

חברת נמלי ישראל – פיתוח ונכסים בע"מ – הקמת שתי חברות בנות ממשלתיות למתן

שירותי ים

הצעה להחלטה

מחליטים :

1. לאשר, לפי סעיפים 6(1) ו-11(א)(1) לחוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975 (להלן – **חוק החברות הממשלתיות**) להוסיף מטרה למטרות חברת נמלי ישראל – פיתוח ונכסים בע"מ (להלן – **חנ"מ**) : "ביצוע פעולות לניהול התעבורה הימית של כלי שיט בשגרה ובחירום ומתן שירותים בהתאם, במישרין או באמצעות חברות בנות" (להלן – **שירותי ים**).

2. לאשר לחנ"מ, לפי סעיף 11(א)(9) ובהתאם לסעיפים 5 ו-6 לחוק החברות הממשלתיות, בהתאם להחלטת דירקטוריון חנ"מ מיום 20 ביוני 2019, להקים שתי חברות בנות ממשלתיות נפרדות לצורך מתן שירותי ים, אחת בתחום נמל אשדוד, (להלן – **חברת הבת אשדוד**) והשנייה בתחום נמל חיפה (להלן – **חברת הבת חיפה** ויחד **החברות הבנות**), כהכרזתם בהתאם לפקודת הנמלים [נוסח חדש], התשל"א-1971 (להלן – **נמל חיפה ונמל אשדוד**, בהתאמה).

3. החברות הבנות תוקמנה על פי העקרונות המפורטים בהחלטה זו וכמפורט להלן :

(א) שמות החברות הבנות :

(1) בעברית : תעבורה ימית חיפה בע"מ.

באנגלית : Haifa Marine Services Ltd.

(2) בעברית : תעבורה ימית אשדוד בע"מ.

באנגלית : Ashdod Marine Services Ltd.

או אם שמות אלו לא יאושרו על ידי רשם החברות – שמות דומים שיאושרו על ידו.

(ב) אופי החברות הבנות :

כל אחת מהחברות הבנות תהיה פרטית מוגבלת במניות. חנ"מ תהיה בעלת מניות יחידה בכל אחת מהחברות הבנות.

(ג) מטרות החברות הבנות :

ביצוע פעולות לניהול התעבורה הימית של כלי שיט בשגרה ובחירום ומתן שירותים בהתאם בתחום נמל אשדוד או חיפה [לפי העניין], כפי שייקבע על ידי שר התחבורה בהסכמת שר האוצר בכתב הסמכה לחנ"מ או לחברות הבנות לפי חוק רספ"ן. החברות הבנות לא תפעלנה לכל מטרה אחרת, אלא באישור הממשלה.

(ד) מבנה ההון של החברות הבנות :

הון המניות של כל אחת מהחברות הבנות במועד הקמתה יהיה 1,000 ש"ח מחולק ל-1,000 מניות בנות 1 ש"ח בערך נקוב כל אחת שיהיו כולן בידי חנ"מ.

(ה) הזכויות הנלוות למניות :

הון המניות של כל אחת מהחברות הבנות יורכב מסוג אחד של מניות, מניות רגילות. המניות הרגילות, בינן לבין עצמן, תהיינה שוות זכויות ושוות דרגה מכל הבחינות,

ויכללו זכות להצבעה באסיפה הכללית של החברה, זכות למינוי דירקטורים בחברה, זכות לקבלת דיבידנד וזכות לקבלת עודפי הנכסים בפירוק.
(ו) חברות הבת יהיו בבעלות מלאה של חנ"י בתקופה בה כתב ההסמכה שיינתן לחברת הבת לפי סעיף 9 להלן יהיה בתוקף.

(ז) תקנון חברות הבנות :

תקנון ההתאגדות של החברות הבנות יהיה תואם את הוראות חוק רשות הספנות הנמלים, התשס"ד-2004 (להלן – **חוק רספ"ן**) וחוק החברות הממשלתיות ואת הוראות חוק החברות, התשנ"ט-1999, ויאושר על ידי רשות החברות הממשלתיות (להלן – **הרשות או רשות החברות**) לפני רישום.

(ח) מקורות המימון של החברות הבנות :

פעילות החברות הבנות תמומן מההכנסות ממתן שירותי ים.

(ט) דירקטוריון החברות הבנות :

דירקטוריון כל אחת מהחברות הבנות לא יפחת מארבעה (4) ולא יעלה על שבעה (7) דירקטורים. מבין חברי דירקטוריון כל אחת מהחברות הבנות, יכהן לפחות עובד אחד של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ועובד אחד של משרד האוצר, ויתר חברי הדירקטוריון יהיו עובדי חנ"י. אם לפי הדין יידרש מינוי דירקטורים מקרב העובדים, יהיה מספר הדירקטורים המכסימלי בחברה – תשעה.

(י) השר האחראי :

שר התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן – **שר התחבורה**).

4. להנחות את שר התחבורה ושר האוצר (להלן – **השרים**) לעשות שימוש בסמכותם בהתאם לסעיף 9(ד1) לחוק רספ"ן כך שחנ"י תהא רשאית להעניק את שירותי הים באמצעות חברות הבנות, וזאת עד שיפעלו לקידום תיקון חקיקה לחוק רספ"ן שיסדיר את האפשרות להסמיך את חברות הבנות כתאגידים מורשים.

5. להנחות את השרים לתקן בהתאם לסמכותם לפי סעיף 10 לחוק רספ"ן, את כתבי ההסמכה של התאגידים המוסמכים הקיימים לפי חוק רספ"ן, לרבות תיקון של כתב ההסמכה של חנ"י, כך שביצוע התפקידים כאמור יכללו בין תפקידיה לביצוע באמצעות החברות הבנות.

6. להנחות את השרים, לאחר השלמת תיקון החקיקה האמור בסעיף 4, לעשות שימוש בסמכותם לפי חוק רספ"ן, להסמיך את החברות הבנות כתאגידים מורשים למתן שירותי ים, ולתקן את כתב ההסמכה של חנ"י בהתאם.

7. חנ"י והחברות הבנות תחתומנה על הסכמים להסדרת מכלול הנושאים הרלוונטיים ליחסי הגומלין ביניהן, לרבות מערכת ההתחשבות בין החברות.

8. לאשר מראש לפי סעיף 11(א)(8) לחוק החברות הממשלתיות לחברת נמל חיפה בע"מ ולחברת נמל אשדוד בע"מ להתקשר עם חנ"י, או עם חברת הבת הרלבנטית של חנ"י, בהסכם להעברת כל פעילות, הנכסים וההתחייבויות של מחלקת הים של חברת נמל חיפה בע"מ או חברת נמל אשדוד בע"מ, לפי העניין, לחנ"י או חברת הבת הרלוונטית שלה, בתמורה לשווי הוגן כפי שייקבע על ידי מעריכי שווי מוסכמים, והכל בכפוף לכך שתתקבל החלטה בדירקטוריון החברות הרלוונטיות, המאשרת את הסכמי ההעברה בין החברות תוך 120 ימים ממועד קבלת החלטה זו. מנהל רשות החברות הממשלתיות רשאי להאריך את המועד האמור ב-60 ימים נוספים..

9. להנחות את השרים לשקול לעשות שימוש בסמכויותיהם כך שבעת מעבר פעילות מחלקת הים של איזו מחברות הנמל, כמתואר בסעיף 8 לעיל, אזי חברת הבת שאליה הועברה הפעילות האמורה, תיתן את אותה פעילות באופן בלעדי למעט בתחום הקשירה, בכל תחום הנמל שלגביו הוסמכה, עד לשנת 2054 או תום תקופת ההסמכה, המוקדם מבין השניים, ולא יוסמך גורם אחר למתן הפעילות כאמור בתחום שלגביו הוסמכה אותה חברת הבת.

דברי הסבר

רקע כללי

חברת נמלי ישראל – פיתוח ונכסים בע"מ (להלן – **חנ"י** או **החברה**), הינה חברה ממשלתית בבעלות ממשלתית מלאה, אשר הוסמכה בהתאם להוראות חוק רשות הספנות והנמלים, התשס"ד–2004 (להלן – **חוק רשות הספנות**) לשמש כחברת הפיתוח והנכסים לתקופה של 49 שנים ממועד תחילת פעילותה בשנת 2005.

בהמשך למספר החלטות ממשלה, ובעיקר החלטת ממשלה מספר 1710 מיום 27.5.2007 בעניין פיתוח נמלי אשדוד וחיפה, החלטת ממשלה מס' 4002, מיום 24.8.08 בעניין חיזוק מודל ה-LAND LORD בנמלי ישראל והחלטת ממשלה מס' 3986 מיום 18.12.2011 בעניין קידום פיתוח נמלי הים בישראל, ובהתאם לתפקידה, החברה מפתחת ומקימה את "הנמלים החדשים" – מסופי מכולות חדשים בנמל חיפה (נמל המפרץ) ובנמל אשדוד (נמל הדרום) (להלן – **המסופים הפרטיים**).

במאי 2018 הציעה החברה לציבור איגרות חוב של החברה במטרה לגייס חלק מסכום מימון ביצוע פרויקטי פיתוח שונים שאושרו על ידי השרים במסגרת תקציב הפיתוח ותכנית הפיתוח של החברה, בהתאם להוראות חוק רשות הספנות ובעיקר להקמת נמל הדרום ונמל המפרץ. בעקבות הנפקת אגרות החוב הפכה החברה לתאגיד מדווח, כמשמעו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח–1968 ולחברת אג"ח, כמשמעו בחוק החברות, התשנ"ט–1999.

בשנת 2021 צפוי להתחיל שלב חדש בפיתוח הנמלים, עם תחילת הפעלתם של המסופים החדשים – "נמל המפרץ" בתחום נמל חיפה ו"נמל הדרום" בתחום נמל אשדוד, באמצעות מפעילים פרטיים, חברת SIPG Bayport Terminal Co. Ltd. וחברת Hadarom Container Terminal. Ltd. בהתאמה (להלן – **המפעילים הפרטיים**).

הפעלתם של המסופים הפרטיים, על ידי המפעילים הפרטיים, לצד פעילות חברות הנמל הקיימות, תאפשר שיפור רמת השירות לסחר החוץ של מדינת ישראל, הן באמצעות הגדלת היצע הרציפים הזמינים והתאמתם לקליטת סל האוניות של קווי הספנות הראשיים המשרתים את הנמלים באגן הים התיכון והן בזכות פתיחתו של ענף הנמלים לתחרות, באמצעות הכנסתם של מפעילים פרטיים לתחום.

פעילותם של המפעילים הפרטיים מוסדרת, בין היתר, בהסכמים שנחתמו בין כל אחד מהמפעילים הללו לבין חברת נמלי ישראל עוד בשנת 2015 (להלן – **הסכמי ההפעלה**) לאחר סיום תהליך מכרזי. הסכמים אלו נחתמו בהמשך לשורה של החלטות ממשלה שעסקו בהקמת הנמלים החדשים ואופן תפעולם, כאשר ההסכמים עצמם אושרו על ידי שר התחבורה והבטיחות בדרכים ושר האוצר. הסכמי ההפעלה כוללים התחייבות של החברה, לפיה "שירותי מחלקת ים" המפורטים בהסכמי ההפעלה¹, יינתנו על ידי נותן שירותים, שאיננו אחת מחברות הנמל הנוכחיות.

שירותי מחלקת הים הרלבנטיים, הינם בעיקרם השירותים הנדרשים לצורך הכנסה של כלי

¹ שירותים אלו כוללים את שירותי מגדל התצפית, שירותי ניתוב וגרירה, ואת הפעולות המבוצעות על ידי רב חובל הנמל.

שיט מפתח בריכת הנמל אל הרציף או מקשר ימי אליו הם מיועדים להיקשר, וכן הוצאתם מהרציף או המקשר הימי אל מחוץ לבריכת הנמל. לאופן מתן השירותים השפעה על עיתוי כניסת כלי שיט לנמל ספציפי, ויכולת להשפיע על התחרות בין השחקנים השונים בתחום.

כיום ניתנים שירותים אלו לכל הגורמים הפועלים בתחומי נמל חיפה ונמל אשדוד באמצעות מחלקות ים הפועלות, בהתאמה, במסגרת חברת נמל חיפה בע"מ (להלן – **חנ"ח**) וחברת נמל אשדוד בע"מ (להלן – **חנ"א**), חברות ממשלתיות בבעלות ממשלתית מלאה אשר הוסמכו בהתאם להוראות חוק רשות הספנות לתת שירותי נמל, האחת בתחום נמל חיפה והשנייה בתחום נמל אשדוד (להלן ביחד – **חברות הנמל**).

יוצא מכאן כי כל אחד מהמפעילים הפרטיים צפוי להתחרות באופן משמעותי מול חנ"ח או מול חנ"א, בהתאמה למיקום המסופים, וקיימת לפי כך, חשיבות לכך כי שירותי הים למפעילים הפרטיים, החיוניים לפעילות המסופים הפרטיים, לא יינתנו בידי חנ"ח או חנ"א המתחרים בהם, אלא על ידי גורם בלתי תלוי בהפעלת הנמלים. על כן, מבחינה מהותית, התחייבות של חנ"י למתן שירותי ים למפעילים פרטיים על ידה או על ידי נותן שירותים אחר, נועדה להבטיח, כי שירותים אלה יינתנו באמצעות גורם נטרלי במטרה להבטיח תחרות יעילה.

החלטת דירקטוריון חנ"י מיום 20 ביוני 2019, היא כי הפתרון הנכון ביותר עבור מתן שירותי ים ייעשה באמצעות שתי חברות בת בבעלותה המלאה של חנ"י, אחת שתפעל בתחום הימי של נמל אשדוד והשנייה שתפעל בתחום הימי של נמל חיפה. על כן לקראת תחילת פעילותם הצפויה של המפעילים הפרטיים, יש צורך בהשלמת ההערכות למתן שירותי מחלקת הים באמצעות חברות בת של חנ"י.

לשם כך מתקיימים מגעים מורכבים להעברת פעילות מחלקות הים מכל אחת מחברות הנמל לחברות בת של חנ"י, כאשר כל אחת מחברות הבת תפעל במרחב הנמלי הרלבנטי למתן שירותי ים ותתן שירות לכלל הגורמים הפועלים באותו מרחב.

לשם זאת, נדרש לקבל אישור הממשלה בהתאם לחוק החברות הממשלתיות, התשל"ה – 1975 (להלן – **חוק החברות הממשלתיות**) להוספת מטרה לחנ"י, מתן אישור לחנ"י להקמת חברות הבת, וכן אישורים שונים לפי חוק רשות הספנות, כמוצע בהצעת ההחלטה, והכל על מנת לאפשר לחנ"י מתן שירותי מחלקת ים, בין במישרין ובין באמצעות חברות הבת שלה. כן, נדרש אישור לפי חוק החברות הממשלתיות לשינוי ארגון של חנ"א וחנ"ח, שהינן חברות ממשלתיות, בדרך של העברת מחלקות הים – שהן נכס מהותי שלהן – לחנ"י או לחברות הבת שלה.

יצוין כי ב-27 באוגוסט 2019 וב-9 בדצמבר 2019 נחתמו הסכמים קיבוציים בקשר עם העברת עובדי מחלקות ים של חנ"ח ושל חנ"א, בהתאמה, לחנ"י או לחברת הבת הרלבנטית שלה.

כמו כן, במסגרת החלטת ועדת השרים לענייני הפרטה בנושא הפרטת חברת נמל חיפה בע"מ שהתקבלה ביום 21.1.20 הוחלט כי כחלק ממתווה ההפרטה של חנ"ח תושלם העברת הפעילות, הנכסים, ההתחייבויות והזכויות הכרוכים בשירותי מחלקת ים, הניתנים כיום על ידי מחלקת הים של חנ"ח לחנ"י או לחברת בת של חנ"י וכי ההעברה תבוצע בהתאם לתנאים שיקבעו בהחלטת ממשלה בנושא זה.

דברי הסבר לסעיף 1

סעיף 10 להחלטת הממשלה מס' 786 מיום 15.9.03, כפי שתוקן בסעיף 1.א. להחלטת הממשלה מס' 2261(חכ/72) מיום 8.9.10, קבעו את מטרות חנ"י, כנדרש בהתאם לחוק החברות הממשלתיות. מוצע כי למטרות אלו תיווסף מטרה נוספת: "ביצוע פעולות לניהול התעבורה הימית של כלי שיט בשגרה ובחירום ומתן שירותים בהתאם, במישרין או באמצעות חברות בנות" (להלן – **שירותי ים**). מטרות אלה אף ייקבעו בחוק רשות הספנות.

דברי ההסבר המפורטים לעיל לסעיף 1 להחלטה מהווים חוות דעת רשות החברות הממשלתיות (להלן – **רשות החברות**) לפי סעיפים 5(א) ו-11(ב) לחוק החברות הממשלתיות.

דברי הסבר לסעיפים 2 ו-3

מוצע לאשר לחנ"י, לפי סעיף 11(א) (9) ובהתאם לסעיפים 5 ו-6 לחוק החברות הממשלתיות, בהתאם להחלטת דירקטוריון חברת חנ"י מיום 20 ביוני 2019, להקים שתי חברות בנות נפרדות לצורך מתן שירותי ים, אחת בתחום נמל אשדוד, והשנייה בתחום נמל חיפה, כהכרזתם בהתאם לפקודת הנמלים [נוסח חדש], התשל"א-1971. החברות הבנות שיוקמו יהיו חברות בת ממשלתיות, כהגדרת מונח זה בחוק החברות הממשלתיות, ובסעיף 3 להצעת ההחלטה פרטים המתייחסים לחברות בת אלו, ובכלל זה: מטרות חברות הבת, הרכב הון המניות והזכויות הצמודות למניות, הרכב הדירקטוריון, מקורות המימון לפעילות החברות והשר שיהיה אחראי לענייני החברות.

חברות הבת יהיו בבעלות מלאה של חנ"י בתקופה בה כתב ההסמכה שניתן לחברת הבת לפי סעיף 9 להצעת ההחלטה יהיה בתוקף.

יצוין כי במסגרת זו לא הוגבלה חשיפה כלכלית של חנ"י לפעילות חברות הבת, כיוון שהעמדה היא כי הפעילות שתהיה בכל אחת מהחברות הבנות הינה פעילות על פי דין של חנ"י כחלק מתפקידיה ומחובותיה ולחילופין בהתאם לכתב ההסמכה שיינתן בעתיד לחברות הבנות לאחר שיושלם תיקון חקיקה בהתאם, ולכן אין כל תוחלת בהגבלה כאמור. חנ"י תקבע את מדיניותה בהקשר זה בהתאם לכך.

דברי ההסבר המפורטים לעיל לסעיפים 2 ו-3 להחלטה מהווים חוות דעת רשות החברות לפי סעיפים 5(א) ו-11(ב) לחוק החברות הממשלתיות.

דברי הסבר לסעיפים 4 עד 7

סעיף 9 לחוק רספ"ן קובע את תפקידיה של חנ"י כיום, שעיקרן ניהול ופיתוח ותחזוקה של המקרקעין והתשתיות הנמליות. לצורך מתן שירותי ים לכלי השיט על פי החלטה זו נדרש לתקן את חוק רספ"ן ולהוסיף תפקיד זה לתפקידי חנ"י. עד לתיקון החקיקה ובעקבות קביעת החלטה זו, מוצע כי יינתן לחנ"י אישור שר התחבורה ושר האוצר לפי סעיף 9(ד) (1) לחוק, המאפשר לה לבצע פעולות בתחום הנמל שאינן מבין תפקידיה, כך שיתאפשר לחנ"י לבצע את הפעילות האמורה, באמצעות חברות הבת. בהתאם לאישור זה יתוקנו כתבי ההסמכה של חנ"י וחברות הנמל בהתאמה.

במקביל לכל זאת מוצע לפעול לתיקון חוק רספ"ן כאמור על מנת לאפשר את הסמכת חברות הבת כתאגידים מורשים וכן להתאים את תפקידי חנ"י כך שתוכל להחזיק בבעלות של חברת בת הנותנת שירותי ים. התיקון המוצע לחוק יכלול בין היתר תיקון של תפקידי חנ"י בסעיף 9

וזאת לצורך הוספת מתן שירותי ים כחלק מתפקידיה על פי החוק וזאת כנדרש על מנת לאפשר את המשך ביצוע הפעילות על ידי חברות הבת שבבעלותה. בנוסף יוצע לערוך תיקון של סעיף 17 לחוק על מנת לאפשר לחנ"י להחזיק בבעלות בחברות הבנות אשר יוסמכו כתאגיד מוסמך. מאחר שאין מדובר בפעילות שאמורה להתבצע על ידי גורם אחר בנמל או להוות תחרות עם גורמים אחרים הפועלים בו, הרי שאין פגיעה ברצינות העומד בבסיס סעיף 17 באיסור בעלות צולבת בין תאגידים מוסמכים.. יודגש כי הכוונה היא שתיקון סעיף 17 יתייחס לחנ"י ולחברות הבנות שלה בלבד, ולא ייערך כל שינוי בסעיף זה לגבי תאגידים אחרים. שר התחבורה יפעל לקידום הצעת תיקון חוק כאמור עם תחילת פעילותה של כנסת חדשה.

מוצע כי עם השלמת תיקון חוק רספ"ן יוסמכו חברות הבת על ידי שר התחבורה ושר האוצר בהתאם לסעיף 10 לחוק רספ"ן כתאגידים מורשים למתן שירותי הים באופן בלעדי כמפורט בהחלטה זו.

דברי הסבר לסעיף 8

מוצע לאשר לפי סעיף 11(א)(8) לחוק החברות הממשלתיות את שינוי ארגון של חנ"י וחנ"א בקשר להעברת פעילות מחלקת הים של חנ"י או חנ"א, לפי העניין, לחנ"י או לחברת הבת שלה, לפי הסכם שייחתם בין החברות, בתמורה לשווי הוגן כפי שייקבע על ידי מעריכי שווי מוסכמים. חנ"י וחנ"א טרם קיבלו החלטת דירקטוריון מתאימה להעברת הפעילות של מחלקת ים. לפיכך, מוצע לאשר מראש את החלטת החברות, בכפוף לכך שתקבל החלטה בדירקטוריון החברות הרלוונטיות, המאשרת את הסכמי ההעברה בין החברות תוך 120 ימים ממועד קבלת החלטה זו. מנהל רשות החברות הממשלתיות רשאי להאריך את המועד האמור ב-60 ימים נוספים.

ככלל, מקובל לאשר עסקאות של חברות ממשלתיות בהתאם לסעיף 11 לחוק החברות הממשלתיות רק לאחר אישור בדירקטוריון, וככלל, לאחר שהעסקה כבר גובשה. במקרה זה מוצע לתת את אישור הממשלה לחברות מראש, בטרם אושר הסכם להעברת הפעילות בין החברות לבין חנ"י, על מנת לחסוך את הצורך לשוב ולקבל אישור ממשלה בהמשך, לאחר קבלת ההחלטות בדירקטוריון ולאחר גיבושן של העסקאות. במקרה זה, לגישתנו, אין מניעה לקבל אישור בדרך זו, שכן קיימת מסוימות מספקת לעסקה, בהתחשב בכך שהפעילות המועברת (מחלקת ים), שהינה כיום חלק מפעילות של חברות ממשלתיות, מוכרת לממשלה, ובנוסף, הצעת ההחלטה מתייחסת למחיר העסקה בקובעה כי העברת הפעילות תעשה בתמורה לשווי הוגן, כפי שייקבע על ידי מעריכי שווי מוסכמים. יובהר, כי מאחר שמדובר בהסכם לענין העברת הפעילות בלבד (לרבות נכסים והתחייבויות), שאינו אמור להתייחס להסדרת הפעילות לאחר מכן, המוסדרת בחוק רשות הספנות, לעמדת גורמי המקצוע אין צורך באישור נוסף של הממשלה לאחר קביעת ההסכמים המפורטים, בהינתן המנגנון של שווי הוגן.

דברי ההסבר המפורטים לעיל לסעיף 8 להחלטה מהווים חוות דעת רשות החברות לפי סעיף 11(ב) לחוק החברות הממשלתיות.

דברי הסבר לסעיף 9

כאמור לעיל, מוצע לתקן את חוק רספ"ן כך שיאפשר להסמיך את חברות הבת לתת את שירותי הים לכלי שיט וניהול התעבורה הימית. עם העברת פעילות מחלקת הים של איזו מחברות הנמל, כפי שמתואר בסעיף 8 להחלטה, אזי מוצע להנחות את השרים להפעיל את סמכויותיהם

כך שחברת הבת שאליה הועברה הפעילות האמורה, תיתן את אותה פעילות באופן בלעדי, בכל תחום הנמל שלגביו הוסמכה, עד לשנת 2054, ולא יוסמך גורם אחר למתן הפעילות שהועברה בתחום שלגביו הוסמכה אותה חברת הבת, זאת, למעט קשירה, שלגביה הוחלט כי כל מפעיל יוכל לספק בעצמו. מטרת החלטה זו היא לאפשר פעילות בלעדית באזור כל אחד מהנמלים על ידי החברה הבת הרלוונטית.

בהקשר זה יובהר שפעילות של מחלקת הים במסגרת נמל אחד הינה למעשה "מונופול טבעי" ויעילה יותר כאשר ניתנת בבלעדיות על ידי יצרן יחיד. פעילות מחלקת ים יחידה בתוך נמל מסוים מאפשרת למנוע כפילות בהקמה ובהחזקה של מתקנים או נכסים דומים על ידי כל אחד מהגורמים הפועלים באותו הנמל, וכן מאפשרת תאום במתן שירותי ים באופן תקין ומסודר, כגון, הכנסה והוצאה של אניות לנמל לפי הסדר הנקבע על ידי גורם אחד. עם זאת המדינה תפעל בהקשר זה בדרכים המקובלות להגבלת כוחו של המונופול שנוצר בשל מתן שירותי ים בידי גורם אחד, בין היתר באמצעות פיקוח על השירותים הניתנים על ידו, הן באמצעות המשך פיקוח על התעריפים והן באמצעות המשך הפיקוח על אופן מתן השירותים בהתייחס לכללי התור התפעולי.

קבלת החלטה בתקופת בחירות

ההחלטה לפעול לכך שפעילות מחלקות הים תתבצע באמצעות חברות בת של חנ"י נתקבלה זה מכבר על ידי שר התחבורה כבר לפני מספר שנים והיא מהווה הנחת עבודה ביחס לכל אחת מן החלופות שאליהן נערכים הגורמים הרלבנטיים. ההחלטה כי העברת מחלקות הים תתבצע לחברות בת של חנ"י אף עוגנה במסמך עקרונות בעניינים שונים הנוגעים לרפורמה בנמלים, שנחתם בין חנ"ח להסתדרות ואשר גורמי המדינה הרלבנטיים הודיעו עוד טרם תקופת הבחירות (ביום 18.12.2018) כי הוא מקובל עליהם.

החלטה זו הינה תוצר של עבודת מטה סדורה, במסגרתה נבחנו על ידי גורמי הממשלה השונים, ובהם משרדי התחבורה, האוצר (אגף התקציבים) ורשות החברות הממשלתיות חלופות שונות להעברת פעילות מחלקת הים, כאשר מכלול השיקולים הרלבנטיים הובילו למסקנה כי הדרך הנכונה לביצוע המהלך הינו באמצעות העברת הפעילות לחברות בנות ממשלתיות של חנ"י.

משכך, אין בהחלטה דבר הנוגע למדיניות חדשה, וההחלטה מהווה אך כלי ליישומה של מדיניות קיימת.

לצד זאת קיימת דחיפות בקבלת ההחלטה, ודחייתה עלולה לגרום לנזקים. בשים לב למועד הצפוי לתחילת פעילות המפעילים הפרטיים, המוערך להיות בין החודשים ינואר 2021 עד אפריל 2021 ופרק הזמן הנדרש קודם לכן להערכות למתן השירותים, נדרשת הקמה מידית של חברות הבת. בהקשר זה יובהר, כי לצורך ההערכות המתאימה והנכונה של החברות הבנות למתן שירותים לכלל הגורמים הפועלים בנמל חיפה ובנמל אשדוד, לרבות מינוי האורגנים, יצירת מערך הסכמים ועוד נדרשת תקופת היערכות של חצי שנה לפחות.

ברי, כי הימנעות מהקמה מידית של החברות הבנות יכולה להביא לכשלים בפעילות מחלקת ים שתיתן שירות למסופים החדשים, ובכך לחשוף את ממשלת ישראל ואו החברה אל מול המפעילים הפרטיים נוכח הסכמי ההפעלה שנכרתו, וכך יכולה להיות פגיעה באינטרס הציבור במימוש הרפורמה בנמלים, עליה עמלים כלל גורמי המדינה הרלבנטיים, יחד עם חנ"י, מזה שנים רבות (למעלה מעשור), כאשר מימוש הרפורמה מצוי בישורת האחרונה.

מדובר בהחלטה אשר נועדה לאפשר עמידה במחויבות חוזית, אשר חברה ממשלתית נטלה על עצמה בהתאם לאישורים הנדרשים שנתקבלו כדין ובהתאם למדיניות הממשלה שיישומה החל עוד בשנת 2007.

סיכום

בהתחשב בכך שכפי שהוסבר לעיל, קבלת החלטת הממשלה המוצעת נדרשת במועד זה על מנת לאפשר היערכות חני"י לתחילת פעילות המסופים הפרטיים ברבע הראשון של שנת 2021, בהתאם להתחייבויות החוזיות שקיבלה על עצמה חני"י, זמן רב לפני תחילת תקופת הבחירות, ומכיוון שהמתווה המוצע הינו תוצר של עבודת מטה של גורמי המקצוע בממשלה ושל חני"י, קבלת ההחלטה במועד זה תואמת את העקרונות שנקבעו על ידי היועץ המשפטי לממשלה ומשנה ליועץ המשפטי לממשלה (ציבורי-חוקתי) במכתביהם מיום 27.12.18 בקשר לקבלת החלטות ממשלה בתקופת בחירות.

מעבר לכך נבקש לציין כי אף שלא חל שינוי באמות המידה שנקבעו על ידי היועץ המשפטי לממשלה בדצמבר 2018, התארכות חריגה ובלתי צפויה מראש של תקופת הבחירות עשויה, בהתאם למכתבו של משנה ליועץ המשפטי לממשלה (ציבורי-חוקתי) מיום 25.12.19 להעניק משקל רב יותר לצורך בהבטחת המשך העשייה השלטונית במסגרת בחינה פרטנית של החלטה נתונה.

תקציב

ביצוע ההחלטה אינו כרוך בהוצאה תקציבית.

השפעת ההצעה על מצבת כח האדם

ביצוע ההחלטה אינו כרוך בשינוי מצבת כוח האדם.

עמדת שרים אחרים שההצעה נוגעת לתחום סמכותם

אין.

עמדת היועץ המשפטי של המשרד יוזם ההצעה

מצ"ב. חוות דעת חתומה תונח על שולחן הממשלה.

סיווגים

סיווג ראשי : אחר

סיווג משני : שינוי

תחום פעולה עיקרי : תשתיות וסביבה

מוגש על ידי ראש הממשלה
ועל ידי שר האוצר
ועל ידי שר התחבורה והבטיחות בדרכים

י"ט בשבט התש"ף
14 בפברואר 2020

מדינת ישראל

ירושלים

רח. 2020-525

חוות דעת משפטית הנלווית להצעת החלטת ממשלה - חברת נמלי ישראל – פיתוח ונכסים בע"מ
– הקמת שתי חברות בנות ממשלתיות למתן שירותי ים

נושא הצעת ההחלטה

העברת מחלקות ים של חברת נמל חיפה בע"מ ("חנ"ח") ושל חברת נמל אשדוד בע"מ ("חנ"א") לחברת נמלי ישראל פיתוח ונכסים בע"מ ("חנ"י") או לחברות הבת שלה והאישורים הנדרשים לצורך כך לפי חוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975 ("חוק החברות הממשלתיות").

תמצית ההצעה בהתייחס להיבטי המשפטיים

חנ"י הינה חברה ממשלתית בבעלות ממשלתית מלאה, אשר הוסמכה בהתאם להוראות חוק רשות הספנות והנמלים, התשס"ד-2004 ("חוק רשות הספנות") לשמש כחברת הפיתוח והנכסים לתקופה של 49 שנים ממועד תחילת פעילותה בשנת 2005.

בהמשך למספר החלטות ממשלה, המפורטות בדברי הסבר להצעת ההחלטה, חנ"י מקימה את "הנמלים החדשים" – מסופי מכולות חדשים בנמל חיפה (נמל המפרץ) ובנמל אשדוד (נמל הדרום) ("המסופים הפרטיים").

בשנת 2021 צפוי להתחיל שלב חדש בפיתוח הנמלים, עם תחילת הפעלתם של נמל המפרץ ונמל הדרום באמצעות מפעילים פרטיים, חברת SIPG Bayport Terminal Co. Ltd. וחברת Hadarom Container Terminal. Ltd., בהתאמה ("המפעילים הפרטיים").

בהתאם לסעיף 10 לחוק רשות הספנות נתן שר התחבורה באישור שר האוצר כתב הסמכה לכל אחד מהמפעילים הפרטיים למתן שירותי נמל בתחום הנמל לגביו הוסמכו. כתבי ההסמכה יכנסו לתוקף עם מתן אישור מנהל רשות הספנות והנמלים כי הקמת המסופים הושלמה וניתן לתת בהם שירותי נמל.

פעילותם של המפעילים הפרטיים מוסדרת, בין היתר, בהסכמים שנחתמו בין כל אחד מהמפעילים הללו לבין חנ"י עוד בשנת 2015 ("הסכמי ההפעלה"). הסכמים אלו נחתמו בהמשך לשורה של החלטות ממשלה שעסקו בהקמת הנמלים החדשים ואופן תפעולם, כאשר ההסכמים עצמם אושרו על ידי שר התחבורה ושר האוצר. הסכמי ההפעלה כוללים התחייבות של חנ"י, לפיה "שירותי

מחלקת ים" המפורטים בהסכמי ההפעלה¹, יינתנו על ידי נותן שירותים, שאיננו אחת מחברות הנמל הנוכחיות.

שירותי מחלקת הים הרלבנטיים, הינם בעיקרם השירותים הנדרשים לצורך הכנסה של כלי שיט מפתח בריכת הנמל אל הרציף או מקשר ימי אליו הם מיועדים להיקשר, וכן הוצאתם מהרציף או המקשר הימי אל מחוץ לבריכת הנמל. לאופן מתן השירותים השפעה על עיתוי כניסת כלי שיט לנמל ספציפי, ויכולת להשפיע על התחרות בין השחקנים השונים בתחום.

כיום ניתנים שירותים אלו לכל הגורמים הפועלים בתחומי נמל חיפה ונמל אשדוד באמצעות מחלקות ים הפועלות, בהתאמה, במסגרת חנ"ח וחנ"א, חברות ממשלתיות בבעלות ממשלתית מלאה אשר הוסמכו בהתאם להוראות חוק רשות הספנות לתת שירותי נמל, האחת בתחום נמל חיפה והשנייה בתחום נמל אשדוד.

יוצא מכאן כי כל אחד מהמפעלים הפרטיים צפוי להתחרות באופן משמעותי מול חנ"ח או מול חנ"א, בהתאמה למיקום המסופים, וקיימת לפי כך, חשיבות לכך כי שירותי הנמל למפעלים הפרטיים, החיוניים לפעילות המסופים הפרטיים, לא יינתנו בידי חנ"ח או חנ"א המתחרים בהם, אלא על ידי גורם בלתי תלוי בהפעלת הנמלים. על כן, מבחינה מהותית, התחייבות של חנ"י למתן שירותי ים למפעלים פרטיים על ידה או נותן שירותים כאמור, נועדה להבטיח, כי שירותים אלה יינתנו באמצעות גורם ניטרלי במטרה להבטיח תחרות יעילה.

החלטת דירקטוריון חנ"י מיום 20 ביוני 2019, היא כי הפתרון הנכון ביותר עבור מתן שירותי ים ייעשה באמצעות שתי חברות בת בבעלותה המלאה של חנ"י, אחת שתפעל בתחום הימי של נמל אשדוד והשנייה שתפעל בתחום הימי של נמל חיפה. על כן, לקראת תחילת פעילותם הצפויה של המפעלים הפרטיים, יש צורך בהשלמת ההערכות למתן שירותי מחלקת הים באמצעות חברות בת של חנ"י.

לשם כך מתקיימים מגעים מורכבים שבסופם, ובכפוף למפורט בהצעת ההחלטה, תועבר פעילות מחלקת הים מכל אחת מחברות הנמל לחברות בת של חנ"י, כאשר כל אחת מחברות הבת תפעל במרחב הנמלי הרלבנטי למתן שירותי ים לכלל הגורמים הפועלים במרחב הרלבנטי.

לשם השלמת המהלך, נדרש לקבל אישור הממשלה בהתאם לחוק החברות הממשלתיות לשורה של החלטות החברות הממשלתיות (חנ"י, חנ"ח, חנ"א) כמפורט בהצעת ההחלטה:

1. אישור לחנ"י לפי סעיפים 6(1) ו-11(א)(1) לחוק החברות הממשלתיות, להוסיף מטרה למטרות חנ"י לביצוע פעולות לניהול התעבורה הימית של כלי שיט בשגרה ובחירום ומתן שירותים בהתאם, במישרין או באמצעות חברות בנות.

2. לאשר לחנ"י, לפי סעיף 11(א)(9) ובהתאם לסעיפים 5 ו-6 לחוק החברות הממשלתיות, בהתאם להחלטת דירקטוריון חברת חנ"י מיום 20 ביוני 2019, להקים שתי חברות בנות ממשלתיות נפרדות לצורך מתן שירותי ים, אחת בתחום נמל אשדוד והשנייה בתחום נמל חיפה כהכרזתם

¹ שירותים אלו כוללים את שירותי מגדל התצפית, שירותי ניתוב וגרירה, ואת הפעולות המבוצעות על ידי רב חובל הנמל.

בהתאם לפקודת הנמלים [נוסח חדש], התשל"א-1971. החברות הבנות שיוקמו יהיו חברות בת ממשלתיות, כהגדרת מונח זה בחוק החברות הממשלתיות, ובהצעת ההחלטה פרטים המתייחסים לחברות בת אלו, ובכלל זה: מטרות חברות הבת, הרכב הון המניות והזכויות הצמודות למניות, הרכב הדירקטוריון, מקורות המימון לפעילות החברות והשר שיהיה אחראי לענייני החברות.

3. אישור מראש לחנ"א ולחנ"ח לפי סעיף 11(א)(8) לחוק החברות הממשלתיות לשינוי ארגון של חברות אלה, בדרך של העברת מחלקות הים של חנ"א וחנ"ח, בהתאמה, לחנ"י או לחברות הבת שלה. ככלל, מקובל לאשר עסקאות של חברות ממשלתיות בהתאם לסעיף 11 לחוק רק לאחר אישורו בדירקטוריון, וככלל, לאחר שהעסקה כבר גובשה. במקרה זה מוצע לתת את אישור הממשלה לחברות מראש, בטרם אושר הסכם להעברת הפעילות בין החברות לבין חנ"י, על מנת לחסוך את הצורך לשוב ולקבל אישור ממשלה בהמשך, לאחר קבלת ההחלטות בדירקטוריון ולאחר גיבושן של העסקאות. לגישתנו, אין מניעה לקבל אישור בדרך זו, שכן קיימת מסוימות מספקת לעסקה, בהתחשב בכך שהפעילות המועברת (מחלקת ים), שהינה כיום חלק מפעילות של חברות ממשלתיות, מוכרת לממשלה ובנוסף, הצעת ההחלטה מתייחסת למחיר העסקה בקובעה כי העברת הפעילות תעשה בתמורה לשווי הוגן, כפי שייקבע על ידי מעריכי שווי מוסכמים. יובהר, כי מאחר שכפי שצויין בדברי ההסבר מדובר בהסכם לענין העברת הפעילות בלבד (לרבות נכסים והתחייבויות), ואינו אמור להתייחס להסדרת הפעילות לאחר מכן, המוסדרת בחוק רשות הספנות, לעמדת גורמי המקצוע אין צורך באישור נוסף של הממשלה לאחר קביעת ההסכמים המפורטים, בהינתן המנגנון של שווי הוגן. בנסיבות אלה אין לגישתנו מניעה למתן אישור מראש כמבוקש. זאת ועוד, בהתחשב בכך שבמקרה זה מאשרת הממשלה את העברת מחלקות הים מראש, ועל מנת להקטין את אי הודאות הכרוכה במתן אישור מראש שאינו מוגבל בזמן, מוצע כי אישור הממשלה לפי סעיף 11(א)(8) יותנה בכך שתתקבל החלטה בדירקטוריון החברות הרלוונטיות, המאשרת את הסכמי ההעברה בין החברות תוך 120 ימים ממועד קבלת הצעת החלטה. מנהל רשות החברות הממשלתיות רשאי להאריך את המועד האמור ב-60 ימים נוספים.

4. סעיף 9 לחוק רספ"ן קובע את תפקידה של חנ"י כיום, שעיקרן ניהול ופיתוח ותחזוקה של המקרקעין והתשתיות הנמליות. לצורך מתן שירותי ים לכלי השיט על פי החלטה זו נדרש לתקן את חוק רספ"ן ולהוסיף תפקיד זה לתפקידי חנ"י. עד לתיקון החקיקה ובעקבות קביעת החלטה זו, מוצע כי יינתן לחנ"י היתר משר התחבורה ושר האוצר לפי סעיף 9(ד)(1) לחוק, לאחר ששקלו כי עצם מתן ההיתר לא יפגע בשימוש נמלי או בפעילותו התקינה של הנמל, המאפשר לה לבצע פעולות בתחום הנמל שאינן מבין תפקידיה, כך שיתאפשר לחנ"י לבצע את הפעילות האמורה, בין בעצמה ובין באמצעות חברות הבת. בהתאם לאישור זה יתוקנו כתבי ההסמכה של חנ"י וחברות הנמל בהתאמה. במסגרת תיקון כתב ההסמכה תוסמך חנ"י למתן שירותי הים בעצמה או באמצעות החברות הבנות. האחריות למתן שירותי הים לרבות הרגולציה תחול על חנ"י. הסדר זה עומד בהוראות סעיף 17 האוסר כיום על קיום בעלות צולבת בין תאגידים מוסמכים.

5. במקביל לכל זאת מוצע לפעול לתיקון חוק רספ"ן כאמור על מנת לאפשר את הסמכת חברות הבת כתאגידים מורשים לפי סעיף 10 לחוק רספ"ן וכן להתאים את תפקידי חנ"י כך שתוכל להחזיק בבעלות של חברת בת הנותנת שירותי ים. התיקון המוצע לחוק יכלול, בין היתר, תיקון של תפקידי חנ"י בסעיף 9 וזאת לצורך הוספת מתן שירותי ים כחלק מתפקידיה על פי החוק וזאת כנדרש על מנת לאפשר את המשך ביצוע הפעילות על ידי חברות הבת שבבעלותה (או במישרין). בנוסף יוצע לערוך תיקון של סעיף 17 לחוק על מנת לאפשר לחנ"י להחזיק בבעלות בחברות הבנות אשר יוסמכו כתאגיד מוסמך.
- מאחר שאין מדובר בפעילות שאמורה להתבצע על ידי גורם אחר בנמל או להוות תחרות עם גורמים אחרים הפועלים בו, הרי שאין פגיעה ברצינות העומד בבסיס סעיף 17 באיסור בעלות צולבת בין תאגידים מוסמכים. יודגש כי הכוונה היא שתיקון סעיף 17 יתייחס לחנ"י ולחברות הבנות שלה בלבד, ולא ייערך כל שינוי בסעיף זה לגבי תאגידים אחרים. שר התחבורה יפעל לקידום הצעת תיקון חוק כאמור עם תחילת פעילותה של כנסת חדשה.
- מוצע כי עם השלמת תיקון חוק רספ"ן יוסמכו חברות הבת על ידי שר התחבורה ושר האוצר בהתאם לסעיף 10 לחוק רספ"ן כתאגידים מורשים למתן שירותי הים באופן בלעדי כמפורט בהחלטה זו ובהתאמה יתוקן גם כתב ההסמכה של חנ"י.
- מוצע להנחות את השרים להפעיל את סמכויותיהם כך שחברת הבת שתוסמך למתן שירותי הים תבצע את הפעילות באופן בלעדי בכל תחום הים שלגביו הוסמכה עד שנת 2054 או עד תום תקופת ההסמכה לפי המוקדם. תקופת ההסמכה של חברות הבת נגזרה מתקופת ההסמכה של חנ"י, מתוך תפישה שחברות הבת, ככל חברת בת, סמכויותיה מותוות בהתאם לסמכויות חברת האם. לפיכך הותאמו תקופות ההסמכה בין החברות.
6. דברי ההסבר לסעיפים הרלבנטיים בהצעת ההחלטה המתייחסים לאישורים לפי חוק החברות הממשלתיות המפורטים לעיל, מהווים חוות דעת לפי סעיפים 5(א) ו-11(ב) לחוק החברות הממשלתיות, לפי הענין, כנדרש בהתאם לחוק החברות הממשלתיות.

קבלת החלטה בתקופת בחירות

כפי שפורט בדברי ההסבר להצעת ההחלטה, ההחלטה לפעול לכך שפעילות מחלקות הים תתבצע באמצעות חברות בת של חנ"י נתקבלה זה מכבר על ידי שר התחבורה כבר לפני מספר שנים והיא מהווה הנחת עבודה ביחס לכל אחת מן החלופות שאליון נערכים הגורמים הרלבנטיים. ההחלטה כי העברת מחלקות הים תתבצע לחברות בת של חנ"י אף עוגנה במסמך עקרונות בעניינים שונים הנוגעים לרפורמה בנמלים, שנחתם בין חנ"י להסתדרות ואשר גורמי המדינה הרלבנטיים הודיעו עוד טרם תקופת הבחירות (ביום 18.12.2018) כי הוא מקובל עליהם.

החלטה זו הינה תוצר של עבודת מטה סדורה, במסגרתה נבחנו על ידי גורמי הממשלה השונים, ובהם משרדי התחבורה, האוצר (אגף התקציבים) ורשות החברות הממשלתיות חלופות שונות להעברת פעילות מחלקות הים, כאשר מכלול השיקולים הרלבנטיים הובילו למסקנה כי הדרך הנכונה לביצוע המהלך הינו באמצעות העברת הפעילות לחברות בנות ממשלתיות של חנ"י.

משכך, אין בהחלטה דבר הנוגע למדיניות חדשה, וההחלטה מהווה אך כלי ליישומה של מדיניות קיימת.

לצד זאת קיימת דחיפות בקבלת ההחלטה, ודחייתה עלולה לגרום לנזקים. בשים לב למועד הצפוי לתחילת פעילות המפעילים הפרטיים, המוערך להיות בין החודשים ינואר 2021 עד אפריל 2021 ופרק הזמן הנדרש קודם לכן להערכות למתן השירותים, נדרשת הקמה מיידית של חברות הבת. בהקשר זה יובהר, כי לצורך ההערכות המתאימה והנכונה של החברות הבנות למתן שירותים לכלל הגורמים הפועלים בנמל חיפה ובנמל אשדוד, לרבות מינוי האורגנים, יצירת מערך הסכמים ועוד נדרשת תקופת היערכות של חצי שנה לפחות.

ברי, כי הימנעות מהקמה מיידית של החברות הבנות יכולה להביא לכשלים בפעילות מחלקת ים שתיתן שירות למסופים החדשים, ובכך לחשוף את ממשלת ישראל וואו החברה אל מול המפעילים הפרטיים נוכח הסכמי ההפעלה שנכרתו, וכך יכולה להיות פגיעה באינטרס הציבור במימוש הרפורמה בנמלים, עליה עמלים כלל גורמי המדינה הרלבנטיים, יחד עם חנ"י, מזה שנים רבות (למעלה מעשור), כאשר מימוש הרפורמה מצוי בישורת האחרונה.

מדובר בהחלטה אשר נועדה לאפשר עמידה במחויבות חוזית, אשר חברה ממשלתית נטלה על עצמה בהתאם לאישורים הנדרשים שנתקבלו כדין ובהתאם למדיניות הממשלה שיישומה החל עוד בשנת 2007.

בהתחשב בכך שכפי שהוסבר לעיל, קבלת החלטת הממשלה המוצעת נדרשת במועד זה על מנת לאפשר היערכות של חנ"י לתחילת פעילות המסופים הפרטיים ברבע הראשון של שנת 2021, בהתאם להתחייבויות החוזיות שקיבלה על עצמה חנ"י, זמן רב לפני תחילת תקופת הבחירות, ומכיוון שהמתווה המוצע הינו תוצר של עבודת מטה של גורמי המקצוע בממשלה ושל חנ"י, קבלת ההחלטה במועד זה תואמת את העקרונות שנקבעו על ידי היועץ המשפטי לממשלה והמשנה ליועץ המשפטי לממשלה (ציבורי-חוקתי) במכתביהם מיום 27.12.18 בקשר לקבלת החלטות ממשלה בתקופת בחירות.

מעבר לכך נבקש לציין כי אף שלא חל שינוי באמות המידה שנקבעו על ידי היועץ המשפטי לממשלה בדצמבר 2018, התארכות חריגה ובלתי צפויה מראש של תקופת הבחירות עשויה, בהתאם למכתבו של משנה ליועץ המשפטי לממשלה (ציבורי-חוקתי) מיום 25.12.19 להעניק משקל רב יותר לצורך בהבטחת המשך העשייה השלטונית במסגרת בחינה פרטנית של החלטה נתונה.

קשיים משפטיים, ככל שישנם, ודרכי פתרונם

לא רלוונטי.

עמדתם של היועצים המשפטיים של משרדים אחרים שהצעת ההחלטה נוגעת להם

משרד המשפטים אישר כי אין מניעה להעלות את הצעת ההחלטה לדיון בממשלה בתקופת בחירות.

עמדת היועצים המשפטיים של המשרדים שהשרים העומדים בראשם מגישים את ההצעה

עמדת היועץ המשפטי למשרד האוצר, היועצת המשפטית של משרד התחבורה והיועצת המשפטית של רשות החברות הממשלתיות, היא שאין מניעה משפטית לאשר את ההחלטה.

| שם | תפקיד | חתימה |
|-----------|--|-------|
| אסי מסינג | היועץ המשפטי למשרד האוצר | _____ |
| מלי סיטון | היועצת המשפטית למשרד התחבורה | _____ |
| דלית זמיר | היועצת המשפטית, רשות החברות הממשלתיות | _____ |

תאריך : _____