

מתן סיוע לחברת נמל אילת בע"מ

הצעה להחלטה

מ ח ל י ט י ם, נוכח מתקפות החות"ים כנגד כלי שיט ישראלים ובין-לאומיים שיעדם ישראל ונמל אילת, ולנוכח השיבושים הנרחבים בנתיב הסחר בים האדום שהובילו לירידה נרחבת בפעילות נמל אילת, ובהמשך להחלטת ממשלה 4549 מיום 12 באפריל 2012 שעניינה "הכרה בנמל אילת כנכס לאומי אסטרטגי והכרזה עליו כאזור עדיפות לאומית".

1. להנחות את משרד התחבורה והבטיחות בדרכים להקצות מענק לחברת נמל אילת בע"מ בעד השתתפות בהוצאותיה בתקופה שבין מרץ 2024 ועד מאי 2025, לפי העקרונות שנקבעו בסעיפים 38 עד 38ז, 38יא, 38יג, 38יד(א) לחוק מס רכוש וקרן פיצויים, התשכ"א-1961 ובתקנות שהותקנו לפי סעיף 38יז(ב) לחוק, בשינויים המחויבים בסך של עד 15,015,546 ש"ח.
2. תשלום המענק ייעשה בשתי פעימות כאשר הפעימה הראשונה לא תעלה על 5 מלש"ח. הענקת הפעימה השנייה של המענק לחברת נמל אילת מותנית בתשלום חובה של חברת נמל אילת בעד דמי שימוש קבועים למדינה לפי חוק רשות הספנות והנמלים, התשס"ד-2004 לשנים 2023-2024 באמצעות חברת נמלי ישראל.
3. לצורך מימון החלטת הממשלה, יוקצה סך של עד 15,015,546 ש"ח מתקציב משרד התחבורה והבטיחות בדרכים לשנת 2025.

דברי הסבר

רקע כללי ונתונים כלכליים והשפעה על משק המדינה

נמל אילת הוא שערה הדרומי של ישראל, ומאפשר הפלגה ישירה לשווקי אסיה, מזרח-אפריקה ואוקיאניה. החל משנת 2013 בעקבות הליך הפרטת הנמל ומכירת מניות חברת נמל אילת בע"מ על ידי המדינה, נמל אילת מופעל על ידי זכיון פרטי. חלק הארי של פעילות הנמל הינו מתן שירותי נמל לכלי רכב המיובאים מאסיה, וכמו כן למטעני מינרלים : אשלג ופוספטים בייצוא.

ממשלת ישראל בהחלטותיה בחלוף השנים הכירה בנמל אילת כנכס לאומי אסטרטגי בהיותו שער הכניסה הדרומי למדינת ישראל ואף הכריזה עליו בעבר כאזור עדיפות לאומית, תוך הבהרת החשיבות למשך פעילותו.

כשבועיים לאחר תחילת מלחמת "חרבות ברזל" באוקטובר 2023, החלו המורדים החותיים בתימן לתקוף כלי שיט בנתיב הסחר בים האדום, כשהם מצהירים בפומבי על כוונה לפגוע בכל כלי-שיט המזוהה עם ישראל או משרת את כלכלתה. החותיים התמקדו באוניות שיעדן נמל אילת, יצרו שיבושים נרחבים בנתיב הסחר בים האדום, והפחיתו משמעותית את השימוש בו. איום זה גרם לחוסר פעילות מתמשך בנמל אילת, אשר תלוי לחלוטין בנתיב הסחר של הים האדום.

על פי נתונים שסופקו על ידי רשות הספנות והנמלים וחברת נמלי ישראל בע"מ, בשנת 2023 הכנסות חברת נמל אילת בע"מ הסתכמו לסך של 212 מיליון ש"ח, ואילו, בשנת 2024, כאשר נתיב הסחר נסגר, הכנסות חברת הנמל הסתכמו לסך של 42 מיליון ש"ח אשר מהווים ירידה של 80% בהכנסות. בנוסף, בשנת 2023 פקדו את נמל אילת מעל 134 אוניות, ונפרקו כ-150,000 כלי רכב ולעומת זאת, בשנת 2024 לא נפרקו כלי רכב כלל ופקדו את הנמל כ-16 אוניות סה"כ. בשנת 2025 נמשכה המגמה ומתחילת שנה זו פקדו את נמל אילת 6 אוניות בלבד (נכון ליום 17.5.25).

נמל אילת הוא הנמל המסחרי הישראלי היחיד הממוקם בים סוף, ולכן הוא הנפגע המרכזי של מתקפות החותיים על כלי שיט בנתיב השיט באזור זה. בעוד שעסקים אחרים באילת, שנפגעו מירידה בתיירות בעקבות המלחמה, התאוששו וחזרו לפעול, נמל אילת כמעט ואינו מתפקד מאז תחילת הלחימה, וזאת בשל הפסקה כמעט מוחלטת של תנועת אוניות אליו. ייחודיות זו ממקמת את נמל אילת, שמוגדר כנכס אסטרטגי, במצב חריג, הן ביחס לנמלים אחרים בישראל והן ביחס לשאר כלכלת העיר.

בעקבות הירידה המשמעותית בפעילות הנמל, המדינה העניקה לחברת נמל אילת בע"מ סיוע במספר אפיקים :

א. במסגרת מאמצי הממשלה לסייע לעסקים בהתמודדות עם הפגיעה בפעילות הכלכלית הסדירה שלהם בעקבות פעולות הלחימה הממושכות במסגרת מלחמת "חרבות ברזל", נחקק חוק התוכנית לסיוע כלכלי (הוראת שעה – חרבות ברזל), התשפ"ד-2023, שבמסגרתו תוקן חוק מס רכוש וקרן פיצויים,

התשכ"א-1961 (להלן – **חוק מס רכוש וקרן פיצויים**), כך שנקבע בו מתווה פיצוי לעסקים קטנים ובינוניים להשתתפות בהוצאותיהם הקבועות ובחלק מהוצאות השכר שלהם לגבי נזקים שאירעו בתקופה שמה-7 באוקטובר 2023 עד ה-31 בדצמבר 2023.

ב. בהתאם להחלטה מס' 1637 מיום 31 במרץ 2024 שעניינה "מענק סיוע לעסקים ברשויות מקומיות מוטות תיירות - "חרבות ברזל"" (להלן – **החלטת הממשלה בעניין סיוע לעסקים ברשויות מוטות תיירות**), שקבעה המשך מתן מענק עבור הוצאות בהתאם לחוק מס רכוש וקרן פיצויים, לעסקים ברשויות מקומיות מוטות תיירות, ובכלל זאת לעסקים בעיר אילת בשל נזקים שאירעו בתקופה של ינואר ופברואר 2024.

ג. דחיית המועד לתשלום דמי שימוש קבועים למדינה בהתאם לחוק רשות הספנות והנמלים, התשס"ד-2004, בגובה 1.6 מיליון ש"ח בשל רבעון 4 לשנת 2023 ובגובה כ-1.6 מיליון ש"ח נוספים בגין שנת 2024 כולה. דחיות מועד אלו ניתנו מספר פעמים במהלך שנת 2024, עד להארכה סופית שניתנה עד לסוף אותה שנה. בפועל, עד היום חברת נמל אילת לא העבירה למדינה את החוב בסך כ-3.2 מיליון ש"ח עבור דמי השימוש הקבועים של 5 רבעונים, על אף שלא ניתנה הארכה נוספת מעבר לסוף שנת 2024.

ד. ערבות מדינה להלוואה בגובה 30 מיליון ש"ח שהוצעה לנמל. בפועל, חברת נמל אילת בע"מ נטלה הלוואה בערבות מדינה בגובה 16 מיליון ש"ח.

בשים לב לירידה המשמעותית בפעילות נמל אילת כמפורט לעיל, ובעקבות מצבו הייחודי של נמל אילת, מוצע להנחות את משרד התחבורה והבטיחות בדרכים לפעול להענקת מענק בעד השתתפות בהוצאות עבור חברת נמל אילת בע"מ, בתקופה שבין מרץ 2024 ועד מאי 2025. משרד התחבורה יפנה לרשות המיסים לקבלת תחשיב גובה המענק, המבוסס על המנגנון שנקבע בהחלטת ממשלה בעניין סיוע לעסקים ברשויות מוטות תיירות. המענק האמור יינתן בעד השתתפות בהוצאות של חברת נמל אילת, תוך אימוץ העקרונות שנקבעו בחוק מס רכוש וקרן פיצויים, ובהתאם לתחשיב שייערך על ידי רשות המיסים.

בנוסף מוצע להסדיר את תשלום חוב החברה למדינה בגין דמי שימוש קבועים לשנים 2024-2023 כתנאי להענקת המענק.

תקציב

לצורך מימון ההחלטה, יוקצה סך של עד 15,015,546 ש"ח מתקציב משרד התחבורה והבטיחות בדרכים לשנת 2025.

השפעת ההצעה על מצבת כח האדם

אין.

עמדת שרים אחרים שההצעה נוגעת לתחום סמכותם

אין.

החלטות קודמות של הממשלה בנושא

החלטה מס' 4549 מיום 12 באפריל 2012 שעניינה "הכרה בנמל אילת כנכס לאומי אסטרטגי והכרזה עליו כאזור עדיפות לאומית".

החלטה מס' 1637 מיום 31 במרץ 2024 שעניינה "מענק סיוע לעסקים ברשויות מקומיות מוטות תיירות - "חרבות ברזל"".

עמדת היועץ המשפטי של המשרד יוזם ההצעה

חוות דעתו של היועץ המשפטי של המשרד האוצר מצורפת להצעה להחלטה.

סיווגים*

סיווג ראשי: ביצועי

תחום פעולה עיקרי: תשתיות וסביבה

מגשים:
שר האוצר
שרת התחבורה והבטיחות בדרכים

י"ב בסיון התשפ"ה
08 ביוני 2025

נושא הצעת ההחלטה:

מתן סיוע לחברת נמל אילת בע"מ.

תמצית ההצעה בהתייחס להיבטיה המשפטיים:

כמפורט בדברי החסבר להצעת ההחלטה וכמפורט להלן:

נוכח מתקפת הטרור הרצחני שהתרחשה ביום 7 באוקטובר 2023 וכתוצאה ממלחמת "חרבות ברזל" אשר החלה בעקבותיה, ישנה פגיעה כלכלית מתמשכת במשק בכלל ובנמל אילת בפרט.

סעיף 36 לחוק מס רכוש וקרן פיצויים, התשכ"א-1961 (להלן – **חוק**), מקנה סמכות לשר האוצר, באישור ועדת הכספים של הכנסת, לקבוע שישולמו פיצויים למי שהיה לו הפסד או מניעת רווח כתוצאה מנזק מלחמה.

בהתאם לאמור, הותקנו תקנות מס רכוש וקרן פיצויים (תשלום פיצויים) (נזק מלחמה ונזק עקיף), התשל"ג-1973 (להלן – **התקנות העיקריות**), הקובעות, בין היתר, שיעורי פיצוי לנזק עקיף ואת שווי הנזק שבשלו יינתן פיצוי. במסגרת זו נכללים מנגנוני פיצוי בגין נזק עקיף ליישובים שנקבעו כיישובי ספר (להלן – **פיצוי במסלול האדום**). תביעת הפיצוי במסגרת המסלול האדום אינה מוגבלת לאופן חישוב כזה או אחר, והוא ניתן ללא מגבלת סכום פיצוי מקסימלי (תקרה). עם זאת, פיצוי זה ניתן תחת מגבלות שונות לרבות דרישת הפסקת פעילות ממושכת, והמבקש נדרש להוכיח את התרחשות הנזק העקיף, היקפו והקשר הסיבתי בינו ובין אירוע הלחימה.

במסגרת מאמצי הממשלה לסייע לעסקים בהתמודדות עם הפגיעה בפעילות הכלכלית הסדירה שלהם בעקבות פעולות הלחימה הממושכות, נחקק חוק התכנית לסיוע כלכלי (הוראת שעה – חרבות ברזל), התשפ"ד-2023, שבמסגרתו תוקן החוק ונקבע בו מתווה פיצוי על ההוצאות הקבועות וחלק מהוצאות השכר עד ליום 31 בדצמבר 2023, לו הייתה זכאית בין היתר חברת נמל אילת בע"מ.

בנוסף למתווה הפיצוי האמור שנקבע לעסקים בכל הארץ לפי חוק התכנית לסיוע כלכלי, הותקנו תקנות מס רכוש וקרן פיצויים (תשלום פיצויים) (נזק מלחמה ונזק עקיף) (חרבות ברזל) (הוראת שעה), התשפ"ד-2023 (להלן – **תקנות הוראת השעה**), שבחן נקבע פיצוי מוגדל לאזורים שנפגעו מהלחימה באופן מיוחד וממושך (להלן – **האזור המיוחד**), בתקופה שמיום 7 באוקטובר 2023 ואילך, וזאת בהתחשב בהגבלות הביטחוניות שחלו על הפעילות באותם אזורים, לרבות שימוש בתשתיות אזרחיות, הגבלות תנועה ונוכחות כוחות צבא בשטח היישובים. יצוין כי בכל הקשור לחלק מהאזורים המיוחדים בדרום, משך תקופת הפיצוי נקבע בהתחשב באירועי הלחימה החריגים, עוצמתם, היקפם ומשכם, אשר אינם דומים לסבבים הלחימה הקודמים שהתנהלו באזור הדרום. נסיבות אלו לכשעצמן, יצרו השפעה כלכלית מצטברת וממושכת על יכולת הפעילות של עסקים באזור המיוחד.

בהחלטת ממשלה מס' 1637 מיום 31 במרץ 2024 שעניינה "מענק סיוע לעסקים ברשויות מקומיות מוטות תיירות - "חרבות ברזל"" (להלן – **החלטת הממשלה בעניין סיוע לעסקים ברשויות מוטות תיירות**), נקבע, כי יינתן מענק בעד השתתפות בהוצאות בהתאם לחוק, לעסקים ברשויות מקומיות מוטות תיירות, ובכלל זאת לעסקים בעיר אילת, לרבות חברת נמל אילת בע"מ, בשל נזקים שאירעו בחודשים ינואר ופברואר לשנת 2024.

כשבועיים לאחר תחילת מלחמת "חרבות ברזל" באוקטובר 2023, החלו המורדים החות'ים בתימן לתקוף כלי שיט בנתיב הסחר בים-סוף, כשהם מצהירים בפומבי על כוונה לפגוע בכל כלי-שיט המזוהה עם ישראל או משרת את כלכלתה. החות'יים התמקדו באוניות שיעדן נמל אילת, יצרו שיבושים נרחבים בנתיב הסחר בים האדום, והפחיתו משמעותית את השימוש בו. איום זה גרם לחוסר פעילות מתמשך בנמל אילת, אשר תלוי לחלוטין בנתיב הסחר של ים סוף.

נמל אילת הוא הנמל הישראלי היחיד הממוקם בים סוף, ולכן הוא הנפגע המרכזי של מתקפות החות'יים בנתיב השיט באזור זה. בעוד שעסקים אחרים בעיר אילת, שנפגעו מירידה בתיירות בעקבות המלחמה, התאוששו וחזרו לפעול, נמל אילת כמעט ואינו מתפקד מאז תחילת הלחימה, וזאת בשל הפסקה כמעט מוחלטת של תנועת אוניות אליו.

יובהר, כי הצעת ההחלטה מבוססת על שיקולים מקצועיים המייחדים את הפגיעה הכלכלית של נמל אילת, המוגדר כנכס אסטרטגי לפי החלטה מס' 4549 מיום 12 באפריל 2012 שעניינה "הכרה בנמל אילת כנכס לאומי אסטרטגי והכרזה עליו כאזור עדיפות לאומית". הפגיעה הכלכלית בחברת נמל אילת בע"מ חריגה הן, ביחס לנמלים אחרים בישראל והן, ביחס לעסקים אחרים בעיר אילת.

נוכח הפגיעה בחברת נמל אילת בע"מ כמתואר לעיל ולאור מצבו הייחודי של נמל אילת, מוצע להקצות לחברת נמל אילת בע"מ מענק בעד השתתפות בהוצאות בשל נזקים שאירעו להם בתקופה שבין מרץ 2024 ועד מאי 2025.

המענק האמור יינתן בעד השתתפות בהוצאות של חברת נמל אילת בע"מ, זאת לפי העקרונות שנקבעו בחוק כמפורט בהצעת ההחלטה.

קשיים משפטיים, ככל שישנם, ודרכי פתרונם:

כמפורט לעיל, הטעם למתן סיוע עבור חברת נמל אילת בע"מ מבוסס על ייחודו של נמל אילת והפגיעה המוגברת בו בעת המלחמה.

מוצע לקבוע כי המענק יינתן כמענק מינהלי לפי החלטת ממשלה, מכוח סמכותה השיורית של הממשלה לפי סעיף 32 לחוק יסוד: הממשלה.

סעיף 32 לחוק יסוד: הממשלה קובע כי "הממשלה מוסמכת לעשות בשם המדינה, בכפוף לכל דין, כל פעולה שעשייתה אינה מוטלת בדין על רשות אחרת". הוראה זו טומנת בחובה שתי מגבלות להפעלת הסמכות השיורית של הממשלה – הראשונה, הפעלת הסמכות "בכפוף לכל דין" והשנייה, הפעלת הסמכות רק מקום שבו אין חקיקה שמסדירה את אותו נושא או שהחקיקה שמסדירה את אותו נושא אינה יוצרת הסדר שלילי שמונע את הפעלתה.

כלל ההסדרים הראשוניים נדון בהלכה הפסוקה במספר פסקי דין. כפי שציין כב' המשנה לנשיאה אליקים רובינשטיין (כתוארו דאז) בפסק דינו בדעת מיעוט בבג"צ 4374/15 התנועה למען איכות השלטון בישראל נ' ראש

ממשלת ישראל (פורסם בנבו) (להלן – עניין מתווה הגז), "הכלל בדבר הסדרים ראשוניים הוא בעצמו" עדיין בגדר הסדר ראשוני" (זמיר א, בעמ' 215). ההבחנה בין הסדר ראשוני להסדר משני אינה חפה מקשיים, ומידת הפירוט הנדרשת מן ההסדר הראשוני אינה ברורה ותלויה בנסיבות המקרה."

בבג"ץ 3267/97 רובינשטיין נ' שר הביטחון, פ"ד נב (5), 481 (1998), קבע כב' הנשיא ברק (כתוארו דאז) כי תורת ההסדרים הראשוניים הולמת "עניינים מיוחדים במינם המחייבים הכרעה עקרונית בשאלת יסוד המפלגת את החברה הישראלית". עוד ראו פסק דינה של כב' השופטת מרים נאור (כתוארה דאז) בדעת יחיד בבג"ץ 4253/92 ראש עיריית טבריה נ' היועץ המשפטי לממשלה (פורסם בנבו).

כלל ההסדרים הראשוניים מבוסס על שני טעמים: להגן ככל הניתן על חירויות הפרט וקביעת גבולות סמכותה של הרשות המבצעת ביחסיה עם הרשות המחוקקת. ראו למשל: סעיף 35 לפסק דינו של כב' המשנה לנשיא (בדימוס) מישאל חשין ז"ל בבג"ץ 11163/03 ועדת המעקב העליונה לענייני הערבים בישראל נ' ראש ממשלת ישראל, פ"ד סא (1) 1 (2006) (להלן – עניין ועדת המעקב).

בהתאם לכלל האמור, הסמכת המינהל לחקיקת משנה או להוראת מינהל היא הסמכה לקביעתם של הסדרים משניים ועל הסדרים ראשוניים הקובעים את המדיניות הכללית ואת העקרונות המנחים להיקבע בחוק של הכנסת.

בהלכה הפסוקה נקבעו אמות מידה שונות לבחינת השאלה האם הסדר מהווה הסדר ראשוני או הסדר משני על רקע נסיבות קונקרטיות. כך, יש לשקול את מידת ההשפעה של ההסדר על הציבור, היקף הפגיעה בזכויות הפרט הכרוכה בו, ההשלכות הכספיות שלו, הדחיפות שבה יש להסדיר את העניין, מידת המורכבות והידע המקצועי הנדרש, חשיבותו ומהותיותו של ההסדר וכן גם את היותו שנוי במחלוקת ציבורית. ראו למשל: עניין ועדת המעקב, ופסקה קלג לפסק דינו של כב' המשנה לנשיאה אליקים רובינשטיין (כתוארו דאז) בעניין מתווה הגז.

יצוין כי בכל הקשור להקצאת תקציבים, בעניין ועדת המעקב ציין כב' המשנה לנשיא (בדימוס) מישאל חשין ז"ל בסעיף 43 לפסק דינו כי "כהנחת מוצא נוכל לומר, כי חלוקת כספים בידי הממשלה – מכוח חוק התקציב, כמובן – מבלי שהכנסת נתנה דעתה לאותה חלוקה באורח מפורש ומפורט, פירושה אינו אלא זה, שהממשלה – היא ולא הכנסת, קבעה הסדר ראשוני לחלוקה. וביודענו כי הממשלה נעדרת סמכות היא לקבוע הסדרים ראשוניים אלא אם הוסמכה לדבר בחוק, נדע כי חלוקת כספים כזו אין היא בסמכותה גם אם נועדה היא למטרה ראויה. אלא שלא כך יהיה בכל מקרה ומקרה, וכל מקרה יידרש לדיון משלו. כזאת נוכל לומר, ש"אם מעניק חוק התקציב סמכות לממשלה להוציא כך-וכך מיליארדי שקלים, בלא שיש בנמצא חוק ספציפי ומפורט הקובע תנאים וסייגים ומדיניות ספציפיים – קרא: בלא שנחקק חוק הקובע הסדרים ראשוניים – שקול המעשה לדלגציה של סמכות החקיקה מן הכנסת לממשלה. וכזאת לא ייכון במשטר דמוקרטי הבנוי על עקרון ביזור הסמכויות" (פרשת שמעוני, בפיסקה 3 לחוות דעתי)".

בענייננו, אין הסדרה בחוק שנוגעת למצב הדברים שהצעת ההחלטה נועדה לתת לו מענה, עת שמדובר בסיוע לחברה מסחרית אשר ממוקמת ביישוב שאינו מוגדר כיישוב ספר. כמו כן, במקרה זה לא חלות על פעילות חברת נמל אילת בע"מ הגבלות שקבע פיקוד העורף והנזקים אינם נזקי מלחמה כהגדרתם בחוק.

בנוסף, כאמור בהלכה הפסוקה, כל מקרה ומקרה יידרש לדיון משלו. בהקשר זה נציין כי משרדי הממשלה השונים מקצים מענקים מינהליים, בהיקפים ניכרים ולקבוצות זכאים שונות, וזאת מכוח הסמכות השירותית של הממשלה לפי סעיף 32 לחוק יסוד: הממשלה גם בתקופה רגילה. חלק מההקצאות האמורות ניתנות שלא באופן חד-פעמי ובמשך מספר שנים. כך למשל, סבסוד מעונות יום בהיקף של כ-1.2 מיליארד ש"ח בשנה לאוכלוסייה של כ-120 אלף משפחות. סיוע בשכר דירה במשרד השיכון בהיקף של כ-2 מיליארד ש"ח בשנה לאוכלוסייה של כ-170 אלף משפחות. סבסוד צהרונים במשרד החינוך בהיקף של כ-1 מיליארד ש"ח בעבור כ-230,000 ילדים. כך, במשרד הכלכלה קיימים חמישה מסלולים של מענקים מינהליים, בהיקף של למעלה ממיליארד ש"ח. ברשות החדשנות מחלקים מענקי מו"פ בהיקף של למעלה ממיליארד שקל בשנה וכיו"ב.

העלות התקציבית של ההחלטה המוצעת נאמדת בסך של כ-15 מיליון ש"ח. תכלית הפעולה היא לתת מענה דחוף לחברת הנמל אשר ניזוקה נוכח המצב בחודשים מרץ 2024 ועד מאי 2025 בצורה ייחודית, כמתואר לעיל. בנוסף, אין חולק כי לא מדובר בעניין מיוחד במינו המחייב הכרעה עקרונית בשאלות יסוד והוא אינו כולל פגיעה בזכויות הפרט. עוד יצוין, כי הפעולה אין עניינה בקביעת מסלול מתמשך לקבלת מענקים, אלא קביעת זכאות חד-פעמית לקבלת מענק בעת הנוכחית. מצב הדברים הקיים אינו מחייב, לטעמי, קביעת הסדר ראשוני ועל כן הממשלה יכולה בהתאם לסעיף 32 לחוק יסוד: הממשלה לקבוע את ההסדר המוצע בהצעת ההחלטה.

באשר לטענות אפשריות של חברות נמל ותאגידים מורשים בהתאם לחוק רשות הספנות והנמלים, תשס"ד-2004, כאמור, נמל אילת הוא הנמל הישראלי היחיד הממוקם בים סוף, ולכן הוא הנפגע המרכזי של מתקפות החותיים בנתיב השיט באזור זה.


כמו כן, באשר לטענות אפשריות מצד עסקים שנסמכים על פעילות חברת נמל אילת בע"מ, מבדיקה שערכו גורמי המקצוע עולה כי חלק מעסקים הללו העבירו את פעילותם לחברות נמל ותאגידים מורשים אחרים ולמיטב הידיעה לא קיימים עסקים שכל פעילותם נסמכת אך ורק על פעילות חברת נמל אילת בע"מ. אשר על כן, בהתחשב בתכלית המענק ובהשפעת אירועי הלחימה על חברת נמל אילת בע"מ, התנאים האמורים מבססים הבחנה עניינית בין קבוצות העסקים בדבר מתן סבסוד כאמור.

עמדת היועצים המשפטיים של משרדים אחרים שהצעת ההחלטה נוגעת להם:

היועצת המשפטית של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים – אין מניעה משפטית לקידום ההחלטה.

עמדת היועץ המשפטי של המשרד שהשר העומד בראשו מגיש את ההצעה:

בכפוף לכל האמור לעיל, אין מניעה משפטית לקבלת החלטת הממשלה.


חתימה

היועץ המשפטי של משרד האוצר

דודי קופל

תפקיד

שם