**הכנסת השבע-עשרה** נוסח לא מתוקן

**מושב ראשון**

**פרוטוקול מס' 66**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**שהתקיימה ביום ג', י"ט אלול, תשס"ו, (12.09.2006) בשעה 10:00**

**סדר היום**: **תקנות הטיס (אגרות רישום, רישוי ותיעוד), התשס"ו-2006.**

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

משה כחלון – היו"ר

אליהו גבאי

יצחק גלנטי

אבשלום וילן

יצחק זיו

ישראל חסון

יורם מרציאנו

**מוזמנים**:

גדעון סיטרמן - מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עודי זוהר - מנהל רשות התעופה, משרד התחבורה

דפנה עין דור - מנהלת אגף כלכלה, משרד התחבורה

עו"ד מלי סיטון - יועמ"ש, משרד התחבורה

עו"ד צביה בלאו - לשכה משפטית, משרד התחבורה

אבנר עובדיה - דובר, משרד התחבורה

ירון שילת - יועץ, משרד התחבורה

הרצל בן יהושע - מנהל אג"ת, משרד התחבורה

עובד דבי - ראש אגף כלכלה ותקציבים, רשת שדות התעופה, משרד התחבורה

אורי שטרנברג - ועד העובדים, רשות התעופה האזרחית, משרד התחבורה

אמיר אסרף - אגף תקציבים, משרד האוצר

עו"ד יעל קינן-מרקוביץ - סגן יועמ"ש, מנהל הכנסות המדינה, משרד האוצר

עו"ד אמיר שרף - היועץ המשפטי ומזכיר החברה, חברת אל-על

אורי להב - עוזר רגולציה, אל-על

עו"ד אסף רזיאל - פנל חברות התעופה הזרות

עו"ד צבי מעיין - לשכה משפטית, התעשייה האווירית

דוד ארצי - סמנכ"ל, מנהל חטיבת בדק, התעשייה האווירית

גדי כהן - סמנכ"ל, התעשייה האווירית

דפנה כהן - יועצת שדולה, טמיר נתיבי אוויר

אודי טמיר - מנכ"ל ובעלים, טמיר נתיבי אוויר

יואל שיינבום - בעלים, טמיר נתיבי אוויר

עו"ד שרון פלדמן - ישראייר תעופה ותיירות בע"מ

עו"ד אהוד שבתאי - סמנכ"ל, יועמ"ש, ארקיע קווי תעופה ישראליים בע"מ

עמרי טלמון - מנכ"ל קלוב התעופה

אליהו פרץ - מנכ"ל ובעלים, עיט שרותי תעופה

אריאל אריאלי - סגן יו"ר, EAA ישראל

אברהם קמחי - נשיא, EAA

ד"ר בנימין קלנר - החברה הישראלית לרפואה תעופתית

רמי מרום - מנכ"ל מבצעי קרקע, חברת קא"ל

יהודה שגב - מנכ"ל, התאחדות התעשיינים

חזקיה ישראל - מנהל מח' ביטוח, התאחדות התעשיינים

נירה שמיר - ראש אגף כלכלה, התאחדות התעשיינים

רן בג - העמותה הישראלית לתעופה זעירה

דוריון כהן-נוב - יו"ר, איגוד הטייסים

**ייעוץ משפטי:** אתי בנדלר

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: אתי אפלבוים

##### 

**תקנות הטיס (אגרות רישום, רישוי ותיעוד), התשס"ו-2006**

היו"ר משה כחלון:

שלום לכולם. אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר היום: תקנות הטיס (אגרות רישום, רישוי ותיעוד), התשס"ו-2006. אנחנו נתחיל בכך שנאפשר למשרד התחבורה להציג את המצגת שלו. לאחר מכן נשמע את המוזמנים, תגובות, הערות והארות ונתקדם בדיון.

גדעון סיטרמן:

בוקר טוב. אני רוצה להודות ליושב הראש שהצליח להשחיל את הנושא הזה בפגרה של הכנסת.

אנחנו מבקשים לקדם את הנושא הזה. זה נושא שעומד על סדר היום של המשרד וגם של הממשלה. זאת השלמה של מהלך גדול, שהתחיל בשינוי חוק מינהל התעופה והקמת רשות התעופה האזרחית. אנחנו מתקדמים בצעדים מדודים ואנחנו מגיעים כרגע לשלב החשוב, שזה הצורך לארגן את המשאבים המתאימים כדי שנוכל, באופן אפקטיבי, ליישם את החוק הזה, למעשה צריך לקרב אותנו למדדי הפעילויות והרגולציות המקצועיות הנקוטים בעולם המודרני המערבי.

אני רוצה להזכיר לחברי הכנסת ולוועדה שבתחילת ינואר 2007 תיערך פה בדיקה של הארגון הבינלאומי ה-ICAO. זאת בדיקה שנעשית אחרי ביקורת שנעשתה ב-2001, שבה לא קיבלנו ציונים גבוהים במיוחד. אני חושב שאם אנחנו רוצים להיות שייכים למשפחת המדינות המפותחות ולהימדד כמדינה שיכולה להיות חברה ב-OECD, אנחנו חייבים להתאים למדדים הבינלאומיים הנכונים גם בתחומי התעופה, בתחומי הספנות, הלוגיסטיקה והתחבורה. אני חושב שאין לנו חילוקי דעות עם כל הציבור שיושב פה. זה ציבור שפעיל ביחד עשרות שנים בתחום תעופה. זאת צומת דרכים חשובה.

אנחנו גם מקיימים את הדיון ב-12.9, 5 שנים לאחר האירוע הטראומטי ביותר בעולם המערבי, בתחום התעופה ובתחום הטרור. אני חושב שראוי שניכנס לדיון הזה לעומק ובאופן ענייני. משרד התחבורה, בראשותי, קיים שימוע מאוד רחב לכל הגורמים שעשויים או עלולים להיפגע מהעלאת האגרות. אנחנו מעלים את האגרות. אנחנו צריכים להביא את זה לרמה כזאת שנעמוד בתקציב מינימום שיאפשר לנו לקיים את החוק. שמענו את כל הנוכחים פה. אנחנו בעד לשמוע לפני שמקבלים החלטות.

בעקבות השימוע ובעקבות דיון נוסף שעשינו אחריו, שינינו את המינון. אני חייב להגיד לך שבעיקר הלכתי בתזה שאומרת: "תהיה חזק עם חזקים וחלש עם חלשים". זה קיבל ביטוי ואני אומר את זה על השולחן בשקיפות ובגילוי נאות - שינינו את האגרות כך שהקטנו את האגרות לאותם גופים שהם החלשים בענף ומיצינו את היכולת להעלות לאותם גורמים שהיו יותר בענף, כדי ליצור איזון וכדי ליצור תשתית נכונה לרשות התעופה האזרחית. אנחנו פתוחים לשמוע ואנחנו שמחים על התהליך שאתה עושה של שימוע נוסף. אנחנו נשמע שוב את האנשים, נעשה עוד פעם חושבים ובישיבה הקרובה, אם נמצא לשנות, בעצה יחד איתך, נעשה את השינויים, ובלבד שנעמוד במשימה של יצירת תקציב איתן ובסיס איתן להמשך הפעילות של רשות התעופה האזרחית.

אני שמח מאוד על הדיון הפתוח ואני חושב שכך צריך לעשות את הדברים. תודה רבה. אני מעביר את רשות הדיבור לתת אלוף במילואים אודי זוהר, מנהל רשות התעופה האזרחית, שגם יציג לכם מאיפה צמחו המספרים, מה ההדגשים שלנו, ומה המשימות שעומדות בפניו, כמנהל הרשות, ב-2007 והלאה.

אודי זוהר:

בוקר טוב. עולם התעופה מכיר את הבעיות ברמה כזאת או אחרת. חלק מחברי ועדת הכלכלה היו שושבינים לחוק רשות התעופה. הם מכירים את מרבית הפרטים, אז אני ארוץ בהצגה שלי, כדי לשים את כולם על בסיס משותף.

תקציב רשות התעופה, נכון להיום, עומד על 26 מיליון שקל, מתוכם 6 מיליון שקל הם מעין מכבסת כסף - זה לתעשייה האווירית עבור פרויקטים שאנשים שלי עושים. זה מממן את המשכורות של אותם אנשים. אלה פרויקטים שהם לא בזרם המרכזי של רשות התעופה. הם עולים ויורדים על בסיס פרויקטים שקיימים. אנחנו מעסיקים אנשים במימון התעשיות. לא רק תעשיה אווירית, יש גם פרויקטים באל-על ויש פרויקטים במקומות אחרים. התהליך במשרד התחבורה הוא להביא אותם ממאגר יועצים פר הפרויקט.

אליהו גבאי:

מה כוללים ה-26 מיליון?

אודי זוהר:

אני אתייחס לכך בפירוט.

(**מציג מצגת**)

מימוש האחריות של המדינה בתחום התעופה: ב-1995 נעשו מבדקים של ה-FAA שזאת רשות התעופה האמריקאית וה-ICAO, שזה International Civil Aviation Organization, שזה ארגון הגג הבינלאומי לתעופה אזרחית. הוא קובע את הסטנדרט ולמרות שהמדינות ריבוניות להחליט מה הן מאמצות ומה לא, המקובל הוא שמאמצים את הסטנדרט הבינלאומי כי יש לזה הרבה מאוד ממשקים והשפעות גם על חברות התעופה, גם על תעשיית התעופה, במשמעות של מדינה חברה, עם כל המחויבויות שהיא לקחה על עצמה.

המבדק האחרון, ואני מביא ממש ברמה של כותרות, היה ב-2001. ה-ICAO הצביע על מחסור במקורות מימון קבועים ויציבים. הוא הצביע על מחסור חמור במפקחים. רשות התעופה, בתשתית שלה, היא רשות שגם קובעת את הסטנדרטים אבל גם מפקחת על עצם התממשותם. תנאי ההעסקה מאוד לא אטרקטיביים ולא מביאים אנשים באיכויות הנדרשות לארגון הזה. יש שם עוד הרבה מאוד הערות. בחרתי לשים רק את המרכזיות.

כפועל יוצא מהמבדק הזה, המדינה הוציאה התחייבות לתקן את הליקויים. מקצת מהליקויים תוקנו. חלק לא קטן מהליקויים עוד הוחמרו מסיבות כאלה או אחרות. הם רצו לעשות follow-up, שלא התאפשר מסיבות כאלה ואחרות. לבסוף, לאחר משא ומתן ארוך ומייגע, הם יגיעו הנה בינואר 2007. את זה אף אחד לא יצליח לעצור. ב-23.1.2007 ה- ICAO מגיע לכאן לעשרה ימים. יגיעו 6-7 מפקחים.

בעובדה, יש לא מעט אירועי בטיחות בעלי פוטנציאל חמור. יש לנו הרבה מזל. בתעופה, לפחות מהניסיון שלי, טוב שיש מזל אבל אסור לסמוך עליו. אני חושב שתאונה אווירית, שבה מעורב מטוס ישראלי או מטוס שנמצא במרחב הפיקוח של מדינת ישראל, זה משהו שאנחנו לא יודעים להתמודד איתו. אירוע ישראייר מלפני כמה שנים, אם היה נגמר אחרת, אנחנו כולנו היינו יושבים ומסתכלים אחד על השני ושואלים: "איפה היינו"?. אגב, אנחנו תחקרנו את הנושא הזה לעומק, וקשה לנו מאוד ליישם את ההמלצות שיש בדוח החקירה וזאת כי אין לנו את היכולת.

חיזוק ושדרוג הרשות זה דבר שנדרש מההיבט החוקי, ובוודאי מההיבט המוסרי. אזרח מן השורה שהולך לטוס בחברות הישראלית או בחברות הזרות מניח שהדבר הזה בסדר. יש לנו מחויבות חוקית ומוסרית לעשות כל אשר לאל ידינו כדי לוודא שאנחנו עומדים בסטנדרט הנדרש.

חוק רשות התעופה בא לתת מענה בדיוק לפערים אלה. החוק נכנס לתוקפו ב-13.5.2005, ונכון להיום, אנחנו למעשה עוד לא מצליחים להוציא אותו מהכוח אל הפועל.

אתי בנדלר:

למה אתה מתכוון כשאתה אומר להוציא מהכוח אל הפועל?

אודי זוהר:

יש חוק, יש סדרה של תפקידים. לא רק שלא נוספו לי אנשים אלא שאף נגרעו ממני אנשים. מסיבות אובייקטיביות, אני לא מצליח ליישם את החוק. לצורך העניין יושב כאן עבריין. המחוקק הגדיר מה הוא צריך לעשות ואין לו את הכלים לעשות את זה. מה שהשתנה זה השם, אנחנו חותמים היום כרשות שדות התעופה.

אתי בנדלר:

גיבשתם תוכניות שנתיות?

אודי זוהר:

בוודאי. אנחנו יודעים בדיוק מה צריך לעשות. אני רוצה לומר שתקציב הביטחון במובילים האוויריים עומד על 500 מיליון שקל בשנה. שאלתי את אשתי אם זה משנה לה אם הטיסה שהיא טסה בה לא תושלם בגלל מזוודת נפץ, בגלל תקלה במנוע או בגלל טייס. זה לא כל כך מעניין אותה. הפערים הם בלתי סבירים. מדינה שאומרת שבגלל בעיות ביטחון היא מוכנה להשקיע בביטחון 500 מיליון שקלים ולא מוכנה להשקיע 50 מיליון שקל באלמנטים האחרים, זהו פרדוכס שהדעת לא סובלת אותו.

יורם מרציאנו:

אנחנו משקיעים כל כך הרבה בביטחון בחברות התעופה, ונוסעים עם אלאיטליה.

אודי זוהר:

אל תמשוך אותי בלשוני.

אבשלום וילן:

לפחות אנחנו חברי הכנסת יכולים לומר את זה. אל"ף, יש לנו שר ביטחון. בי"ת, מה שאודי אומר זה נכון. אתה משקיע באבטחה מסביב בלי סוף, והבטיחות חשובה לא פחות.

אודי זוהר:

אני אתן קצת צבע למילים שאני אומר. ה-ICAO מגדיר סטנדרט פיקוח. הם אומרים שצריך לעשות פיקוח נתיב. אנחנו צריכים לעשות 640 פיקוחים. מפקח של רשות התעופה, שהוא ברמה של קברניט, חובר לקברניט, רואה את המידע שיש לו, רואה את מה הוא מקבל, רואה איך הוא מתדרך את הצוות, טס איתו את הטיסה. זאת המקובלה העולמית. אנחנו צריכים לעשות משהו בין 640 ל-650 כאלה. בשנת 2005 בקושי עשינו 70. היום נשארו לי שני מפקחים. את ה-70 עשינו עם שלושה פקחים.

בתחנות בחו"ל זה הסטנדרט של ה-ICAO וזה מה שעושים. אנשים צריכים לעשות אימון שמירת רמה, אנחנו עושים בערך 10% מהנדרש.

לגבי מובילים זרים. אני מזכיר לחברי ועדת הכלכלה, היה פה בחדר הזה דיון שבו נקראתי להסביר למה אני לא עושה פיקוח על המובילים הזרים. ה-ICAO. יש דבר שנקרא "פיקוח רחבה". ה-ICAO אומר שכל חברה שטסה למדינה, צריכים לבדוק אותה 4 פעמים בשנה. זה אומר שצוות מפקחים, 2-3 אנשים, עולה למטוס, מבקש רישיונות, הכשרות של אנשים, יכול לבדוק את המטוס הספציפי. אנשי התעופה אל-על, ישראייר וארקיע יגידו שהם מכירים את זה. עולים להם בכל מיני מדינות בעולם. אגב, אני מקבל דוח כאשר יש ליקויים. בחלק מהמקומות אף מטילים קנסות בלתי רגילים. אז זה סדר הגודל.

ב-2005 טסו לישראל כ-90 חברות זרות גדולות. הייתי צריך לעשות בין 360 ל-400 פיקוחים ובערך עשיתי 12 פיקוחים. בפרקטיקה של החיים זה לא פיקוח.

תעופה ספורטיבית זה דבר שמתפתח בישראל ונכון לעודד את זה. אנחנו חלשים בעניין הזה עד כדי לא קיימים. כלים בלתי מאוישים, נושא שהוא מאוד בכותרות, בפרקטיקה של החיים הכלים הבלתי מאוישים האזרחיים לא טסים במדינת ישראל. עד מרץ מפקד חיל האוויר נתן להם אישורים לטוס ובשלב מסוים הוא אמר: "הבנתי שזה לא חוקי שאני אתן להם אישורים – תיקחו". לקחת מזוודה כזאת זה לא פשוט. צריך לעבד אותה ולעקל אותה. כלים בלתי מאוישים זה מתחיל ממשהו מאוד קטן וחלקם נגמרים בכלים של 23 מ' מוטת כנפיים.

גדעון סיטרמן:

אני חייב להשלים את הנקודה הזאת כי זה מאוד חשוב כי זה קשור לתעשייה, שמייד תשמעו את נציגיהם. אני מקבל טלפון מאלביט, מהתעשייה האווירית והם משוועים למהלך הזה כי הם תקועים עם יכולת למכור בעשרות מיליוני של דולרים, שזה מאות אם לא אלפי תקנים לתעשיות שלהם. אני מנסה עכשיו לפתור את זה עם מנכ"ל משרד הביטחון, כדי שמפקד חיל האוויר ייקח על עצמו עוד שנה את המטלה עד שאנחנו נגמור את הרישיון ונכין את רשות התעופה האזרחית לתת פיקוח לעניין הזה. יש לתעשייה האווירית ולאלביט ולכל הגורמים שרוצים למכור, יש להם צורך להביא לפה קליינטים ולהראות להם את המוצר. המוצר הזה הוא חשוב. אם זה ייעצר, יש תחרות, יקנו אותו במקום אחר. תראו איך העסק הזה מייצרת סיכון של תעסוקה בתעשיות פי כמה מהסיכון בהעלאת האגרה מ-3% ל-6%.

היו"ר משה כחלון:

אין ספק שבחלק הראשון של המצגת כולם תמימי דעים שצריכים לעשות את זה וזה צריך להיות. כולנו רוצים להגיע לגן עדן אבל אף אחד לא רוצה למות.

יורם מרציאנו:

היה לכם ניסיון להידבר עם החברות?

אודי זוהר:

עשרות שעות של דיבורים.

יורם מרציאנו:

אולי אפשר להגיע לפשרה.

אודי זוהר:

שאלת הפשרה היא לא לאדם הנכון. אני לא יכול להתפשר, נקודה. התפשרתי כבר ביציאה לדרך כי כשגמרנו את העבודה היינו צריכים משהו אחר לחלוטין. כבר כופפו אותי. אתם רוצים שאני אתפשר עוד? אז תביאו חניך תורן שיעשה את זה. אני לא יודע לעשות את זה אחרת. גם לא אכפת לי מאיפה בא הכסף, אני אומר את זה בצורה מאוד ברורה. אני צריך תקציב כדי לממש את האחריות שלי.

יורם מרציאנו:

יש פה שלושה חברי קואליציה והמנכ"ל, אולי נדרוש במסגרת תקציב 2007?

אודי זוהר:

התהליך נשען על 4 רגליים. החלק הראשון היה החלק החוקי. ועדת הכלכלה של הכנסת, שהיתה שושבין מאוד מאוד משמעותי בהעברת חוק רשות התעופה, חשבה, אגב, שאפילו צריך ללכת למהלך יותר יומרני ממה שבסופו של דבר עבר. חשבו שצריך לשים רשות שתהיה עצמאית לחלוטין. בסוף התמקדנו והחוק עבר. החוק, אגב, כפי שהוא כתוב, נותן כלים טובים לרשות לממש את האחריות שלה. כדי לממש את האחריות שלנו, נשענו על מספר יועצים. בחנו ארגונית איך נכון שנהיה בנויים. היועץ הארגוני בדק את ההאמנה, בדק את החוק, בדק את הסטנדרטים הבינלאומיים והציע לי, ובהמשך למנכ"ל ולשר התחבורה.

בנוסף, יש לנו יועץ שכר שאומר איזה מדרוג שכר הוא נכון לתת לאנשים כד לגייס אנשים שהם באיכויות שלהם נותנים גם את השירות האיכותי והמקצועי לצרכנים. סוגיה מאוד כבדה עדיין לא הגיעה לכלל פיתרון, כי בסוף אנחנו עוסקים בתחום שהוא מאוד מקצועי והאלטרנטיבה בסביבה היא פי 3 או פי 4 ממה שהיום השירות הציבורי מציע. עזב אותי הסגן שלי למבצעים, לפני חודש וחצי – ואגב, אני ממלא גם את תפקידו וגם תפקיד של שני רמ"חים מתחתיו, גם כי מתחתיו לא היו רמ"חים. הוא עזב בגלל סיבה אחת. הוא קיבל 12,000-13,000 שקל ברוטו, כאשר השכר האלטרנטיבי, בכל מקום אחר שהוא ילך לעבוד בתפקיד שלו, הוא בין 40,000 ל-50,000 שקלים, וזאת לפני שהוא התחיל לעשות שעות נוספות.

יצחק גלנטי:

הבעיה לא קיימת רק אצלך.

אודי זוהר:

אני יודע להעיד על דל"ת אמותיי ואני לא מתיימר להסתכל בספקטרום הרחב. אגב, אין פה השלכות רוחב. כי בסוף טייסים או אנשי הנדסה בתחום הספציפי אין בכל משרדי הממשלה.

הדבר האחרון, שאנחנו מדברים עליו זה נושא התקציב ומודל המימון. אני לא נכנס לפרטים של המבנה הארגוני, אלא אני רק אראה את הפערים.

היו"ר משה כחלון:

איך הגעתם לאומדן של האגרות?

אודי זוהר:

אמרנו: יש את החוק. מהו המבנה הארגוני? בפרקטיקה כמה אנשים צריך? אגב, יצאנו עם מספר של 151 אנשים. זה מה שהיועץ הארגוני המליץ, לאחר שהוא עיבד וניתח את כל הפרמטרים ברמה של מה עושה אדם ברמה של שעות. לא מדדנו עם סטופר כמה זמן זה באמת לוקח ולכן יש כאן טעות של 10% למעלה או למטה. הנחנו מהו מודל השכר שאותם אנחנו צריכים לאותם 151 אנשים והגענו לסכום של 65 מיליון שקלים.

כעת חשבנו איך אפשר לממן את זה. יש תקציב מדינה, יש אגרות ואולי יש עוד משהו שהוא יצירתי מעולם אחר כמו למשל אגרות נפח. האם אזרח שטס בחברה זרה, כמו לופטהאנזה, יש הצדקה שהיא תשלם לרשות התעופה דולר אחד או שניים על שירותים שלכאורה אני נותן לה בתוקף היותה טסה? אני בודק את לופטהאנזה, ואני נותן לה תעבורה אווירית ואני עושה הסכמים בילטראליים עם הגרמנים. יש סדרה שלמה של פעולות שאני עושה.

כשהגענו לדבר על ה-65 מיליון שקל אמרנו שיש תקציב מדינה ויש אגרות. האגרות, בחלק מהמקרים, הקיימות היום גובלות ממש בגיחוך. אז אמרנו איך משלימים ודיברנו על סדר גודל של דולר וחצי או שניים. כלומר, נוסע שיוצא ממדינת ישראל ישלם עוד 10 שקלים. מה שיפה בכלי הזה שהוא כלי שככל שיש יותר תנועה יש לי יותר עבודה, אז יש לי פיצוי תקציבי לעניין. ככל שהתנועה יורדת הוא "באפר" מצד אחד, ומצד שני הוא לא מפר את האיזון בעולם התעופה. כי אם אני היום מעלה באופן ברוטאלי את האגרה לחברות הישראליות ולחברות הזרות לא קרה כלום מייד יש אי איזון בתחרות, שאנחנו כל כך רוצים לקדם אותה. כך הגענו למודל.

הנושא של אגרות נפח לא עובר את האוצר. משרד התחבורה ומשרד האוצר הגיעו להבנה שתקציב רשות התעופה ימומן משני מרכיבים: אחד, מרכיב תקציב אוצר, שצבוע בתוך משרד התחבורה, והוא תקציב רשות התעופה. השני, אגרות שישלימו למה שנדרש. במסגרת התהליך הזה כיווצו אותי מ-62 מיליון ל-50 מיליון. אני לא יודעת לעשות ב-50 מיליון את כל מה שיכולתי לעשות ב-62 מיליון.

גדעון סיטרמן:

אבל לקחת על עצמך לעשות את זה והאויב של הטוב הוא הטוב מאוד, ואנחנו עושים את זה ב-50.

אודי זוהר:

הכוס המלאה היא שמ-45 אנשים, אני הולך לעלות ל-125 אנשים, וזה שיפור גדול מאוד ביחס למה שהצגתי שקיים היום.

אבשלום וילן:

לא הסברת לנו למה האוצר דחק אתכם למס על החברות ולא על מס גולגולת. מה היה הטיעון של האוצר.

אמיר אסרף:

באותה מידה אפשר לקחת מכולם עוד 400 או 500 שקל מס הכנסה ולתת לכולם לעשות טסט חינם לרכבים שלהם.

היו"ר משה כחלון:

מה שאתה אומר זה קיצוני.

אמיר אסרף:

זה בדיוק אותו דבר. החברות משלמות על שירותים שהן מקבלות.

אבשלום וילן:

גם החברות הזרות משלמות על השירותים?

אמיר אסרף:

לא.

יהודה שגב:

איזה שירות אני קיבלתי שאני צריך לשלם פי שלוש?

אבשלום וילן:

אני שואל על המודל העקרוני. למה אם החלטתם להטיל על החברות אז למה זה רק התעשייה האווירית ועל הישראלים ולא גם על הזרים?

אודי זוהר:

להטיל על הזרים יוליד מייד דברים בצד השני.

אמיר אסרף:

החלוקה שאנחנו ראינו, ובגללה גם תקציב המדינה משתתף במחצית מה-50 מיליון היא, שמה שאפשר לזקוף לפעילות שמשרתת פירמה, אנחנו מעמיסים על הפירמה. מה שלא ניתן לזקוף על פירמה בודדת כגון אבטחה, העמסנו את זה על תקציב המדינה. זה הרציונל של החלוקה. כמו שאני לא מטיל מיסים כדי לעשות טסט לכולם בחינם, למרות שזה מאוד נחמד ומאוד יפה, אני לא הולך להטיל מס על אזרח עבור שירות שמקבלת חברה. עם כל הכבוד, בואו נזכור מי החזקים ומי הפחות חזקים.

אודי זוהר:

כך נראית הטבלה בין מה קיים בפרקטיקה ב-2005 וב-2006, לבין ההצעה. אפשר לראות שהתקציב עלה מ-21 מיליון ל-50 מיליון. אני גובה היום אגרות בסדר גודל של 10 מיליון שקל. מכיוון שאני שומע כבר את הויברציות מצד התעשייה האווירית, אני מצהיר פה שאני עבריין. אני עבריין כי גם כל קודמי, כפי הנראה, היו כאלה, ומשום מה לא גבינו אגרות מתעשייה אווירית על שירות שאנחנו נותנים להם. את הדבר הזה אנחנו מסדירים באגרות החדשות. אמרו כאן שאנחנו מעלים פי 3, זה לא נכון. לא גבינו 3.5 מיליון שקל שאנחנו הולכים לגבות אותם, כי אנחנו חייבים לגבות אותם על פי חוק. כך נראית החלוקה. אפשר לראות שתקציב המדינה עלה מסדר גודל של 11 מיליון שקל ל-25. כך העלייה בחברות התעופה. רשות שדות התעופה לא השתתפה בתשלומי האגרות עד כה. למעשה, במודל החדש, הם משתתפים בסדר גודל של 5 מיליון שקל. כאן אתם רואים את היצרנים. בפרקטיקה היינו צריכים לגבות סדר גודל של 3 מיליון שקל ואנחנו מעלים את זה באזור ה-6.5 מיליון.

היינו חייבים להסתכל גם מה קורה מסביב. האם כאשר אנחנו מחליטים לעלות אגרה, מה המקובלה בעולם. המספרים מנורמלים לצורך העניין. אפשר לראות שבתעופת הפנאי זה סדר הגודל של האגרה הממוצעת הקיימת. אנחנו מציעים אותה באזור ה-800 שקל. דנמרק ואירלנד אלה סדרי הגודל.

גדעון סיטרמן:

למה לקחת את דנמרק ואירלנד?

אודי זוהר:

יש הרבה סיבות.

קריאה:

בארצות הברית זה אפס.

אודי זוהר:

כשמביאים לדוגמא את ארצות הברית, אז אפשר גם לראות איך ה-FAA מממן. ה-FAA מממן את מרבית התקציב שלו מאגרות נפח. חלק מהאנשים משלמים 13 דולר לכרטיס, חלק משלמים אחוזים לפי מחיר הכרטיס.

היו"ר משה כחלון:

אתה אומר שאם אין את האגרה הזאת אז יש אגרת נפח.

אודי זוהר:

נכון.

גדעון סיטרמן:

כמה משלמים באנגליה?

אודי זוהר:

באנגליה משלמים אגרה בסביבות ה- 40 או 50 דולר. ה-FAA מקבל אחוז מכל גלון דלק.

אבשלום וילן:

למה אתם משווים שישראל דומה לדנמרק ולאירלנד. במקרה בחרתם בזה?

היו"ר משה כחלון:

היקף פעילות ומקורות מימון. שם גובים עמלה אז הם העתיקו מהם.

אבשלום וילן:

אירלנד היא בטופ העולמי בתוצר לנפש.

אודי זוהר:

זה מנוכה.

יצחק זיו:

שר התחבורה נקרא היום שר התחבורה ובטיחות בדרכים ובדרכי התעופה. בואו נשנה קודם כל את השם לרשות התעופה והבטיחות האזרחית. כל מה שאנחנו שומעים עד לרגע זה, אנחנו מדברים על הבטיחות בתעופה. אנחנו רואים שכל מה שקורה עד היום זה כמעט תאונה. זה שלא קרתה תאונה – אני לא יודע מה מחכה מחר. אני מסתכל על הנקודה הזאת מהיבט אחר. אני לא רוצה את משרד האוצר שיממן לי. בואו נוסיף לאותו נוסע דולר בכניסה למדינה ודולר ביציאה מהמדינה. לאיזה סכום נגיע?

אודי זוהר:

בשנת 2005 תנועת הנוסעים בנתב"ג היתה 8.7 מיליון נוסעים. מחצית מזה זה 4.2 מיליון נוסעים. אם נכפיל את זה בדולר נקבל 4.2 מיליון דולר.

יצחק זיו:

סגרנו את הנושא ואני חושב שבזה פתרנו את הבעיה. כשאשתו של זוהר נוסעת אז על הביטחון היא משלמת. ואת הדבר הבסיסי, הבטיחות, אנחנו מתעלמים מזה.

היו"ר משה כחלון:

חבר הכנסת זיו, אני רוצה לתת לך עצה. אתה, כנציג מפלגה חברתית רוצה לשחרר את המדינה מהמחויבות שלה ולהטיל מיסים?

יצחק זיו:

במקרה הספציפי של הבטיחות – כן.

אבשלום וילן:

על הבטיחות בדרכים גם האזרח משלם? זאת בדיוק אותה שאלה.

היו"ר משה כחלון:

חבר הכנסת זיו, תציע את זה כתנאי להצבעה על התקציב, אני תומך.

אבשלום וילן:

ביטחון ובטיחות הם מוצרים ציבוריים על פי הגדרה.

יצחק זיו:

אני מנסה לחשוב איך ניתן לפתור את הבעיה בצורה שאני לא מאמין שיהיה מישהו שיתנגד, והאוצר בטח יתמוך. קודם כל נשנה את השם לרשות התעופה והבטיחות האזרחית. ואז הנושא הזה יסתכלו עליו בצורה אחרת. בואו נתקוף את זה מהצד של הבטיחות כי זה בדמנו.

יצחק גלנטי:

קודם כל שקיפות. עבדכם הנאמן יש לו רישיון טייס על צעצועים, מה שנקרא ספורט אווירי. מעבר לזה אני גם מוסמך לחקר תאונות אוויריות מטעם מינהל התעופה האזרחי, החוקר הראשי. אני לא רוצה להיכנס ליותר מידי פירוט. אני מקבל את הצעתו של חבר הכנסת זיו, שאולי צריך לשנות את השם למינהל הבטיחות בתעופה אזרחית.

עברתי על ההצעה. רישוי האגרות או הכפלה ושילוש של האגרות, זוהי בריחה, לדעתי, מהטלת האחריות, לפחות באופן חלקי על משרד התחבורה ומעבר לזה באמת על כך שאכן מינהל התעופה האזרחי חייב לבצע את הבדיקות מתוקף ארגון התעופה הבינלאומי. זה דבר מחייב המציאות ולא משנה מאיפה נביא את הכסף. ברור לי שמדינת ישראל סובלת בצורה קשה ביותר מהנושאים של התאונות וקרבת התאונות, ואת זה צריך לפתור.

יחד עם זה, בואו לא נכניס את הכל לתוך אותו הסיר. עברתי על האגרות למיניהן. דבר ראשון, צר לי להגיד לכם שמכניסים פה את התעופה הספורטיבית אל תוך התעופה המסחרית. אם נלך בכיוון זה, אז בעתיד נצטרך להוציא אגרות גם על סקייטבורד, גלגליות, מפרשיות, ועל כל מי שנע מנקודה אחת לשניה, לצרכי ספורט. אני יכול לתת בלי סוף דוגמאות.

למשל, עלה כאן נושא של כלים שעולים לאוויר והם לא מאוישים. יש הבדל בין כלי לא מאויש שנוסע בנתיב מסחרי לבין טיסן ממונע שילד מפעיל אותו. שניהם נמצאים באוויר אבל יש שוני מוחלט בין זה לזה. לכן אני חושב שצריך לעשות אבחנה בין נתיבים מסחריים לבין פעילות ספורטיבית. את הפעילות הספורטיבית צריך להעביר למשרד המדע והספורט, כמו כל ענף ספורט.

מעבר לזה. אין לי צל של ספק שאת הכסף הזה, שאנחנו צריכים לגייס, אז בצורה זאת או אחרת, הוא תמיד בסופו של דבר ייפול על האזרח. זה לא משנה איך אנחנו קוראים לו. אם נקרא לו אגרה זה יגולגל בסופו של דבר לחשבון של הוצאות של אותה חברה וזה יתבטא במחיר המוצר או במחיר השירות.

ממה האוצר חושש? מהמילה מיסים. כי אם מטילים את זה בגובה של 10 שקלים או 5 שקלים על הנוסע, קוראים לזה מיסים. אבל אם זה מגולגל אליו דרך חברה, זה לא נקרא מיסים. זה כל החשש. כאשר אנחנו מגלגלים את זה דרך החברות, או דרך התעשייה האווירית או בכל דרך אחרת, מי שנמלט מהתשלום הזה אלה החברות הזרות שגם להן נותנים שירותים. לכן נכנס פה גורם של תחרות בלתי הוגנת ואין שום סיבה שניתן את הפרס הזה לחברות הזרות.

אבשלום וילן:

אני רוצה לברך את הממשלה על זה שמביאים לפה תקציב. חברי הגימלאים, בואו נשאיר את העברית לאקדמיה ללשון. יש המון חוסר אחריות בכל נושא הבטיחות בתעופה האזרחית בישראל . שמענו על כך מספיק ישיבות. לא אכפת לי איך יקראו לזה, אבל העיקר שיתחילו לעשות, כי הדברים האלה בנפשנו. אני לא אומר את זה על דרך המליצה. אתה רואה מה הסטנדרטים העולמיים ואיך פה העסק מתנהל. לכן אני רוצה לברך את הממשלה שסוף סוף היא מטפלת בנושא. היא גם אמרה מראש שהיא מגדילה את תקציבה והיא לוקחת על עצמה 50 אחוז מהפרויקט. זה כיוון ראוי. בטיחות זה מוצר ציבורי ולכן היא צריכה לקחת אותו. עכשיו הויכוח הוא על איך ימומן החצי השני.

יש מודל אמריקאי שאומר הכל על הנוסע דרך מיסי נמל, ויש מודלים אירופאים שמטילים את זה על החברות בצורה כזאת או אחרת. אני מבין ברמה העקרונית. אגב, הטיעון של האוצר הוא לא נכון עקרונית. כי מס מטילים על כלל האוכלוסייה. כאן אתה מטיל מס על המשתמש. עכשיו השאלה איזה משתמש. לדוגמא, כל אותם מטוסים קטנים.

צריך להבין, שלספורט האווירי יש משוגעים לדבר. תמיד יש קונוטציה שמדובר רק בעשירים, אבל זה לא מדויק. יש הרבה מעמד בינוני, ויש פריקים לטייס. אם תבדוק 2,000 טייסים, אני מניח שיהיו שם 200-300 בעלי יכולת, אבל רוב המכריע יהיו אנשים רגילים. אז כשמטילים אגרות, צריך לראות שאלה הקטנים, חובבי הטייס המשוגעים לטייס ברמה הספורטיבית, צריכים לשלם פחות.

לגבי החברות, יש טיעון אחד שאפשר לקבל אותו, והוא שבעצם מטילים עליהם מס גבוה לעומת המתחרים שלהם בחו"ל שלא משלמים את המס הזה בנמל הבית והתחרות לא הוגנת. גם

לא ברור לי למה גובים מהתעשייה האווירית וממפעלים ואני רוצה הסבר.

אני מציע למשרד התחבורה לשקול איזושהי קומבינציה. החברות צריכות לשלם. אמר גלנטי בצדק, שהם ממילא יגלגלו את זה על הנוסע. אבל אולי, החצי השני, ב-25 מליון שהם משלמים, בניכוי התעשייה, ומה שנשאר להם כרגע, בערך 10 מיליון, צריך לחלק. צריך לחשוב עוד פעם. להוריד קצת את הספורטיביים והקלים, לחברות לחלק בין מה שהן ישלמו לבין העלאה של 2 דולר של מס נמל לנוסע. אז יהיה איזון והם יוכלו לשמור על תחרות. תראו, גם כשיעבירו את זה לחברות, בואו לא נרמה את עצמנו, הן יגלגלו את זה על הנוסע, זה ברור.

היו"ר משה כחלון:

איך התעשייה האווירית תגלגל על הלקוח?

אבשלום וילן:

התעשיות זה בנפרד, אני רוצה לשמוע. החברות המסחריות ימצאו את הדרך לגלגל על הלקוח. לכן אני מציע לחשוב על שילוב - חצי הנוסעים וחצי החברות. אני רוצה גם לשמוע את ההסבר לגבי התעשייה ואיך היא נכנסת לסיפור.

אודי זוהר:

אנחנו גובים על פעילויות שאנחנו עושים כרגולאטור אל מול התעשייה. תעשיה זה לא משהו שעומד בפני עצמו והמוצרים שלהם נוסעים בעולם מבלי שהם מאורגנים, מפוקחים, מתוקננים על ידנו. כלומר, אם התעשייה האווירית יש לה מכון בדק שמתקן מטוסים, אז אנחנו נותנים רישיון למכון, כפי שאני נותן רישיון למכון בדק אחר של מטוסים. צריך לעשות עליהם פיקוחים, צריך לראות שאנשים עובדים בסטנדרטים הנכונים, אני צריך לבקר את האנשים ולראות שהרישיונות שלהם תקינים. אלה דברים שעליהם גובים אגרה. אני, כמי שנושא באחריות לקביעת הסטנדרט בתעשייה, ולבחינה שהם עומדים בה, מישהו צריך לממן את הדבר הזה. אני לא מדבר על פעילויות פרוייקטניות, שהוא משלם אותן ממילא. יש פעולות שהן פעולות גנריות אל מול כל מכון יצור או מכון בדק או גוף כזה או אחר.

גדעון סיטרמן:

חבר הכנסת וילן, כשקיבלתי את הצעת האגרות, הן היו אגרות "פלט" ועשו העלאה רוחבית. עשינו שימוע והקדשנו יום שלם לשימוע לרובדי המשתמשים.

אבשלום וילן:

לכן שיבחתי שעקרונית המודל נכון.

גדעון סיטרמן:

גם אני לא בא מעולם התעופה והופיעו לפני כל הטייסים של התעופה הספורטיבית. ראיתי משוגעים לעניין, חבר'ה שגדלו על גדנ"ע טייס. הטייסים האלה של הספורטיבי הם בני 50 פלוס ולא חבר'ה צעירים. דרך אגב, לא תמצאו כאן אף גורם שלא אומר שצריך לחזק את רשות התעופה האזרחית כי הבטיחות בנפשנו. עשינו פשרה והצורך המינימאלי הנדרש כדי להופיע בעולם ברמה נאותה, הוא 50 מיליון. אני רוצה שזה לא יהפוך לויכוח ולומר שאפשר לעשות את זה בפחות כי אנחנו מרגילים את הסוס לא לשתות מים ואז לא יהיה לנו.

כל הגורמים, בצד שלהם, אמרו שהמצב קטסטרופה ולכן צריך לשפר את המצב. עכשיו באמת הויכוח הוא על המימון. אני שם את הדברים בשקיפות ובגילוי נאות. אני חושב שיש אפשרות לגשת לבחינה, אולי בעתיד, לגבי העלאת אגרה לנוסע בתהליך מסוים. האוצר מתנגד באופן קטגורי, עקרוני פילוסופי. אם אני עומד בצומת החלטה להמשיך להתווכח עם האוצר ולהמשיך שהמצב יהיה כזה, שרשות התעופה האזרחית שבאחריות משרד התחבורה, לא ייתן את הבטיחות, אני מודיע לכם, אני נכנע לתהליך הזה.

אבשלום וילן:

הוועדה יכולה להמליץ על המודל וזה יחייב את האוצר. אנחנו, בכל הכבוד, לא עובדים באוצר.

גדעון סיטרמן:

חבר הכנסת וילן, אני מציע לפתוח את הדיון הזה ב-2007. כיום, כשאנחנו מייצרים את הבסיס, לקחת את הטוב ולא לנסות להגיע לטוב מאוד, כי אנחנו נמצאים בציון נכשל מבחינת בטיחות ואנחנו נמצאים בציון נכשל מבחינת סטנדרטים בינלאומיים. זה נכון שאתם צריכים להכריע על תהליכים, אני רק פתחתי ואמרתי שהגישה שלנו היתה: תהיה חזק עם חזקים וחלש עם חלשים. לכן בקונטקסט הזה שינינו את האגרות. לאוצר לא היה אכפת איך אנחנו משנים את המינון, ובלבד שנביא את ה-25 מיליון. לכן, חלק מהתהליך קיבל ביטוי בכך שברשות שדות התעופה שמנו 5 מיליון ואז למעשה כל הנוסעים שברשות שדות התעופה, באיזושהי מידה, משלמים את זה.

יורם מרציאנו:

הערת ביניים: קח את דוח מבקר המדינה בעניין רשות שדות התעופה. חשבתי שתעשו את זה מהר, 5 חודשים עברו מאז.

היו"ר משה כחלון:

מר סיטרמן, אבו ואני היינו חברי ועדת כלכלה בכנסת הקודמת. לרשות לבטיחות בדרכים היתה הצעה שיגבו מהאזרח ואנחנו התנגדנו. השר, שהיום יושב ברשות משרד התחבורה, הגיע ואמר: "לא יקום ולא יהיה. לא יגבו את זה מהאזרח המדינה תשלם". שם מדובר במספרים פי 10 ממה שאנחנו מדברים היום. למה אין את אותה אווירה ואת אותה נחישות? עזבו את הציבור, מה אתם רוצים מהציבור? לא מיסים ולא אגרות. זה תפקיד של המדינה לממן, והמדינה תממן גם את זה.

גדעון סיטרמן:

אם האוצר מסוגל לממן 50 מיליון, שזה המינימום, ואתם מסוגלים לשכנע את האוצר לממן את התהליך הזה – יש לנו 11 והם יגדילו ל-50 – אנחנו נעשה את העבודה שנדרשת על פי החוק שאתם העברתם. אתם הטלתם עלינו אחריות.

יורם מרציאנו:

קח קצת מהמיסים שנכנסים לרשות שדות התעופה, שהפכו את זה לרשות עצמאית, ומחלקים שם דיבידנדים במיליוני שקלים. אני אומר את זה לפרוטוקול. תזמין אותי ואני אספר לך. אני אומר לך שמחלקים שם דיבידנדים במיליוני שקלים.

עובד דבי:

לא מחלקים שום דיבידנדים ברשות שדות התעופה.

יורם מרציאנו:

אני אומר לך שמחלקים שם דיבידנדים במיליוני שקלים.

היו"ר משה כחלון:

מר דבי השיב שלא מחלקים דיבידנדים.

יורם מרציאנו:

אז אני אומר פעם רביעית לפרוטוקול. מחלקים, אני אוכיח את זה ואני אראה את ההתנהלות של ההנהלה מול ועד העובדים ואיך זה עובד בחלקות כספים לעובדים. לא לעובדים זוטרים, לעובדים בכירים.

דוד ארצי:

אני סמנכ"ל התעשייה האווירית. אני 35 שנה בתעופה אזרחית. אני נושא את התעודה הכי גבוהה במדינת ישראל של התעופה האזרחית האמריקאית, ה-FAA. סיימתי את אוניברסיטת קנזס. אני נושא את התעודות הכי גבוהות שיש, של בואינג ואיירבאס, כך שאני מבין בתעופה אזרחית. אני חושב שהאגרות, כפי שמציע היום המשרד, הוא דווקא פוגע בחלשים. אני רוצה להגיד שאין שום מדינה בעולם שמטילים מס על היצוא. מה שלמעשה מציע המשרד, באגרות החדשות, זה להטיל מס על היצוא.

היו"ר משה כחלון:

כמה אתם משלמים היום וכמה תשלמו בעתיד?

דוד ארצי:

אנחנו היום משלמים כ-6 מיליון. מר סיטרמן, אני אומר ואני אראה מוצג שסיכמנו עם מנהל התעופה האזרחית איך צריך לנסח ולא כיבדו את הסיכום שלנו. 6 מיליון מול 60 מיליון שדורשים היום מאיתנו. יש פה בעיה עם הניסוח של התקנות. אנחנו באנו ואמרנו שהתקנות, כפי שהן מנוסחות כיום, דווקא מטילות על החלשים.

היו"ר משה כחלון:

כל התקציב הוא 50 מיליון.

דוד ארצי:

נכון. לכן אנחנו אומרים, כפי שזה מנוסח היום, זה אומר שאנחנו משלמים אגרה על כל פריט ופריט שעולה לייצר אותו מ-100$. "בז", במפרץ, צריך לשלם עליו 1,400 שקל אגרה. זה מה שהחוק מנסח. אני רוצה שתבינו עד כמה זה טראגי. חברת "בז", יש לה 300 עובדים. מהחלת החוק הם יתחילו לשלם ליצוא 1,400 שקל על 100$ יצוא. אין דבר כזה בעולם.

היו"ר משה כחלון:

זאת בוודאי לא הכוונה שלהם.

דוד ארצי:

אבל כך זה מנוסח. הבאנו לכאן דוגמא. היו ישיבות עבודה, שהיו תוצאות של ישיבת ועדת הכלכלה האחרונה, שבה הונחינו לשבת עם משרד התחבורה ולסכם ניסוח. ישבנו וסיכמנו ניסוח. יש לי את ההעתק שלו. בסופו של דבר הניסוח שיצא שונה ממה שסוכם. יש לי כבוד לתעופה האזרחית, אני חושב שצריכים לחזק אותה, אבל לא לגרום לסגירת תעשיות מהסוג שאני תיארתי אותן. בז, גבעון, כנפית בצפון, סימ"ת בקרית שמונה, פלסן בסאסא. זאת המשמעות של החוק, כפי שהוא מנוסח. אני רואה לנגד עיני את פיטורי העובדים האלה בכמויות עצומות. המשמעות שבמקום שאנחנו נוציא את זה לקבלני משנה, כל פי החוק, אנחנו נייצר את זה בחו"ל. אנחנו נקבל את התגים של התעופה האזרחית האמריקאית ולא נצטרך את התגים הישראלים, ואז החברות האלה ייסגר. זה המשמעות של התקנות.

הוזכרה כאן אליטליה. אנחנו זכינו בתחרות קשה מאוד בחברת אליטליה בחוזה של 335 מיליון דולר ל-5 שנים. המשמעות של החוק הזה היא שבהטלת המס הזאת לא נעמוד ונצרך להחזיר את החוזה הזה. אני נותן את הדוגמא הזאת מפני שהדברים האלה הם בנפשנו.

ישראל חסון:

אולי הוא יסביר איך אנחנו מפסידים את כל הכספים האלה על בסיס התקנה?

דוד ארצי:

הנה תחשיב מפורט. כמו שזה מנוסח היום, אתה משלם אגרה על כל פריט.

יהודה שגב:

אני מפנה לתקנה 12. מדובר על ייצור פריט תעופתי. על פי הניסוח, כל פריט תעופתי זה 1,400 שקל. זה בדיוק מה שארצי אמר, שאם מחר מוציאים פריט ב-100$, פורמאלית, לפי התקנה הזאת, צריך לשלם 1,400 שקל. לא לזה מר סיטרמן התכוון ולא לזה הממשלה התכוונה.

בעקבות השימוע שנערך הערנו מספר הערות לתקנות, זאת רק דוגמא אחת. יש פער בין הסיכום שסוכם בשימוע לבין הניסוח של התקנה. ביקשנו לקיים בירור חוזר על מנת להסכים על הניסוח, שהכוונה של הממשלה תבוא לידי ביטוי בטבלאות שהופיעו כאן בשקפים. זה כל מה שביקשנו. לכן אנחנו מבקשים לא לאשר את התקנות בנוסחן הנוכחי. לאפשר לנו לסיים את הדיון עם משרד התחבורה ולהסכים על הנוסח של התקנות, ובא לציון גואל. זאת רק דוגמא אחת.

אתי בנדלר:

מהו פריט תעופתי?

מלי סיטון:

בסעיף 1 לתקנות יש הגדרה של משמעותו של פריט.

אתי בנדלר:

יש לי הרגשה שהפער ביניכם נובע מההגדרה.

צבי מעיין:

אני אתחיל מהסוף. יכול להיות שאם הניסוח של התקנות היה משקף את המספרים שהוצגו על הלוח, אולי לא היינו באים היום לירושלים. הבעיה היא שזה לא כך. אם אני מנסה למקד איפה המשקל הסגולי הגדול ביותר, זה הפעילות של ייצור זבדים והסבת מטוסים לייצוא. למטוס נוסעים שאנחנו מסבים למטוס מטען, יש אלפי פרטים. ברגע שעל כל פריט כזה אני צריך לשלם אגרה המשמעות היא שעלות האגרה היא פי 4 או פי 5 מעלות ייצור בכלל של הזבד. זבד כזה אני לא יכול למכור לאף אחד.

היום המתכונת של התשלום שונה. היום אני משלם את המשכורת של המפקחים שיושבים אצלי בחצר, לאורך כל השנה, כשהם נותנים את השירות כשהם יושבים אצלי. עכשיו השיטה תהיה תשלום עבור תג. בסיכומים בינינו לבין רשות התעופה הוסכם שתג יוכל להכיל משלוח שלם של זבדים תחתיו ולא יהיה תג בודד על פריט בודד. למשל, התיקון הזה שיכול היה לפתור את הבעיה, לא יושם בתקנות שהם מביאים לאישורכם.

ישראל חסון:

אתה בעצם מפרק לנו את האמירה של האדון הנכבד. הוא אומר שהתקנות כוללניות מידי וצריך לעשות רזולוציות יותר ברורות, ועד אז חבל לדבר על הסעיף הזה.

צבי מעיין:

נכון. לבעיה הזאת יש פריזמות בכל מיני מונחים כמו: מה זה הגדר?

היו"ר משה כחלון:

העניין של התעשיות ברור ונניח אותו כרגע בצד.

צבי מעיין:

ברשותך, רק נקודה אחת לגבי נקודת ההשוואה. פה נלקחה נקודת השוואה - - -

היו"ר משה כחלון:

אנחנו מתכוונים לערוך דיון נוסף בעניין שלכם, לכן אין טעם לדבר על זה כרגע.

אמיר שרף:

אני היועץ המשפטי של חברת אל-על. אני רוצה להבהיר בצורה הכי ברורה שאנחנו תומכים בקיומה של רשות תעופה אזרחית חזקה, מקצועית ויעילה. אנחנו כמובן עומדים בסטנדרטים מאוד גבוהים, ויעיד על כך אודי זוהר. אנחנו חושבים שזה חשוב להחיל דבר כזה על כל השוק, כולל החברות הזרות, כולל כל הפעילים בשוק. אני לא רוצה להיכנס לדיון ביחס להיקף של התקציב שהרשות מציגה. יכול להיות שיש השגות על זה, אבל אני לא חושב שיש לי את המומחיות לבוא ולומר להם מה צריך להיות המבנה של הרשות.

אני כן רוצה להתייחס לנקודה הקריטית שעלתה בדיון, והיא מבנה האגרות, אותן 25 מיליוני שקלים שמוטלים היום על החברות הישראליות והגופים הישראלים. בעצם יש פה משהו פרדוכסלי. אודי זוהר אומר שהוא מפקח על חברות התעופה הישראליות בארץ. החברות הישראליות כפופות לביקורות בחוץ לארץ. אל-על כפופה בממוצע ל-2 ביקורות שבועיות בנמלי תעופה שונים בעולם. אודי זוהר אומר שרמת הפיקוח על החברות הזרות בארץ לא מספיק טובה והוא רוצה להגביר את רמת הבטיחות הזאת, אבל מי שישלם על זה אלה החברות הישראליות שממילא כבר כפופות פה ושם לפיקוח. אני חושב שיש פה משהו פרדוקסאלי ואני חושב שחברי הוועדה הבינו את הנקודה הזאת כבר בתחילת הדיון.

לדעתנו לא נכון ולא טוב להטיל על חברות, ישראליות וזרות, באופן ישיר. נכון להטיל את זה על קהל המשתמשים בשרות הזה, אנשים שטסים פנימה ומחוץ לארץ ולא משנה באיזה חברה. הם נהנים ממוצר הבטיחות ולכן לא נכון להטיל את זה על חברה זאת או אחרת. לכן הפיתרון האידיאלי הוא הגדלה בדולר או בשני דולר במס הנוסעים. זה לא הטלת מס כללית, כפי שטוען האוצר, זה רק על האנשים שנהנים מהשירות הזה.

יצחק זיו:

אפשר לקרוא לזה אגרת בטיחות.

אמיר שרף:

אגרת הנוסע בישראל היא מהנמוכות בעולם. אם אני מסתכל על ארצות הברית זה פי 2, ביוון זה פי 2.2, ביוון זה פי 1.6, צרפת פי 1.4, הולנד פי 1.2.

היו"ר משה כחלון:

כמה אתם משלמים היום?

אמיר שרף:

האגרות שלנו עומדות לגדול פי 2.5, ממה שאנחנו משלמים היום. היום אנחנו משלמים כ- 2.3 מיליון שקל ואנחנו אמורים לקפוץ ל-5.22 מיליון. זאת אומרת גידול של 230%, גידול של 3 מיליון שקלים, שזה הרבה כסף. במיוחד שבה התחרות גבוהה, מחירי הדלק גבוהים, הפסדים דרמטיים בגלל המלחמה. פרסמנו לאחרונה אזהרת רווח שבשנת 2006 אנחנו עומדים להפסיד. לא נכון לבוא לחברות, שנמצאות מתחת לפנס, ולהטיל עליהם. העמדה הבסיסית של רשות התעופה היא נכונה. נכון ללכת על אגרת נפח. תוספת של 1 דולר או 2 דולר היא נכונה וזה הפיתרון הנכון.

דוריון כהן-ניב:

אני מאיגוד הטייסים. היינו פה לפני כמה חודשים טובים וכל מה שהשתנה מאז זה 10 מיליון שקל שהצליחו להעביר לכיוון הממשלה - - -

קריאה:

אבל גם התקציב ירד. זה לא יש מאין. 10 מיליון שקל לכיוון הממשלה, זה נכון, ותקציב רשות התעופה ירד בעוד 12 מיליון.

דוריון כהן-ניב:

בסדר. בתקופה הזאת של החודשים הללו הפגיעה בבטיחות היתה הרבה יותר גדולה מאשר מה שאנחנו מדברים פה. כל מה שנשאר בעצם על השולחן הזה, ואין ויכוח שצריך לחזק את רשות התעופה האזרחית, נשאר כל הסיפור של 15 מיליון שקל, בין הדיון הזה לבין הדיון הבא. אני הייתי אומר לכל מי שיושב כאן, ושיש להם אחריות, חברי הכנסת ומנכ"ל משרד התחבורה. קודם כל לאשר את המסגרת הזאת של הרחבת רשות התעופה האזרחית לתקן שמדובר עליו. צריך בסך הכל לפתור את הבעיה של 15 מיליון שקל.

אם היו אומרים שמגדילים ב-20% את האגרות, זה סביר לחלוטין. אבל העלאה כזאת משמעותית היא פשוט לא סבירה. לא יכול להיות שכאשר בסך הכל אחת הסכנות היא שמטוס אזרחי זר יכנס וינחת בצורה לא מבוקרת בתוך תל אביב, מדוע חברות התעופה, המשתמשים הקטנים והספורטיביים צריכים לשלם את זה. אני לא חושב שאנחנו צריכים לשלם את זה. ולכן מה שאני מציע: יושבים פה 50 איש ששרפו בוקר של עבודה, ואנחנו מדברים על 15 מיליון שקל לסדר את עניין הבטיחות האווירית במדינת ישראל. אני חושבת שהממשלה יכולה לקחת את זה. ואם הממשלה לא לוקחת את זה, שתעביר את זה בתור אגרת נפח, שהרבה מהנוכחים הסכימו שזאת הדרך שמקובלת על כל הגורמים. צריך לצאת לדרך. פשוט חבל על החודשים שעברו כי אלה חודשים שבהם אודי זוהר היה אמור לארגן את המערכת. אי אפשר לארגן אותה מחר בבוקר, כשמקבלים את התקציב, ואנחנו פה שורפים זמן. בשביל 15 מיליון שקל יושבת פה ועדה. בשביל מה?

לאה ורון:

לא מדובר ב-15 מיליון שקלים. אתה שמעת את ההתנגדות של התעשייה.

דוריון כהן-ניב:

לדעתי כל הסיפור הוא שינוי ההגדרה ואז ייפתר הסיפור. הם מחושבים ב-6 מיליון לתוך ה-55 מיליון שקל. הם טוענים שעל פי התקנה הם יצטרכו לשלם 60 מיליון שקל. זאת אומרת שלרשות התעופה יהיה 110 מיליון שקל. אני מבקש לגמור את הסיפור הזה ולהעביר את ה-15 מיליון שקל או לתקציב הממשלה או לאגרת נוסע ולגמור את כל הסיפור.

אברהם קמחי:

אנחנו השניים היחידים שבאים הנה לא במשכורת ולא על סמך יום העבודה שלי. אני קברניט באל על 42 שנה. היום אני בשני כובעים: נציג ה-EAA בארץ ישראל, שזה אלה שבונים אווירונים, וארגון האזמים, המטוסים הקטנים האלה שהם לא חשובים. כתוב פה 800 שקל. בסיכום כללי זה כמעט 5,000 שקלים. שוב, בגלל אותה סיבה. ישנם עוד סעיפים קטנים.

לנו אסור לטוס בנתיבי האחרים. אסור לטוס בלילה, אסור לעשות עסק. אסור לנחות בשום שדות תעופה, פרט לשניים. אנחנו צריכים לעשות מנחתים מיוחדים בשבילנו.

היו"ר משה כחלון:

מר קמחי, אתה בעצם אומר שאתם לא מקבלים שירותים וגובים מכם אגרות.

אברהם קמחי:

אנחנו נמצאים במצב של מס ולא במצב של אגרה. בנוסף לכל הפרטים הקטנים, הם הופכים אותנו לעבריינים מראש. אין ספק שאני תומך טוטאלית במה שהוא אומר, רק המדד הכלכלי של זה הוא על גבול המגוחך.

היו"ר משה כחלון:

אודי, הוא אומר שזה בהתחלה 800 שקל ובסוף מגיע ל-5,000 שקלים.

קריאה:

הוא לוקח פרמטר אחד שהיא אגרת רישוי הכלי. אבל זה לא מספיק. כי צריך לשלם על הרישיון, וצריך לעשות בחינה, במצטבר זה מגיע לסכום יותר גבוה. לתעופה הספורטיבית הקלה התנודות היו מינוריות.

קמחי אברהם:

אני לא 6 מיליון ולא 15 מיליון. אני בונה אווירון לבד שעלה לי 12,000 דולר. האווירון יהיה גמור בעוד חודש, בניתי אותו לבד מהתחלה ועד הסוף. על האווירון והטייס, האגרות הן 16 אלף שקל לשנה ראשונה. לדוגמא: אם אני אעשה אחזקה עצמית למטוס, אז שמו עלי בשנה הראשונה אגרה של 4,500 שקלים.

היו"ר משה כחלון:

מה הפער מהשנה הקודמת או לפני ואחרי התקנה.

אברהם קמחי:

בשנה הראשונה בלבד זה 4,500 שקל. לאחר מכן הפער יהיה 2,500 שקל.

היו"ר משה כחלון:

ממה נובע הפער?

אברהם קמחי:

הוסיפו דברים שלא היו בעבר. אנחנו לא רשאים לעשות כל כך הרבה דברים בארץ. יחד עם זה חיברו אותו, בתוך המערכת, כאילו יתר המטוסים שטסים בנתיבים דומים לנו.

רן בג:

אני מייצג גם את התעופה הפרטית. אחת הסיבות שרשות התעופה קמה, זה בעקבות הביקורות שעשו ה-ICAO שמצאו רמה מסוימת שצריכים להרים אותה. אני רוצה להצהיר, אנחנו לא שייכים בשום צורה שביקורת שעשו או שיעשו. אנחנו בכלל מחוץ לדבר הזה. עצם זה שהתעופה הספורטיבית יושבת במינהל התעופה זה דיי ייחודי למדינה. ברוב מדינות העולם מנהלי התעופה מגדירים גבולות גזרה לתעופה הספורטיבית ושולחים אתם ושולחים אותם לנפשם בעמותות עצמאיות. כאן קרה דבר מעניין - - -

היו"ר משה כחלון:

המנכ"ל אומר שאתה כן מקבל שירותים דרכו. את הרישיונות והפיקוח אתה מקבל דרכו.

רן בג:

אתה מכיר את הזקנה שמעבירים אותה בכוח את הכביש למרות שהיא לא רוצה? יש יצירתיות - - -

אודי זוהר:

זאת בדיוק הבעיה. תחום הספורט התעופתי הקל איננו מתוקנן כפי שנדרש. אנחנו עכשיו עושים עבודה יחד עם רן כדי להביא את זה לתקנות מקצה לקצה. הכאוס הוא מוחלט. אני לא מכיר מישהו שרוצה שיעשו עליו פיקוח. אני הייתי אופנוען שטח חובב וגם אני לא רציתי שהמשטרה תפקח עלי. אפשר לדבר על אמריקה מהיום עד מחר. אגב, הייתי מוכן להיות במקום מריון בלקי, שהיא ראש ה-FAA, גם לקבל את המשכורת שלה וגם שיהיו לי את הבעיות שלה. בסוף, כשהכל מתערבב והמלטי"ם טסים עם האולטראלייטים, והם כולם חורגים בסנטימטר, הם עוברים דרך נתיב של אלה, חיל האוויר מזניק אליהם מטוסים. זה הכל מעורבב. אי אפשר להשוות עגבניות ומלפפונים.

יצחק גלנטי:

כל עוד אתה לא טס בנתיבי תעופה אז אין שום סיבה. בדיוק כמו שיש אופנועי שטח שהם לא עולים לכביש וגם הם לא ממוסים.

אודי זוהר:

אתה טועה, הם כן ממוסים.

יצחק גלנטי:

כי עלית על הכביש.

רן בג:

אנחנו לא מתנגדים לפיקוח. אני חושב שצריך לפקח בצורה מסוימת על הפעילויות שלנו. אני נגד יצירתיות לא סבירה בנושא האגרות. אם אני מבקש להביא מטוס, אני משלם עבור הבקשה להביא את המטוס, אחר כך אני משלם עבור קבלת הבקשה, ואחר כך אני משלם עבור המטוס עצמו. קראתי פעם כתבה של אפרים קישון על הבירוקרטיה. אנחנו רואים כאן דוגמאות שהפיליטון הזה מחוויר לעומתם. אנחנו משלמים כל מיני כספים שאנחנו לא צריכים לשלם. אנחנו מוכנים שיפקחו עלינו. אנחנו חושבים, אולי, שצריכים לפקח עלינו כי אנחנו לא לבד בעולם הזה, אבל אני דווקא כן הייתי לוקח דוגמא את ארצות הברית. אני לא חושב שאם אני הולך לרופא ועושה בדיקה שנתית, אני אחר כך צריך לשלוח למנהל 2,000 שקל.

יצחק גלנטי:

אם אתה מעל גיל 40 אתה משלם קנס כפול.

רן בג:

אני עוד לא עברתי את גיל 40, אני לא יודע.

יש את אל-על, התעשייה האווירית וישראייר ולכולנו יש דבר משותף. לי יש רישיון מפעיל ולאל-על יש רישיון מפעיל, ואנחנו משלמים על זה פחות או יותר אותו דבר. לי, כמטוס בודד, אני משלם כמו חברת אל-על.

עמרי טלמון:

אני מנכ"ל איגוד התעופה, שהוא איגוד הגג, שגם החבר'ה האלה משתייכים אליו. אני שייך לאנשים שמר גלנטי מגדיר כאלה שהתחילו לטוס בגדנ"ע אוויר. הטיסה הראשונה שלי היתה משדה דב בשנת 1952. בסך הכל יש בחוג הזה יש כ-3,000 איש. לדוריון אין כל כך הרבה.

אני מציג עקומה של שעות הטיסה של התעופה הקלה בארץ. זה הולך ויורד, מ-60,000 שעות ל-40,000 שעות. אני עוסק בבטיחות אווירית, כותב מאמרים וגם חוקר תאונות. ככל שטייס טס פחות הוא יותר מסוכן. הואיל ומספר הטייסים בשנים האלה לא השתנה, זאת עקומה של עליית שיעור התאונות בארץ. היא הולכת ועולה. את הנתונים האלה אודי מכיר וגם הראיתי למנכ"ל.

יצחק זיו:

זה בגלל עניין הבטיחות?

עמרי טלמון:

זה בגלל שאנשים טסים פחות באופן מובהק. למה אנשים טסים פחות? כ הטיסה עולה להם יותר. אנשים טסים על תקציב סגור. הטיסה עולה יותר, אתה טס פחות. דנמרק היא מדינה נוראית מבחינת איכות הטיסה. לשם השוואה אנחנו פי 4 גרועים מארצות הברית. בארצות הברית, שהיא מדינת הייחוס שלנו, כי שם טסים הכי הרבה ושם הבטיחות הכי טובה בעולם.

אני מראה את רישיון הטייס האמריקאי שלי שלא עלה לי פרוטה ולא עולה לי פרוטה כל השנה. הוא שריר וקיים כל עוד אני מקיים אחר התנאים, בדיקה רפואית ומינימום שעות טיסה.

הרשיון הישראלי לא תקף. היות ואני מבוגר, אני צריך לעבור כל שנה בדיקה רפואית ולשלם לרופא עבור הבדיקה ולשלם למינהל עבור זה שהוא ישלח אותי לבדיקה ולשלם עבור חידוש הגדר מכשירים, אלפי שקלים בשנה. זאת ההשוואה.

לכן כל העלאת האגרות שנופלת בסופו של דבר על הטייס הבודד, וזה המצב בתעופה הכללית והספורטיבית, שיהיה ברור שהיא מחבלת בבטיחות הטיסה. לדאבוננו, האגדה האורבאנית שכל הטייסים עשירים, לפחות לגבי, אינה נכונה.

אודי הציג שיש לו בעיות להשיג אנשים. המאגר הגדול של כוחות בתעופה הם קברניטים בדימוס וכאל שכבר עברו את גיל 65. השנה מלאו לי 70. אני חושב שבתעופה אני מבין משהו, ואם אודי מתנגד שיגיד. הוא לא יכול לגייס אותי לעבודה. לא בגלל המשכורת, כמה שהוא ישלם אני לוקח. זה בגלל הולנדר, הוא לא מסכים שהמדינה תעסיק, אפילו בחוזה מיוחד, אנשים מבוגרים. בזה הוא נעל את הדלת בפני אודי להביא אנשים שבאמת מבינים משהו בעסק.

אהוד שבתאי:

אני היועץ המשפטי של ארקיע. אני מצטרף לכל מה שאמרה אל-על בעניין ייקור האגרות. ארקיע מתנגדת לייקור האגרות בתעריפים המוצעים. היום אנחנו משלמים כ-100 אלף דולר וזה אמור להיות מוכפל, כ-200,000 דולר לשנה. אני מתייחס למה שאמר נציג האוצר. אגרה זה משהו שניתן בגין שירות. אני לא רוצה להסתכל על דברים שהשיעור שלהם עלה בצורה גבוהה, אלא פשוט לקרוא את אחת התקנות. יש כאן אגרה לאישור טיסות שכר, תקנה 26: "המבקש אישור טיסות שכר בינלאומיות, בודדות או סדרת טיסות כאמור, ישלם בעת הגשת הבקשה, לפי מספר הטיסות המבוקשות כמפורט: 1 – 5, 1,400 שקלים, מ-6 טיסות עד 30 טיסות – 5,600 שקלים", וכן הלאה. מה ההבדל? אנחנו כולנו כבר הסתנוורנו מהמספרים מהגידול באגרות, עד שלא שמנו לב על מה בעצם גובים מאיתנו כסף. מה ההבדל בין אישור של טיסה אחת או שתיים, לבין 6 טיסות? מה ההבדל? למה אני צריך לשלם הרבה הרבה יותר בגין אותו דבר. פשוט כבר הפסקנו להסתכל על זה.

חברות התעופה קיבלו את הספר הזה, את תקנות הטייס – תיקון לתקנות, ונכנסנו לתהליך של השוואה וכימות. כמה אנחנו משלמים עד היום וכמה נשלם ממחר. אבל בגלל המספרים הגבוהים כאן, לרגע לא שמנו לב על מה בעצם גובים את הכסף. באמת, על מה?

בדקנו את העניין של אגרה בגין אישור טיסות שכר. הם לא מוטלות על ארקיע בשום מדינה בעולם. למה אנחנו משלמים את זה כאן?

שרון פלדמן:

אני עורכת דין מהלשכה המשפטית של ישראייר. אני רוצה להדגיש שהאגרה הזאת היא אגרה מפלה. היא מפלה בין טיסות השכר לטיסות הסדירות, שלא עולות אגרה, אפילו מול הטיסות הסדירות של חברות התעופה הזרות.

אתי בנדלר:

אני רוצה להבין, יש אגרה רק על טיסות שכר ואין אגרה על טיסות סדירות?

שרון פלדמן:

רק בגין שאתה רוצה להרים טיסת שכר. אתה לא נבדק בשום דבר. אף אחד לא עושה שום עבודה שהיא.

אודי זוהר:

זה בכלל לא נכון. את לא יודעת מה עושה הרשות.

שרון פלדמן:

אני רוצה לדעת מה אתה עושה בטיסות השכר שאתה לא עושה בטיסות הסדירות? מה ההבדל אם אני מגישה לך חוזה על 3 טיסות או מגישה לך חוזה על 30 טיסות? איך העבודה משתנה?

אודי זוהר:

אני יכול להסביר גם את זה.

שרון פלדמן:

אני רוצה לציין שאגרות טיסות שכר לא נגבות באף אחת מהמדינות המערביות שאנחנו מכירים. אגרות כאלה נגבות רק באפריקה. אני לא בטוחה שישראל צריכה להיות דומה לזנזיבר דווקא בדוגמא הזאת. אם עושים רביזיה על אגרות, אנחנו חושבים שיש מקום לבטל את האגרות הספציפיות על טיסות השכר.

ישראייר, כמו שציינה אל-על, חושבת שנכון וחשוב שתהיה רשות חזקה ויעילה ואנחנו חושבים שבאמת ראוי לתת לאודי את כל האמצעים להם הוא זקוק על מנת לפעול על פי ראות עיניו. גם אנחנו, אבל, מתנגדים לאופן שבהן התקנת מבקשות לגייס את הכסף. אנחנו חושבים שאגרה לנוסע שעובר בנתב"ג היא הדרך הנכונה.

אסף רזיאל:

אני היועץ המשפטי של פאנל החברות הזרות הסדירות. לכל חברת תעופה במדינת הבסיס שלה יש עלויות שהן שונות מהעלויות בחלק מהיעדים שלהם. דבר אחד עולה מכל הדיון. עושים תרגילים וקומבינציות למצוא את הכסף שכנראה חסר. כמו שאמיר אמר, מחפשים את החברות מתחת לפנס כדי לגבות את הכסף. יש פתרון וזה העדכון של אגרת נוסע יוצא. העיוות הכי גדול בין כל האגרות זה העיוות הזה. הגיע הזמן שבאמת יבחנו. המדיניות צריכה להיות מותאמת למצב הקיים. אתה לא הולך עם מדיניות שיהיה המחיר אשר יהיה ויהיו הנסיבות אשר יהיו. העולם השתנה, העלויות של כרטיסי הטיסה והתובלה הבינלאומית השתנו. היום אם אתה פותח כרטיס, על כרטיס הטיסה מופיע הפירוט. אתה יכול לדעת כמה אתה משלם על תובלה אווירית וכמה אתם משלם על המיסים. ההבדלים בין המיסים שמשלמים בארץ בכל מיני מקומות בעולם, דומים יותר או פחות, הם מהותיים. לטעמנו, ואני מצטרף לדברי חברינו מחברות התעופה, שיש לעשות רביזיה בכיוון הזה. כי היום עושים את התיקונים דרך "תרגילים".

אני לא רוצה שמישהו יחשוב שאנחנו חולקים על תום הלב של מי שעוסק והשליחות של מי שעוסק בתחום הזה, כי אנחנו גם חושבים שהוא מאוד חשוב. אבל היום זה בכיוון הזה, ומחר יהיה חסר כסף אז ימצאו עוד כל מיני פתרונות יצירתיים, במקום ללכת לפיתרון שהוא מתחת לפנס של כולם, בגלל מדיניות כזאת או אחרת.

עובד דבי:

אני ראש אגף תקציבים ברשות שדות התעופה. קודם כל, היתה כאן השמצה. אני שמח שכולם אומרים שהאגרות של רשות שדות התעופה הן מהנמוכות בעולם. לגופו של עניין, נושא של הטלת אגרה על הנוסע. כולם אמרו שזה מס נמל. אבל, עם כל הכבוד, רשות חברות התעופה לא יכולה להטיל את זה במס הנמל. מס הנמל זה עבור השירותים שנוסע מקבל בנמל. הרבה פעמים רצינו להעלות את האגרה לנוסע אבל משרד משרד האוצר עמד בעמדתו גם כלפינו.

מאוד נוח להטיל את האגרה. אני חושב שבראייה לאומית, העלאת האגרה לנוסע זה צריך להיות הדבר האחרון.

היו"ר משה כחלון:

אבל פה מדובר על בטיחות.

קריאה:

ה-FAA גובה אגרה מהנוסע.

עובד דבי:

10% ממחיר כרטיס הטיסה בארה"ב הולך ל-FAA. זה ממחיר כרטיס הטיסה ולא ממס הנמל. אם רוצים להעלות את המחיר לנוסע, רצוי שיהיה פה גם נציג הצרכנים.

היו"ר משה כחלון:

עדיין לא קיבלנו החלטה.

אמיר אסרף:

נראה לי תמוה שכולם רוצים להטיל את הדברים על הנוסע. אני לא חושב שרישוי לכלי טייס כזה או אחר, ובטח התעשיות. מה הקשר בין התשלומים שמחויבים בהם? מחר יבוא להם מפקח בטיחות בעבודה במפעל, וגם את זה יטילו על הנוסע.

יצחק גלנטי:

זה בטיחות בטיסה ולא בטיחות עבודה, על מה אתה מדבר?

דוד ארצי:

אני יכול להסביר לו את הקשר?

היו"ר משה כחלון:

מר ארצי, הוא לא יכול לקבל החלטה כרגע. כרגע אני רוצה לשמוע מהאוצר מה הרציונל ומדוע הם הגיעו להחלטה הזאת. לא חייבים להסכים איתם.

אמיר אסרף:

כמו שאמרתי בתחילת הדיון. הרציונל שלנו עדיין קיים. אני עדיין חושב שזה להטיל מס על הנוסע והאוצר לא חושב שזה נכון. אנחנו לא חושבים שנכון להטיל מס על הנוסע. החלק שבו נושא הציבור בגין הבטיחות זאת אותה הגדלה של 14 מיליון שקל בתקציב, שאותו העלינו מ-11 ל-25 מיליון. זה מחצית מסך תקציב הרשות. החלק השני, שגם אותו העלינו בהיקף דומה נובע באגרות, זה בגין שירותים שמקבלות החברות. זה הרציונל. החברות צריכות לשלם על השירותים שמהן הן נהנות. מה שידענו לסגור כמשק סגור של עלות שעות העבודה שאודי צריך להפעיל כנגד השירותים שהוא צריך לתת לחברות או לגורמים ספציפיים, זה צריך ליפול על הגורמים הספציפיים. מה שהוא כללי צריך ליפול על הציבור בכללותו. להזכירכם, 25 מיליון זה מס על כלל הציבור. זה תקציב המדינה בתקציב הרשות.

היו"ר משה כחלון:

אני רוצה להבין. אתה אומר שאם אנחנו גובים מהנוסע, זה לצורך העניין, מס. אם אנחנו נגבה את הכסף מהחברות זה עבור שירותים שהם מקבלים. זאת עמדת האוצר, עכשיו זה ברור.

אני מבקש מהאוצר, לקראת הישיבה הבאה, לבדוק את האפשרות בכל זאת להטיל את זה על הנוסע ולפטור את החברות מזה. נשמע את הדברים שלכם בפתח הדיון הבא. אין לי תקוות רבות, אני אומר את זה לפרוטוקול, אבל לפעמים יש הפתעות.

בדיון הבא, אחרי שנעבור את המשוכה של האוצר, נשמע את התגובות של משרד התחבורה. כמובן יש את העניין של נוסח התקנות והבהרות אם יש צורך. כמובן, אנחנו נבקש מכם להשיב על כל הטענות העקרוניות שהועלו פה על ידי כל הנציגים של החברות. אם יגיעו אלינו עוד בקשות וטענות נעביר אליכם, כדי שלקראת הדיון הבא נקבל תשובות ונוכל להמשיך ולהריץ את התקנות.

אודי זוהר:

אדוני היושב ראש, אנחנו במצוקה קשה. אנחנו היום בספטמבר. ב-23 בינואר מגיעים הנה ה-ICOA. אם אין לי רפורמה שיוצאת לדרך ביד, הדבר הזה מרסק את התעופה במדינת ישראל. זה צריך להיות ברור לכולם. התעשייה האווירית יכולים לספר סיפורים מהיום עד מחר. אם כפועל יוצא מה-ICOA ה-FAA רק יקפיא את הבסה בינינו, הוא יבכה על ה-3 מיליון שקל שהוא מתווכח איתי עכשיו. צריך להבין, הזמן נחשב. אני יודע שדוד לא מסכים, ואני מציע שבתחולת הנזק שצפויה לתעופה במדינת ישראל, לא ננסה לבדוק אם אני צודק או הוא צודק. כי תוחלת הנזק היא אין סופית לכלכלה של מדינת ישראל. אל על והחברות הישראלית שינחתו בחוץ, כשהם ב"רשימה השחורה", לא ייצא מזה טוב. הזמן נחשב.

גדעון סיטרמן:

אנחנו מדברים על 50 מיליון שקל. אין פרופורציה בין מה שהוא אומר לבין 50 מיליון שקל.

דוריון כהן-נוב:

הוא צודק במה שהוא אומר. אנחנו על הגבול של ליפול. הוא חייב לקבל ומהר, זה מה שאני יכול להגיד.

דוד ארצי:

אבל האוצר לא אחראי?

היו"ר משה כחלון:

אודי, אני מבין את מה שאתה אומר. אני חושב שההערות שלך נכונות. הדיון מתנהל בפגרה וזה מעיד על החשיבות שהוועדה רואה בנושא קידום התקנות על מנת לבנות רשות תעופה בריאה וחזקה. את העבודה אתם צריכים לעשות ולא אנחנו. אנחנו צריכים לקבל את החומר מוכן ולא לשמוע פה מחלוקות עקרוניות כאילו שאנחנו בדיון הראשון.

זאת כבר קדנציה שניה שאני משתתף בדיונים מהסוג הזה והדברים לא זזים. הדברים הם טובים לפרוטוקול אודי, ואתה אמרת והתראת וזה בסדר, אבל את הסדר אתם צריכים לעשות גם אצלכם.

דוריון כהן-נוב:

זה לא רק לפרוטוקול, אדוני היושב ראש. אני מציע לאשר להם את התקציב ולעשות מימון ביניים של האוצר.

היו"ר משה כחלון:

הדברים שלך הם דברי טעם רק שזאת לא הסמכות שלי. אם אתה מתכוון שהוועדה תמליץ לאוצר, להעביר לפחות את החלק שלה לתקציב ולא להתנות את זה, אז אני מקבל את זה.

דוריון כה-נוב:

להעביר את האחריות לאוצר ושהוא יסביר מדוע בעבור 15 מיליון שקל, הוא יקבל את כל הנזקים האלה.

היו"ר משה כחלון:

אודי, אני מבין שכרגע הם לא מעבירים לכם עד שהתקנה לא תעבור. הם לא יוכלו, מבחינה חוקית להעביר, עד שלא תעבור התקנה. שוב, אני לא איש של הצהרות.

אתה מבקש ממני להמליץ על משהו שהוא לא ישים. הוא לא יכול לתת עד שעובר החוק. המסר הוא ברור והחשיבות ברורה. התכנסנו כאן בפגרה וחברי הכנסת הגיעו לכאן במיוחד בפגרה רק עבור הדיון הזה. אנחנו רואים חשיבות גדולה לקדם את הנושא הזה. אנחנו גם נקדם אותו. אבל היות ויש כל כך הרבה מרכיבים וכל כך הרבה אנשים שיכולים להיפגע או להרגיש נפגעים, התפקיד שלנו לשמוע את כולם, לנסות להגיע למקסימום הסכמות, ואיפה שלא תהיינה הסכמות הוועדה תכריע.

תודה רבה, הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 12:00.