות התדלוק והוא לא על בעלי הרכב.

חגית אייזנמן:

אבל, חן, ברגע שאתה תאסור על - - -

חן בר-יוסף:

זה לא רלוונטי יותר ממילא, אבל אני לא מחייב אותו או לא מחייב אותו.

חגית אייזנמן:

אני חושבת שגם בעניין הזה צריך - - -

לאה ורון:

אבל מי שמתקין את ההתקנים האוניברסאליים לבעלי הרכב הן חברות הדלק.

חגית אייזנמן:

לא בהכרח.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה את מציעה?

אתי בנדלר:

אני לא יודעת, נשמע את גברת אייזנמן. אני מבינה שיש קצת חילוקי דעות בתוך משרדי הממשלה לגבי העניין.

אני רוצה להסביר דבר אחד. נניח שתחנות התדלוק יתקינו פיה שמאפשרת שימוש בהתקנים אוטומטיים. אבל, חלק ניכר מציי כלי הרכב הקיימים, אני לא יודעת מתי הם יתחלפו כולם עד שלא ניתן יהיה להשתמש בהם יותר, אבל יש להם היום התקנים שאינם מתאימים לתדלוק אוטומטי אלא רק לתדלוק ספציפי. דהיינו, החוק ייכנס לתוקפו, אבל לגבי כל ציי כלי הרכב הקיימים שבהם מותקנים התקני תדלוק, החוק לא יהיה רלוונטי. זאת תהיה המשמעות אם לא יחליפו את ההתקנים. יוצא שזה יחול רק על כלי רכב חדשים. השאלה אם זאת המטרה.

היו"ר אופיר אקוניס:

ודאי שלא.

אתי בנדלר:

זאת אומרת שזה יהיה אפקטיבי בעוד 3 או 4 שנים.

חן בר-יוסף:

החוק לא חל על כלי הרכב. הרעיון הוא של "fade out" של הדור הישן והמעבר לדור החדש, כדברי חבר הכנסת. באיזה שלב בתחנות, תיכנס עם ההתקן הישן שלך ופשוט אף קורא לא יקרא אותו כי הוא קורא אוניברסאלי. אז יהיה לך ברור לגמרי שמנהל כלי רכב סביר מכין את עצמו לעתיד.

שי חרמש:

עברנו לטכנולוגיה אחרת, זה הכול.

יערה למברגר:

אתה מתאים את עצמך לשיטה חדשה. אם אתה בוחר שלא להחליף את הדלקן - - -

אתי בנדלר:

אז אם כך, צריכים הוראה שהחל במועד מסוים לא יהיה בתחנות התדלוק קורא מהסוג הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון.

חן בר-יוסף:

נכון.

היו"ר אופיר אקוניס:

ממתי?

חן בר-יוסף:

זה בתקנות. היה על זה דיון שלם בוועדה. יש לזה את הרציונאל הכלכלי שלו, למה צריך לעשות את זה ב"fade out" ולא בבום.

חגית אייזנמן:

גם בעניין הזה יהיה סעיף הסמכה.

חן בר-יוסף:

זה יגיע להחלטה בשולחן הזה. יש לנו לו"ז של חצי שנה.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, אנחנו מקצרים את זה.

חן, סליחה, אי-אפשר. אין עכשיו חגים ואני מקצר את זה בחצי, תעבדו.

חגית אייזנמן:

אנחנו עובדים הרבה מאוד שעות.

היו"ר אופיר אקוניס:

מצוין, אז תשקיעו בזה יותר שעות. 3 חודשים, חבר הכנסת חרמש.

אתי בנדלר:

הם לא יספיקו.

היו"ר אופיר אקוניס:

הם יספיקו, הם יקבלו הארכה של שבוע.

עמיר פרץ:

שיבואו להסביר למה הם לא הספיקו.

היו"ר אופיר אקוניס:

נעשה את זה גם בפגרה.

שי חרמש:

מכובדיי, ביולי שנה שעברה רציתי 3 חודשים, קיבלתם 6 חודשים.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא נעמוד על קוצו של היום ה-90, אבל ביום ה-101 - - -

אתי בנדלר:

לפני שקובעים את המועד הנוסף, אני רוצה לוודא, האם הוועדה מאשרת, אם כך, הוראה נוספת במסגרת התקנות, בהסמכה רחבה של השר לקבוע שורה של דברים, הוא יוסמך בין היתר לקבוע מועד שלאחריו לא ניתן יהיה לתדלק בתחנת תדלוק אלא באמצעות מכשור המתאים להתקן תדלוק אוטומטי.

היו"ר אופיר אקוניס:

מצוין, מעולה. התשובה היא כן.

עמיר פרץ:

הם מתנגדים לזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

סליחה, אתם החלטתם להפסיק עם 96? יש תאריכים? ביקשתי להעלות את זה על סדר-היום וזה יעלה בקרוב. כמו שיש הפסקה של תדלוק 96 יהיה גם התאריך של זה. 91 כבר אין, אז אנחנו מתקדמים במשהו.

השר לנדאו ימצא תאריך טוב.

שי חרמש:

אני סומך על השר. הוא היה מפקדי האישי בתנאים הרבה יותר קשים מדלקן אוטומטי והוא עשה את זה טוב.

היו"ר אופיר אקוניס:

באמת הוא אדם משכמו ומעלה, על זה אין ויכוח פוליטי.

הסמכנו אותם.

בבקשה, היועצת המשפטית.

אתי בנדלר:

הוועדה אישרה את זה. אם כך, אז רק תקנות ראשונות תוך כמה זמן הן יובאו לאישור ועדת הכלכלה?

היו"ר אופיר אקוניס:

3 חודשים.

אתי בנדלר:

אני מזהירה את חברי הכנסת, מניסיוני הם לא יצליחו לעמוד בזה. האם לפחות תאפשרו לשר להאריך את המועד הזה ל-3 חודשים נוספים, בצו באישור ועדת הכלכלה, אם הם יבואו - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

התשובה היא לא.

עמיר פרץ:

בעוד שלושה חודשים הם יבואו ויסבירו למה.

אתי בנדלר:

זה יצריך תיקון חוק.

עמיר פרץ:

תרשמי באישור ועדת הכלכלה ניתן לתת הארכה.

אתי בנדלר:

זה מה שאני שואלת, האם אפשר להאריך את המועד באישור ועדת הכלכלה?

עמיר פרץ:

רשאי השר לבקש הארכה באישור ועדת הכלכלה.

אתי בנדלר:

אלא אם כן הוארך המועד באישור ועדת הכלכלה ב-3 חודשים נוספים.

היו"ר אופיר אקוניס:

מי בעד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר אופיר אקוניס:

אין מתנגדים אין נמנעים, גם הסעיף הזה אושר.

לאה ורון:

גם הסמכה בסעיף הקודם שניתנה לשר.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה רבה, הישיבה נעולה.

**(הישיבה ננעלה בשעה 12:15)**