

משרד התשתיות הלאומיות

הצעת התקציב של משרד התשתיות הלאומיות לשנות הכספים 2009-2010 (סעיף 34 וסעיף 3210) מסתכמת בכ-233 מיליון ש"ח בהוצאה ובכ-5 מיליון ש"ח בהרשאה להתחייב לשנת הכספים 2009. מזה, משרד התשתיות הלאומיות (סעיף 34) כ-82 מיליון ש"ח בהוצאה וכ-5 מיליון ש"ח בהרשאה להתחייב והוצאות משק הדלק (סעיף 3210) כ-151 מיליון ש"ח בהוצאה.

הצעת התקציב לשנת הכספים 2010 מסתכמת בכ-261 מיליון ש"ח בהוצאה ובכ-49 מיליון ש"ח בהרשאה להתחייב. מזה, משרד התשתיות הלאומיות (סעיף 34) כ-102 מיליון ש"ח בהוצאה וכ-49 מיליון ש"ח בהרשאה להתחייב והוצאות משק הדלק (סעיף 3210) כ-160 מיליון ש"ח בהוצאה.

נושאים מרכזיים בתחום האנרגיה

משק החשמל

מבנה ענפי תומך תחרות – בהתאם להחלטת הממשלה מספר 125, מיום 22 באוגוסט 1999, ובהתאם לחוק משק החשמל התשס"ו-1996, יש לפעול ליישום השינוי המבני במשק החשמל במטרה ליצור תנאים להתפתחותה של תחרות לטובת כלל הצרכנים.

במהלך 2003, בעקבות המלצות הוועדה הבין-משרדית לשינויים מבניים במשק החשמל, אושר תיקון לחוק משק החשמל, ולפיו הוטלו מגבלות על אחזקה צולבת בין מקטעי משק החשמל (ייצור, הולכה וחלוקה). בהתאם לתיקון החוק, החל ממרס 2006, תופרדנה פעילויות חברת החשמל במקטעים השונים.

בעקבות עבודת הצוות ומסמך המנכ"לים, כאמור לעיל, קיבלה הממשלה החלטה מספר 463 מיום 12 בספטמבר 2006, על אופן פיצול חברת החשמל לישראל, וכן הסמיכה צוות להידברות בין המדינה לבין ההנהלה ועובדי החברה בנושא השינוי המבני ולעריכת משא ומתן עם ארגון העובדים על זכויותיהם. חוק משק החשמל (תיקון מספר 5), התשס"ז-2007 כולל פיצול של מקטע הייצור לארבע חברות ייצור לפחות, בעלות תמהיל דלקים דומה; ופיצול של מקטע החלוקה לארבע חברות, לחברת בת להולכה ולחברה ממשלתית נפרדת לניהול המערכת הכוללת את ניהול הסחר ואת התכנון לטווח ארוך. כמו כן נקבע כי השירותים הנוספים (כגון נושאי התכנון והביצוע של חברת החשמל לישראל) יוצאו מהחברה לחברות בת, וכי בהמשך תוכל חברת החשמל לישראל לעסוק בתחומים נוספים שאינם בתחום החשמל.

עוד נקבע בחוק משק החשמל כי עד ליום 2 בנובמבר 2007, יוציאו השרים צווים מפורטים ליישום הרפורמה, בהתאם להסכמות שיושגו במשא ומתן המתקיים בין נציגי הממשלה לבין נציגות העובדים, וכי אם לא תושג הסכמה, יוציאו צווים התואמים את מבנה חברת החשמל כפי שהוא בא לידי ביטוי בחוק משק החשמל.

הסכמות כאמור לא הושגו, ולפיכך נקבע בהחלטת ממשלה מספר 3704 מיום 30 ביוני 2008, על הקמת חברה ממשלתית לניהול המערכת ועל הקמת חברת ייצור חשמל ממשלתית אלטרנטיבית. צוות היגוי ממשלתי המליץ לשרים על ההסדרים הנדרשים, לרבות מבנה ההון, הנכסים, המימון, העובדים ותיקוני חקיקה ככל שיידרשו לצורך פעילותן של החברות. בהחלטה הובהר שתינתן עדיפות ליצרני חשמל פרטיים בהקמת יחידות הייצור מתוך כוונה שהחברה הממשלתית הנוספת לא תפגע בתחרות העתידית בענף.

יצרנים פרטיים – ייצור חשמל פרטי הינו כלי משמעותי בפתיחת משק החשמל לתחרות. ייצור החשמל הפרטי צפוי לענות על הצורך בגיוון מקורות וביצירת מסגרת שוק תחרותית תוך הפחתת עלויות בייצור החשמל. זאת ועוד, בשנים הקרובות יהיה צורך בהגדלת כושר ייצור החשמל של המשק הישראלי, זאת על מנת לעמוד בביקושי המשק ההולכים וגדלים ולהתאים את היצע החשמל במדינה לביקוש. על כן גוברת החשיבות לעודד ולקדם ייצור חשמל פרטי. כיום, על אף החלטות הממשלה בדבר עידוד ייצור חשמל פרטי, הייצור הפרטי נע בין 2% ל-3% בלבד מייצור החשמל במשק.

יצרני החשמל הפרטיים פועלים על פי שיטת הרישיונות. שיטה זו מבוססת על מתן רישיונות ליזמים פרטיים, המציגים זיקה לקרקע והון מספק, במטרה שיקימו תחנות לייצור חשמל. לאחר השלמת הרגולציה, שיטה זו צפויה להגדיל בפרק זמן קצר את מספר תחנות הכוח בבעלות פרטית.

בשנתיים האחרונות, ניכרת התקדמות רבה לקראת הקמת תחנות כוח פרטיות לצורך ייצור חשמל עצמי ולצורך ייצור חשמל ומכירתו לצרכנים סופיים ולרשת החשמל הארצית, זאת בעיקר עקב הגברת הוודאות של אספקת הגז הטבעי. עם זאת, ישנם עדיין חסמים המונעים את הקמת תחנות הכוח. חסמים אלו נוגעים להסדרת ההתקשרות בין חברת החשמל ליצרנים הפרטיים ולעדכון ההסדרה הרגולטורית על ידי הרשות לשירותים ציבוריים – חשמל. בהתאם לכך פרסמה הרשות לשירותים ציבוריים – חשמל, באוקטובר 2008, רגולציה הכוללת תעריפים ואמות מידה ליצרני חשמל פרטיים שיאפשרו מימון והקמת תחנות פרטיות לייצור חשמל מסוג קונבנציונאלי וקונגרציה.

החלטת ממשלה מספר 129 מיום 12 במאי 2009 לעניין הגברת התחרות במשק החשמל, התייחסה לחסמים הניצבים בפני יצרני החשמל הפרטיים, פירטה את השלמות ההסדרה הנדרשות וקבעה כי כל הגופים יסיימו את ההסדרה הנדרשת בתחומם עד ליום 1 באוגוסט 2009. בנוסף הוחלט על פרסום מכרז לרכישת חשמל עבור כלל משרדי הממשלה מיצרני חשמל פרטיים; על איתור קרקעות להקמה של לפחות ארבע תחנות לייצור חשמל באמצעות גז טבעי ועל פרסום נהלי הקצאת קרקע במכרז קרקע או בפטור ממכרז לתחנות המבוססות על ייצור חשמל באמצעות גז טבעי.

אנרגיות מתחדשות – במדינות שונות בעולם עולות המודעות והחשיבות של השימוש באנרגיות מתחדשות. מדינות רבות משקיעות בפיתוח ובהקמה של תחנות כוח המבוססות על אנרגיות נקיות בשל גורמים רבים, כגון: שיקולי איכות הסביבה, עליית מחירי האנרגיות המתכלות, התלות בספקי אנרגיות מתכלות והעלייה ברמת החיים. בהתאם לכך התחזקה ההבנה כי מאגרי הפוסילים לא יישארו לעד וכי ישנו צורך בגיוון מקורות אנרגיה.

שיטת התמרוץ לאנרגיה מתחדשת מבוססת ברובה על מודל כלכלי המספק פרמיה ליצרן באנרגיה מתחדשת כפונקציה של העלויות הסביבתיות הנחסכות על ידו. פרמיה זו מחושבת על בסיס עלויות חיצוניות לזיהום המקובלות ומותאמות לתנאי המשק.

ב-21 באוגוסט 2008 התקבלה החלטת ממשלה מספר 3954 בדבר "תכנית חמש שנתית להשקעה בתחום האנרגיות המתחדשות". מטרת התכנית היא לקדם את המחקר הישראלי בתחום ולסייע לענף לעבור משלב המחקר והפיתוח לשלב הייצור והשיווק של ידע ושל מוצרים בתחום; ליצור סביבת השקעה בתחום זה בישראל; ולנסות למתג את מדינת ישראל כמדינה בעלת יכולות תעשייתיות ואקדמיות בתחום. במסגרת התכנית יוקם מרכז טכנולוגי לאנרגיה מתחדשת בנגב או בערבה והוא יפעל לקידום פרויקטים של מחקר ופיתוח בתחום זה.

להלן עיקרי התכנית:

- עידוד מחקר תשתיתי
- עידוד מחקר ופיתוח יישומי
- שיתוף פעולה בין-לאומי (האיחוד האירופי, הממשל האמריקני והסוכנות הבין-לאומית לאנרגיה)
- ארגון כנסים אקדמיים
- הסרת חסמים וייעול תהליכי הקצאת קרקעות.

ב-29 בינואר 2009 התקבלה החלטת ממשלה מספר 4450 בעניין "קביעת יעד מנחה לגיבוש כלים לקידום אנרגיות מתחדשות בפרט באזור הנגב והערבה". עיקרי ההחלטה הם: קביעת יעדים לשיעור כניסת מתקנים באנרגיות מתחדשות; איתור קרקעות; השלמת נוהלי הקצאת קרקע באמצעות מכרז קרקע או באמצעות פטור ממכרז עד ליום 15 במרס 2009; פרסום מכרז קרקע בשיתוף עם מינהל מקרקעי ישראל בשטח המועצה האזורית חבל אילות עד ליום 1 ביוני 2009; והנחייה לרשות לשירותים ציבוריים – חשמל לפעול ליצירת תעריפים ואמות מידה ככל שיידרש, וליישם את מדיניות הממשלה לעידוד הקמת מתקני ייצור חשמל מאנרגיות מתחדשות.

התייעלות בתחום האנרגיה – על פי הניסיון הבין-לאומי והמקומי שנצבר עד כה, הגברת יעילות צריכת האנרגיה היא הדרך הכלכלית הטובה ביותר להתמודד עם צורכי הביקוש הגדלים והולכים במשק האנרגיה, לעומת הקשיים והעלויות הכלכליות להגדלת היצע האנרגיה. התועלת המשקית בעידוד ובתמרוץ התייעלות אנרגטית רבה ביותר, וניתן להציגה במשתנים הבאים:

- כדאיות כלכלית – התייעלות אנרגטית מאופיינת בהשקעה נמוכה (בעיקר בהשוואה להקמת תחנות כוח) ובהחזרי השקעה מהירים.
- טכנולוגיות – ההתייעלות האנרגטית מהווה את אחד ממוקדי המחקר (הקיים והעתידי) בתחום טכנולוגיות הסביבה.
- סביבה – הפחתת הביקושים מביאה להפחתת תחנות כוח ולהפחתת השימוש בדלקים מזהמים.

ביום 13 במרס 2008 החליטה הממשלה בהחלטה מספר 3261 כי תפעל להשגת התייעלות אנרגטית באמצעות צעדים לצמצום הגידול בביקושים לאנרגיה תוך שימת לב ליעדי המדיניות הכלכלית הנוספים. לצורך כך הוקמה, במסגרת החלטת הממשלה האמורה, ועדה בין-משרדית אשר מונתה להגשת המלצות בנושא.

בעקבות עבודת הוועדה התקבלה ביום 18 בספטמבר 2008 החלטת ממשלה מספר 4095, המאמצת את מסקנות ועדת המנכ"לים. עיקרי ההחלטה נוגעים להחדרת נושא ההתייעלות האנרגטית למשק הישראלי, באמצעות קידום ההתייעלות האנרגטית במגזר הממשלתי; התקנת תקנים ותקנות בתחום; סיוע לקבלת אשראי לספקי שירותי אנרגיה ופיתוח; היכרות עם המגזר הפיננסי ועם תחום ההתייעלות האנרגטית; יצירת מסד נתונים של צריכת אנרגיה במגזרים השונים ומסע פרסום בנושא חיסכון אנרגטי.

משק הגז הטבעי

במהלך שנת 2003 תוקן חוק משק הגז הטבעי באופן המאפשר מתן רישיון הולכה לחברה ממשלתית. בהמשך לתיקון החוק ולאחר קבלת החלטה בנושא בקבינט הכלכלי-חברתי (החלטה מספר חכ/22 מיום 16 ביולי 2003), הוקמה בתאריך 23 ביולי 2003 חברת "נתיבי הגז הטבעי לישראל בע"מ" (להלן "נתיבי גז"), אשר מקימה את מערכת ההולכה של הגז הטבעי בישראל. ביום 12 בספטמבר 2006, יזמה הממשלה תיקון לחוק משק הגז הטבעי, לפיו הבעלות על מערכת הולכת הגז תהיה בידי המדינה, וקביעת תעריף ההולכה תיעשה על ידי מועצת רשות הגז.

להלן פירוט מקטעי מערכת ההולכה המוקמים על ידי נתיבי הגז:

המקטע הימי – הקמת התוואי הימי של מערכת ההולכה מאשדוד עד חוף דור עם חיבור יבשתי לתחנת הכוח "חגית". הביצוע נעשה ע"י חברת החשמל. חלקו הדרומי של הקו (עד תחנת הכוח רדינג בתל אביב) מופעל החל מיולי 2006, והחל מאוגוסט 2007 מתבצעת ההזרמה גם לחדרה. השלמתו של החלק הצפוני (עד לתחנת הכוח "חגית") התבצעה ברבעון הראשון של שנת 2009. לצורך הקמת התוואי כאמור העניקה המדינה לחברת החשמל ערבות מדינה בסך של עד 250 מיליון דולר.

המקטע המרכזי – נמצא באזור שבין אשדוד לאשקלון ומחבר, בין היתר, את תחנות הכוח "גזר" ו"צפית" של חברת החשמל ותחנות כוח פרטיות של VID (ליד מתקן ההתפלה באשקלון) ו"דוראד" (צפויה לקום בשנת 2013) וכן את אזורי התעשייה של רמלה, קריית גת ואשקלון. בשנים 2005-2008 פעלה חברת נתיבי הגז הטבעי להקמת קו זה. הקו מופעל במלואו החל ממחצית שנת 2008. לשם הקמת התוואי, כאמור, העניקה המדינה לחברת נתיבי הגז הטבעי, באופן חד-פעמי, סכום של 360 מיליון ש"ח כנגד הקצאת הון מניות למדינה.

המקטע הדרומי - התוואי הדרומי של המערכת (מצומת שורק עד סדום) עובר ליד תחנת הכוח ברמת חובב. תחנות כוח מתוכננות במישור רותם ובסדום וליד אזורי התעשייה בנגב. הקו מוקם במימון משולב של המדינה (90 מיליון ש"ח כנגד הקצאת הון מניות למדינה), ומימון שגייסה חברת נתג"ז בשוק ההון (עד כה – כ-500 מיליון ש"ח). הקמת התוואי הדרומי מתבצעת בימים אלו וצפויה להסתיים לקראת הרבעון האחרון של שנת 2009.

המקטע הצפוני - במחצית השנייה של שנת 2008 החלה הקמת התוואי הצפוני של מערכת ההולכה המחבר את תחנות הכוח בחיפה ובאלון תבור וכן את אזורי התעשייה של צפון הארץ. הקמת התוואי הצפוני צפויה להסתיים ברבעון השני של שנת 2010, אם תיפתרנה הבעיות ההנדסיות הכרוכות בכניסה לחיפה ובעיות אחרות הקשורות לחציית קרקעות בבעלות פרטית. בהחלטת ממשלה מספר 176 מיום 12 במאי 2009 בנושא הסדרת משק הגז הטבעי, הוחלט למקד את עבודת הממשלה במקטע זה. בהחלטה, כאמור, נקבע כי המנהל הכללי במשרד התשתיות הלאומיות ידווח אחת לרבעון לוועדת השרים לענייני חברה וכלכלה על התקדמות בפתרון בעיית מעבר תוואי הצינור בקרקעות בבעלות פרטית.

המקטע המזרחי – בהתאם להחלטת הקבינט החברתי-כלכלי מספר חכ/106 מיום 16 ביוני 2008, יוקם הקו המזרחי של מערכת ההולכה, המחבר את תחנות הכוח "גזר" ו"חגית". הצינור יהיה בקוטר מקסימאלי הניתן להקמה, וזאת על מנת להגדיל באופן משמעותי את נפח האחסון היומי בתוך מערכת ההולכה. מימון הקו ייעשה באמצעות גיוס ההון על ידי חברת נתיבי גז. ביצוע החלטת הממשלה כפוף להחלטת מועצת רשות הגז הטבעי, אשר תבחן עדכון תעריפים כך שיאפשרו את גיוס המימון הנדרש על ידי נתיבי גז תוך טיפול בסוגיית המנוף הפיננסי של החברה.

הקו לירושלים – בהתאם להחלטת הממשלה מיום 12 במאי 2009, יוקם קו הולכת הגז הטבעי לירושלים. השלמת הקו מתוכננת לסוף שנת 2012. טרם בוצע התכנון המפורט של הקו.

תחנות קבלה - באשדוד ובאשקלון הוקמו שתי תחנות קבלה וטיפול בגז טבעי; התחנות משלבות מתקנים של ספקים ומתקני חברת נתיבי גז.

מקטע החלוקה

מקטע החלוקה נועד לחיבור צרכנים בינוניים וקטנים, החל מצרכנים עירוניים כגון מאפיות, מסעדות, בנייני משרדים וכלה בתעשייה קטנה ובינונית – בהיקף צריכה שנתי עד 12 מיליון מ"ק. רשת החלוקה מתחברת למערכת ההולכה בתחנות חלוקה מתוכננות ברחבי הארץ (כ-25 תחנות) והיא תפרוש את צנרת החלוקה לאזורי התעשייה ולערים.

שיווק הגז הטבעי לצרכנים ייעשה באמצעות המשווקים אשר יתקשרו בהסכמי רכישת הגז עם הספקים ובהסכמי שיווק הגז עם צרכני הקצה. צרכני הקצה יכולים לרכוש את הגז בעבור עצמם. העיסוק בשיווק יצריך רישיון.

במרס 2009 נקבעו שני הזוכים הראשונים במכרזי החלוקה באזורי הנגב והמרכז. זכיינים אלו יהיו אחראים למימון, להקמה, לתפעול ולתחזוקה של רשתות החלוקה האזוריות ולחיבור הצרכנים. הזכיינים יגבו תעריפי חלוקה וחיבור כפי שהציעו בהצעתם במכרז.

בהתאם להחלטת ממשלה מספר 176 מיום 12 במאי 2009 בנושא הסדרת משק הגז הטבעי, יפורסמו שני מכרזי חלוקה נוספים עד סוף שנת 2009 (לאזורי הדרום, הכרמל והעמקים). במהלך שנת 2010 יתפרסם המכרז לאזור חיפה והגליל המערבי, ועם תחילת הקמת הקו לירושלים יתפרסם המכרז לאזור ירושלים והסביבה.

פוטנציאל צריכת הגז ברשת החלוקה הארצית מוערך בכ-1.5 BCM לשנה. החיסכון הצפוי במעבר מדלקים נוזליים מוערך בכחצי מיליארד עד מיליארד ש"ח לשנה, ללא חישוב תועלת סביבתית הנאמדת ב-680 מיליון ש"ח לפחות.

גז טבעי נוזלי

במהלך שנת 2007 יזמו רשות הגז הטבעי, משרד התשתיות הלאומיות ומשרד האוצר ניתוח טכנו-כלכלי של האופציות לקליטת גז טבעי מנוזל (LNG) בארץ. העבודה התבצעה באמצעות יועצים בין-לאומיים ובסיומה הוחלט להמשיך בהליכי הכנה לקליטת LNG בישראל (החלטה מספר 2178 מיום 12 באוגוסט 2007). בחודש אוגוסט 2007, בהמשך לעבודת היועצים, החליטה הממשלה להקים צוות בין-משרדי שיבחן את תוצאות עבודת הכדאיות שהוגשה ולגבש עמדה באשר לייבוא גז טבעי נוזלי לישראל. בהחלטת ממשלה מיום 13 במרס 2008 נקבע כי גז טבעי נוזלי נמצא כמקור אספקה חיוני המתאים ביותר לסיפוק צורכי המשק בטווח הארוך וכי יש להקים מתקן גז טבעי משולב באספקת הגז ובמכירתו לצרכנים. בהתאם להחלטת הממשלה הוקמה ועדת מכרזים בין-משרדית במטרה להקים מתקן LNG עד שנת 2015.

בעקבות גילויי הגז שעליהם דווח באתרים "תמר" ו"דלית" (סה"כ כ-160 BCM), התקבלה ב-12 במאי 2009, החלטת ממשלה שעיקרה כדלקמן:

- יש להמשיך בהליכים להקמת מתקן קבלה לגז טבעי נוזלי בלבד (להלן – גט"ן), באחת הטכנולוגיות הימיות, בשיטה של מכרז ולבטל את רכיב אספקת הגז הטבעי במכרז.
- יש לפעול לכך שהמתקן יהיה כשיר להפעלה לא יאוחר מיום 13 במרס 2013.
- הפעלת המתקן תיעשה במתכונת של גישה חופשית לכול.
- הליך התכנון הסטטוטורי למתקן גט"ן, המקודם כיום על ידי רשות הגז הטבעי, יקודם וינוהל תוך תיאום וסנכרון עם עבודת ועדת המכרזים, לרבות בעניין לוחות הזמנים להשלמת הליכי תכנון המתקן.

משק הדלק

קידום התחרות במקטע השיווק – בחוק משק הדלק (קידום תחרות) ישנה דרישה למרחקי מינימום בין תחנות, זאת על מנת לקדם את התחרות ולמנוע דומיננטיות יתר של ספק דלק אחד באזור מסוים ופגיעה בצרכנים. עם זאת, תחולתו של החוק הוגבלה בזמן. ביום 12 באוגוסט 2007 החליטה הממשלה לתקן את החוק כך שיוחל ללא מגבלת זמן. הכנסת אישרה את הארכת המגבלות בחוק לתקופה של עשר שנים נוספות.

עוד נקבע בהחלטה האמורה כי החוק יתוקן באופן שבעלי תחנות הדלק יחויבו לפרסם את המחירים הסופיים של מוצרי הדלק, וכי פרסום המחיר יימצא במקום בולט לעין ובגודל מתאים.

מקטע הזיקוק - על פי החלטת ממשלה מספר חכ/107 מיום 29 ביולי 2004 נמכרו בהליך מכרזי בתי הזיקוק באשדוד ובחיפה לשני גורמים שונים, והובטח המשך הפעלתם כבית זיקוק. החלטת הממשלה התוותה גם את עקרונות הרגולציה במשק הדלק לאחר הפיצול וההפרטה, אשר לפיהם מתאפשר בין השאר מיזוג בין בית זיקוק אשדוד לחברות שיווק דלקים; מתאפשר לבית הזיקוק בחיפה להקים ולרכוש תחנות תדלוק במגבלות משמעותיות הקשורות למידת הריכוזיות במשק; ומתאפשרת הסרת הפיקוח על מחיריהם של תזקימים שבגינם מתקיימת תחרות בין שני בתי הזיקוק ובינם

לבין הייבוא. עם זאת, גורמי ההסדרה ימשיכו במעקב אחר ההתפתחויות במקטע זה, לרבות סוגיית המחיר בשערי בתי הזיקוק.

מלאי חירום של מוצרי נפט – בשנת 2003 מינה שר התשתיות ועדה מתמדת לעניין מלאי החירום. הוועדה הגישה את המלצותיה לשרים בחודש אוגוסט 2007, ובהן יישום המסקנות בעניין מלאי החירום בעקבות מלחמת לבנון השנייה. המסקנות שהוגשו יושמו ומלאי החירום תוגבר בהתאם.

פעילות כנגד תופעות עבריינות במשק הדלק – בשנת 2005 הוחל במהלך לצמצום תופעת תחנות הדלק הלא חוקיות ("תחנות פיראטיות") באמצעות פעילות כנגד ספקי הדלק לאותן תחנות.

בהתאם לחוק החדש שנחקק, חוק משק הדלק (איסור מכירת דלק לתחנות מסוימות) התשס"ה-2005, אין למכור דלק לתחנות תדלוק ציבורית שאין ברשותה לפחות היתר בנייה או רישיון עסק שהיה בתוקף במהלך חמש השנים האחרונות. כל תחנות התדלוק חויבו להעביר מסמכים אלו לידי מינהל הדלק במשרד התשתיות, שהוקם בו מאגר מידע ממוחשב לנושא זה. תחנות התדלוק העומדות בקריטריונים הרשומים בחוק מפורסמות לציבור הרחב ולכלל הגורמים במשק באמצעות אתר האינטרנט של המשרד. תוקף החוק הוא מיום 15 באפריל 2005, וגורמים שיפעלו בניגוד לחוק זה צפויים לסנקציות משמעותיות.

בנוסף, הולך ומתהדק שיתוף הפעולה בין גורמי הממשלה בתחום זה, לרבות משרד התשתיות הלאומיות, היחידה הכלכלית של משרתת ישראל, 'המשטרה הירוקה' ורשות המסים כחלק מהטיפול בעבריינות במשק הדלק, לרבות פירוק והחרמת תחנות דלק פיראטיות.

משק הגפ"מ (גז פחממני מעובה) – קידום התחרות

מקטע השיווק – מקטע השיווק סובל מרמת תחרות נמוכה בשל הריכוזיות הגבוהה. במקטע פועלים אמנם ספקי גז רבים, אך ארבעת הספקים הגדולים מחזיקים בכ-92% משוק הגפ"מ בישראל.

דוח מבקר המדינה משנת 2000 קבע כי ישנם מכשולים רבים בחוק ובמבנה המשק והם מקשים על מעבר צרכנים ומביאים לרווחים גבוהים מדי של ספקי הגפ"מ במגזר הביתי. על פי הדוח, הפעולות הכרוכות במעבר צרכנים מחברה לחברה אינן פשוטות ואינן נגישות לצרכן הממוצע. גם פסיקת בית המשפט העליון (ע"א 6557/01 פזגו ואח' נגד פקיד השומה למפעלים גדולים) ביססה את אבחנת מבקר המדינה וקבעה כי התחרות במשק הגפ"מ היא מועטה.

לאור זאת החליטה הממשלה בהחלטה מספר 2179, מיום 12 באוגוסט 2007, לקדם את התחרות במשק הגפ"מ על ידי תיקוני חקיקה וחקיקת משנה בנושאים הבאים:

- הסרת החסמים הקיימים על החלפת ספק בבית משותף והנובעים מהבעלות על מכלים
- קביעת כללי בטיחות זהים לספק חדש ולספק ישן

- מתן אפשרות לצרכן להחליף ספק גז בכל עת
- אי מתן רשות לספק גז יוצא לחתום על הסכם מתוקן עם הדיירים לאחר שהדיירים חתמו על חוזה עם ספק חדש
- החלת פיקוח על מחיר הצובר על פי נוסחה שתיקבע על ידי ועדת המחירים
- בחינת הצורך בפיקוח על מחירי הגפ"מ לצרכן הביתי.

מקטע האחסון - ליכולת ייבוא ואחסון גפ"מ יש חשיבות רבה בכל הנוגע לקידום התחרות במקטע שיווק הגפ"מ. בישראל קיים נפח אחסון כולל של 12,430 טון בלבד. על פי הערכות, צפויה הכמות לספק את צורכי המשק במשך עשרה ימים במהלך תקופת הקיץ ובמשך ארבעה ימים בלבד בתקופת החורף. כיום מתוכננת הרחבת שטחי האחסון בנמל אשקלון (שטח קצא"א) ב-2,250 טון, אולם אין בכך כדי לתת מענה הולם לבעיה. הבעייתיות במציאת שטחי אחסון נובעת משיקולי איכות הסביבה ומהתנגדות של רשויות מקומיות להקמת שטחי אחסון בגבולותיהן. בנוסף לאבטחת אספקת הגפ"מ, יש לנושא חשיבות בתחום התחרות, משום שכל עוד מקבלות החברות מלאי מוקצב, אין ביכולתן של החברות הקטנות להגדיל את היקף מכירותיהן משום שאין בידיהן די גז למכירה לצרכנים.