##### **הכנסת השבע-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 75**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

יום שני, כ"ד תשרי התשס"ז (16 באוקטובר, 2006), שעה: 11:00

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

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

משה כחלון – היו"ר

רוברט אילטוב

אבישי ברוורמן

אליהו גבאי

יצחק וקנין

יצחק זיו

דוד טל

אמנון כהן

יעקב כהן

יורם מרציאנו

חנא סוויד

רונית תירוש

**חברי כנסת שאינם חברי הוועדה:**

יצחק גלנטי

אבשלום וילן

**מוזמנים**:

גדעון סיטרמן – מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עו"ד מלי סיטון – היועצת המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

דפנה עין-דור – מנהלת אגף תכנון וכלכלה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

צביה בלאו – לשכה משפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

ירון שילת – יועץ השר, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

אהוד אדירי – רפרנט תחבורה, אגף תקציבים, משרד האוצר

אודי זוהר – מנהל רשות התעופה האזרחית

עובד דבי – ראש אגף תקציבים, רשות שדות התעופה

אורי שטרנברג – ועד העובדים, רשות התעופה האזרחית

חזקיה ישראל – מנהל ממונה, התאחדות התעשיינים

עו"ד צבי מעיין – ע' יועמ"ש תע"א, התעשיה האווירית

דוד ארצי – סמנכ"ל, התעשייה האווירית

ישראל בן-חיים – מנכ"ל ישראייר

שרון פלדמן – יועצת משפטית, ישראייר

עו"ד אמיר שרף – יועמ"ש ומזכיר החברה, אל על

ישראל בורוביץ – יו"ר אל על

עו"ד אהוד שבתאי – סמנכ"ל, יועץ משפטי ומזכיר החברה, ארקיע

איתן שטרקמן – מנכ"ל "כים ניר"

יוסי פתאל – מנכ"ל התאחדות סוכני הנסיעות

רן בג – תעופה ספורטיבית, העמותה הישראלית לתעופה זעירה

אברהם קמחי – יו"ר EAA

עמרי טלמון – מנכ"ל קלוב התעופה

ד"ר בנימין קלנר – החברה הישראלית לרפואה תעופתית

**ייעוץ משפטי:** עו"ד אתי בנדלר

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: שושנה מקובר

##### 

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

היו"ר משה כחלון:

שלום לכולם, צהריים טובים. אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר היום: תקנות הטיס (אגרות רישום, רישוי ותיעוד), התשס"ו-2006.

ב-31 באוגוסט 2006, קיבלה ועדת הכלכלה את תקנות הטיס, שעניינן האגרות אשר ייגבו על-ידי עבור רשות התעופה האזרחית עבור מכלול השירותים שניתנים על ידה. מנכ"ל משרד התחבורה מסר לוועדה בדיון שהתקיים ב-12 בספטמבר, כי בינואר 2007 צפויה ביקורת רחבת-היקף של ארגון התעופה הבינלאומי ושל רשות התעופה האמריקאית. לוועדה נמסר, כי בביקורות קודמות שנעשו נתגלו ליקויים חמורים, שמדינת ישראל התחייבה לתקנם. לכן נדרשת רשות תעופה מאורגנת, מקצועית, עצמאית וחזקה. הוצע, כי תקציב התפעול לרשות התעופה שהוקמה יעמוד על כ-51 מיליוני ש"ח, וכי מספר העובדים יגדל מ-45 עובדים לכ-120 עובדים.

בתקנות מוצע, כי הכנסות הרשות מהאגרות יעמוד על כ-26 מיליוני ש"ח, ומתקציב המדינה – 25 מיליוני ש"ח. על אף שחלקה של הממשלה, שהיה 11 מיליוני ש"ח יעמוד על כ-25 מיליוני ש"ח, הרי שחלקה במימון הכולל, בהתאם לנתונים שהוגשו לוועדה, ירד מ-52% ל-49% בלבד. זאת לעומת עלויות משמעותיות מאוד בסכומי האגרות שמוצעים כי ייגבו מאחרים. הוועדה תרצה לשמוע מנציג האוצר מדוע ירד הנתח של הממשלה במימון הכולל, ומדוע לא תעביר הממשלה בדחיפות את חלקה בתקציב הרשות כדי לאפשר לה היערכות מיידית, עוד לפני שגובים את האגרות. כמו-כן, הוועדה מבקשת לשמוע האם נבחן שוב הנושא של הטלת האגרה על הנוסעים במקום על החברות.

נבקש ממנכ"ל משרד התחבורה וממנכ"ל מינהל רשות התעופה האזרחית להתייחס להערות שנשמע בדיון זה ולהערות ששמענו בדיון הקודם. אני מבין שעם נציגי התעשיה האווירית הדברים כבר מסתדרים או על סף סיום. חברות אל על, ארקיע וישראייר דיברו בדיונים הקודמים, והיום נאפשר למי שלא דיבר ורואה את עצמו נפגע – נציג של חברה, ארגון ואפילו אדם פרטי – לדבר. אנחנו נגיע כמובן לשלב שבו אפשר לשמוע את המנכ"ל משיב. אם לא, נקיים דיון נוסף.

אבקש לציין, שאתמול העביר משרד התחבורה נוסח מעודכן לתקנות, הכולל מספר שינויים שנעשו בעקבות הערות התעשיה האווירית. אני מניח שבהמשך הדיון יתייחסו לכך. נציג האוצר, בבקשה.

אהוד אדירי:

כפי שציין אדוני היושב-ראש, התקציב הממשלתי לרשות התעופה האזרחית יגדל מ-11 מיליוני ש"ח ל-25 מיליוני ש"ח, זאת בהתאם לסיכום בין השרים הקודמים, שרי התחבורה והאוצר. זהו גידול משמעותי מאוד, והכרה של משרד האוצר בצורך ברשות תעופה אזרחית חזקה.

מבחינת אחוז התקציב מתוך סך הפעילות של הרשות – לאמיתו של דבר לא עשיתי בעצמי את החישוב – אבל ייתכן שחלקו של האוצר ירד מ-52% ל-49%, אבל יש לזכור שאפילו בהתאם לתקנות הקודמות, לא נגבו מהחברות סך כל הסכומים שצריכים היו להיגבות על פי חוק, מטעמים כאלה ואחרים. אם אלה היו נגבים, כבר על פי התקנות הקודמות, הפרופורציה בחלוקה בין משרד האוצר לבין כלל הגופים שמשלמים את האגרות דומה לפרופורציה הקודמת, ואולי אף חלקן של האגרות היה גדול יותר.

נקודה שניה שחשוב לזכור היא סל השירותים שאותה רשות עומדת לספק. כשבנינו עם משרד התחבורה בעבודה משותפת את ההצעה למבנה האגרות, ניסינו לבחון את השירותים שאותם רשות מספקת, ומצאנו שבחלק ניכר הגופים שנהנים מהשירותים האלה פשוט אינם משלמים את העלות האמיתית של השירותים, ומכאן בא היקף האגרות החדש.

היו"ר משה כחלון:

יש סיבה מיוחדת שלא גביתם את זה כחוק?

אהוד אדירי:

ככל הידוע לי, הגביה לא היתה מלאה.

היו"ר משה כחלון:

אבל מדוע? אתם מוותרים לפעמים גם על מס הכנסה?

אהוד אדירי:

לצערי, אני לא בקי באי-הגביה הקודמת.

היו"ר משה כחלון:

אולי נאמץ את זה גם למודל הזה.

אהוד אדירי:

חשוב לומר יותר מזה: אנחנו רואים את התקציב הממשלתי כממלא את התקורות ואת פעילות הרגולטורית, התקינה והאיכותית שהיא תבצע. מעבר לכך, הממשלה נושאת בחלק מהעלויות שנועדו לשירותים של מקבלי השירותים השונים – שירותים שברמה של ביקורת ובטיחות יהיו הרבה יותר משופרים.

לשאלתך השניה: נושא הטלת אגרת נוסע נבחן בשנית במסגרת משרד האוצר. אנחנו עדיין עומדים על ההתנגדות להטיל אגרה גורפת על כלל הנוסעים. אנחנו חושבים שזה לא צודק מכמה סיבות.

##### יצחק גלנטי:

אי אפשר לפרט?

היו"ר משה כחלון:

בנוסף, אנחנו ערים לכך שיש בעיה משפטית בענין אגרת הנוסע. גם כאן יכולה להיות בעייתיות. אבל אם תסכימו, אולי גם נפתור את הענין הזה.

אודי זוהר:

אנחנו יכולים לומר מהו השירות שאנחנו נותנים לנוסע.

היו"ר משה כחלון:

אתה יכול לגבות אגרה מהנוסע?

אודי זוהר:

זה מה שעושים בכל העולם.

אתי בנדלר:

אולי עושים את זה בכל העולם, אבל צריכה להיות הסמכה מפורשת לכך בחוק, לדעתי, וכאן לא ברור הקשר בין השירות שניתן לנוסע לבין השירות שניתן לכל אחת מהחברות המסחריות, למשל, מקבלות השירות הישירות.

קריאה:

כשפורז היה יושב-ראש, אותה וועדה - - - 13$ לצורך ביטחון, באותו מבנה, כדי לטפל בנושא הביטחון, וזה לא בהכרח חלק מהאגרה. עובדה שעשו את זה.

היו"ר משה כחלון:

אנחנו לא שם.

##### יצחק גלנטי:

זו לא רק אגרת נוסע אלא גם אגרת מטען.

קריאה:

הדולר היה עבור ביטחון פנים-ארצי, אותו שלמו נוסעים שטסים בבינלאומי. עד היום זה ב-13$. כלומר, אם רוצים אפשר להתגבר על הבעיה הזאת.

היו"ר משה כחלון:

לצערנו, אנחנו עדיין לא שם.

אהוד אדירי:

אנחנו מתנגדים באופן עקרוני להטלה של אגרות מן הסוג הזה. זה תמיד פיתרון קל, ובמקרה הזה נראה שזהו הפתרון הקל. זה נראה מעט, אבל אין סיבה להטיל זאת על הנוסעים. אנחנו סבורים שהשירות שניתן כאן על-ידי הרשות לתעופה אזרחית הוא שירות שניתן למספר גופים, ואותם גופים צריכים להשתתף במימונו. אותו החלק שניתן כשירות לכלל הציבור מכוסה כאן מעל ומעבר באמצעות 25 מיליוני השקלים מתקציב המדינה. אנחנו סבורים שאין סיבה שכלל הציבור במדינת ישראל יסבסד וישתתף במימון השירות שניתן – אם זה לאנשים שעוסקים בהוצאת רישיונות טיס ובחינות טיס לצורך פרטי כזה או אחר.

לגבי חברות התעופה, אנחנו סבורים שמרבית השירותים, כ-90% מהיקף העלות ניתן אך ורק לחברות מסוימות בשל בדיקות מסוימות, ולא יהיה זה נכון והוגן להטיל את זה על כלל החברות או על כלל הנוסעים באופן גורף. מה גם שאנחנו סבורים שגם מבחינה חוקית הוא לא נכון משפטית. גם אם הוא נכון, זה לא במסגרת הזאת. זה חייב לעבור לפני כן ועדת אגרות משרדית, אם וכאשר דנים בדבר מן הסוג הזה – זאת מעבר להתנגדות העקרונית והספציפית.

קריאה:

למה אתם לא גובים מחברות זרות?

אהוד אדירי:

אם נבחן את כלל השירותים המוענקים, למעלה מ-90% מהשירותים מוענקים לחברות הישראליות. אני מוכן לעבור על תקציב רשות התעופה, ולהראות את זה. מרבית המפקחים ומרבית פעילות הבקרה נעשית על פי חוק על החברות הישראליות בלבד. הפעילות המבוצעת כלפי החברות הזרות היא בהיקף מצומצם.

קריאה:

אבל ראש רשות התעופה האזרחית אומר אחרת.

אהוד אדירי:

לא שמעתי אותו אומר אחרת - - -

##### יצחק זיו:

איך זה במדינות העולם?

אבשלום וילן:

ראשית, כולנו זוכרים את רב אלוף מיל. שאול מופז כמפקד הצבא. אבל היום הוא חבר כנסת. אז מן הדין שבמכתב מטעמו, יהיה חתום "חבר הכנסת שאול מופז סגן ראש הממשלה ושר התחבורה", לא בתוארו הצבאי. זה פשוט לא מכובד עניינית.

לענין עצמו: היתה לנו ישיבה לפני כחודש וחצי, והעלינו שורה של הצעות, שאלות והשגות. פסלת הכל, נציג האוצר. אנחנו חשבנו לעשות קומבינציה. כך למשל, אמרת – מי שרוצה ספורט, שישלם. אבל לא מדובר באנשים עשירים. מדובר במעמד בינוני אלמנטרי. אז הם אמרו שעשינו הקפצה של 600-700 אחוזים – אתה לא זז. חברות התעופה התלוננו כאן – אתה לא זז. על דולר אתה צודק, אני אתך בעקרוני, אבל באופן מעשי חשבתי שאחרי הדיון השני נחפש פשרה – חצי דולר או משהו זניח. אם יש 10 מיליוני נוסעים, זה כמעט כל התקציב. אז לא צריך דולר, אפשר סכום נמוך יותר. אני מבין את ההתנגדות העקרונית שלך. היא לגיטימית גם בהשקפה שלי. אבל לשם מה קיימנו את הדיון לפני חודש וחצי? הערנו הערות כדי שיבואו נציגי הרשות המבצעת ויגידו שכל מה שהערנו לא שווה כלום? זה לא מקובל עליי. אני חושב שכך אי אפשר להצביע. חלק מהתהליך הפרלמנטרי – דווקא היום בראשית המושב – הוא ההתדיינות וההערות, שמובילות לתוצאה משותפת. אם מצפצפים עלינו ואומרים מה זה משנה מה שאמרתם בדיון הקודם – כך לא בונים חומה.

##### יצחק גלנטי:

הרי בסופו של דבר כל דבר מגולגל על הציבור. גם כאשר משתפים את החברות, מתוך מגמה שהן אכן יתקצבו את זה, העלות הזאת מגולגלת על הציבור בסופו של דבר. כך שזה לא פותר את הבעיה.

אמנון כהן:

אתה מציע שהאוצר ישלם.

##### יצחק גלנטי:

הצעתי שתהיה אגרת נוסע או אגרת נפח. מעבר לכך, שיוציאו מתחום הדיון הזה את כל התעופה הספורטיבית. זה לא שייך לכאן. התעופה הספורטיבית צריכה להימצא אצל שר הספורט, ובוודאי לא לדבר כאן על אגרות בסדר גודל כזה.

היו"ר משה כחלון:

נציגי התעופה הספורטיבית, בבקשה.

אברהם קמחי:

אחרי שהייתי קברניט באל על במשך 42 שנה, אני מתעסק באולטרה-לייט. עד היום שילמנו 480 ש"ח ועוד כמה סכומים קטנים. אני בונה בעצמי בביתי אווירון. כדי לעשות את הטיסה הראשונה שלו, אני צריך לשלם אגרות בסך 8,280 ש"ח לפי ההצעה הזאת. הסיכומים מגוכחים. אם אני רוצה לטפל באווירון שבניתי, אני צריך לשלם רישיון לתחנת אחזקה לאחזקה עצמית. זה כמו שאתה מחליף פלאגים ברכב, ואתה נדרש לבקש רישיון במשרד התחבורה עם אגרה כדי לעשות זאת.

##### יצחק גלנטי:

או שהוא יצטרך לעבור בחינות.

אברהם קמחי:

זה על גבול המגוחך. בשנה השניה, זה יעלה לי רק 6,280 ש"ח, כי יורדת הבקשה, שמסתכמת ב-2,000 ש"ח.

בנוסף, מי שמתעסקים באולטרה-לייט, לא מקבלים שירות הצלה, אסור לנו לעשות ביזנס. אני מבין את כל יתר החברות, שמושתים עליהם סכומים גדולים, שאינם הגיוניים. אבל מה הקשר בין - - - לאולטרה-לייט. אנחנו לא שייכים לענין. אנחנו לא טסים בנתינים. אנחנו לא צריכים כלום ממה שהשירות נותן, למרות שהייתי רוצה שהשירות ייתן לי דברים. אני יושב בשני צדדים של אותו המקום: אני רוצה רגולטור חזק, טוב ומסודר. אבל לא ייתכן שתלכו לאנשים המסכנים שבונים את האווירון לבד – ואני לא מסכן – ותשיתו עליהם בשנה הראשונה של האווירון 8,000 ש"ח ובשנה השניה 6,000 ש"ח. אני לא רוצה להכנס לפרטים.

אמיר שרף:

אני רוצה להדגיש נקודה אחת ביחס לדברי נציג האוצר. כפי שציינתי, אנחנו חושבים שנכון שתקום רשות אזרחית חזקה, מקצועית ויעילה. אנחנו לא מדברים על כך בכלל. אנחנו רק מדברים על הטלת הנטל. במובן הזה, נציג האוצר התייחס לכך שעיקר הפיקוח של הרשות הוא על החברות הישראליות. זה דבר לא מדויק, ויעיד אחריי אודי זוהר, ראש רשות התעופה האזרחית. היום, כחברת אל על והחברות הישראליות האחרות, כפופים לפיקוח משמעותי מאוד בארץ. יושבים אצלנו במתקנים דרך קבע כשלושה אנשים של רשות התעופה האזרחית, ששותפים לכל התהליכים הבטיחותיים התחזוקתיים. המטוסים שלנו כפופים לשתי ביקורות בממוצע בחו"ל.

הבעיה של אודי זוהר ושל רשות התעופה האזרחית – כפי שגם ציין הגוף הבינלאומי שערך בקרה – היא ברמת הפיקוח בעיקר על החברות הזרות, ובעיקר על חברות השכר הזרות. קיימנו כאן דיון על הבעייתיות הקשה ועל הסכנה הנובעת מהפעילות של חברות השכר הזרות. עיקר השינוי בהיקף הפיקוח שלו מטעמי בטיחות על חברות התעופה הוא על החברות הזרות. לא נכון לבוא ולהטיל את הנטל הזה על החברות הישראליות. מחפשים מתחת לפנס. אנחנו משלמים אגרות, אז מעלים את האגרות לחברות הישראליות. אם רשות התעופה רוצה, כמו שהיא צריכה, להגביר את הפיקוח על החברות הזרות, שהנטל יוטל על הצרכן. הצרכן כאן הוא כלל הנוסעים שנוסעים בנתב"ג – בין אם מדובר בחברות ישראליות ובין אם מדובר בחברות זרות, בין אם מדובר בחברות סדירות ובין בחברות שכר.

ישראל בורוביץ:

בסופו של דבר, המכנה המשותף היחיד האמיתי של כל החברות שפועלות במדינת ישראל – ישראליות וזרות – הוא באמת הנוסעים. כל נושא החיוב צריך להיות קשור לכך איכשהו. אחרת, ניקלע לאותה בעיה שבה כבר תקעו אותנו – נושא הביטחון. הלא מה עושה המדינה? היא אומרת: אתה צריך ביטחון כזה, אתה צריך כך-וכך אנשים. אין לנו שום שליטה. שמים לנו צ'קים ואומרים לנו לשלם את החשבון. כאן עלול להיות אותו הדבר. אין לנו שליטה על מה שדורשים מאתנו לעשות, ומצד שני אומרים שנשלם. לכן קל מאוד –גם בנושא הביטחון – להתנפל על חברות התעופה הישראליות, כי אם הן לא ישלמו, הן לא יקבלו רישיונות תפעול ולא יוכלו לעבוד. זה מוציא אותנו לאט-לאט מהתחרות. עוד מעט הפרופורציות של העלויות של רשות התעופה האזרחית תהיינה גדולות יותר על חברות התעופה הישראליות, כי לאט-לאט דוחפים אותנו מכל מני שווקים. רק עכשיו זימנו אותנו פתאום לדיון נוסף בענין הטיסות לווינה. ירדנו מווינה כי מדינת ישראל הוסיפה לאוסטריאן איירליינס טיסות. אז לאט-לאט אנחנו נקטן בהיקף הפעילות שלנו, ונכסה את כל העלויות האלה.

אמנון כהן:

האם בחו"ל אתם משלמים גם על הבטיחות?

ישראל בורוביץ:

לא.

קריאה:

אבל בארצות-הברית - - -

לאה ורון:

חבר הכנסת כהן שואל לגבי אגרות בחו"ל, וזה נושא שצריך להבהיר על השולחן: מה משלמות חברות התעופה הישראליות.

אמיר שרף:

אנחנו לא מציעים, ואני לא חושב שזה רעיון נכון, להטיל אגרות ישירות על חברות התעופה הזרות. אנחנו בדרך כלל לא משלמים אגרות בחו"ל, ואני לא חושב שנכון להטיל את זה בארץ.

אודי זוהר:

אבל הנושא הישראלי שטס בבאל על בחו"ל משלם – בניו יורק, בהיתרו, בשארל דה גול – ולא משנה אם הוא נוסע בחברה המקומית או בחברה זרה.

ישראל בורוביץ:

זה לא יעזור: המדד היחיד הוא הנוסע. אם רוצים שהמערכת תהיה הוגנת לכולם, צריך לחייב את זה כאגרת נוסע. זה לא כזה ביג דיל. בהשוואה לכל האגרות בעולם, האגרה שלנו בארץ היא בין הנמוכות ביותר, וזאת הדרך היחידה. כל דרך אחרת היא פשוט כי קל לטפל בנו. אבל זה לא הגון.

יוסי פתאל:

סוכני הנסיעות מייצגים בדיון הזה את מערכת הגביה. אני רק רוצה להודיע שאין לנו שום כוונה לגבות שום מס נוסף מהנוסעים, כפי שיוחלט. אין שום חובה בחוק שסוכני נסיעות יגבו את מסי הנמל מהנוסעים. הדבר הזה כבר כרוך בהפסדים כספיים ניכרים מבחינתנו, כאשר נוסעים משלמים בכרטיסי אשראי ומקבלים מימון, אנחנו צריכים לשלם את עמלת הסליקה על המסים כבר היום. הודענו את זה למשרד התחבורה ולשר התחבורה באופן הנחרץ ביותר – מבחינה כלכלית לא נעמוד בכך. אין לנו כוונה לגבות את התוספות, כמו שאין לנו כוונה להמשיך לגבות את מה שאנחנו גובים היום. בענין הזה, נפתח במהלך משפטי שניאלץ לעשות.

אבשלום וילן:

אתם לא גובים את המס היום?

יוסי פתאל:

אנחנו גובים היום את המס, אבל הדבר הזה גורם לנו היום לנזקים כלכליים. בהנחה שתהיה אגרה על נוסעים, אנחנו גם לא נגבה את הכסף הזה. פשוט לא נגבה את הכסף הזה.

אודי זוהר:

כשאני טס לניו-יורק, את האגרה בניו-יורק אתה גובה?

יוסי פתאל:

גם את זה אנחנו לא מתכוונים לגבות.

אודי זוהר:

אז תודיעו גם לארצות-הברית שאתם מפסיקים לגבות את האגרות?

יוסי פתאל:

אנחנו לא מודיעים לארצות-הברית; אנחנו מודיעים לחברות התעופה, כי להן יש את החובה. אגב, השמטת את העובדה שלקוחות משלמים גם בארץ מסי נמל. גם בישראל משלמים אגרות כבדות מאוד.

אודי זוהר:

דיברתי על אגרת נוסע לרשות התעופה - - -

ישראל בן-חיים:

רק לתקן טעות שעלתה כאן: לא נוכל להשית את התוספת הזאת על הנוסע,כי כפי שאמר מר בורוביץ, אנחנו בתחרות עם חברות זרות שהעלויות שלהן נמוכות יותר מאלו שלנו – גם בנתב"ג וגם כי אין להן עלויות ביטחון. המשמעות היא העברת נוסעים לחברות זרות. אנחנו גם חברת תיירות גדולה. אנחנו מעסיקים חברות צ'רטר זרות, וכבר היום משתלם לנו להטיס פחות מטוסים שלנו ויותר מטוסים זרים. המשמעות היא: תעסוקה ופרנסה.

היו"ר משה כחלון:

מה אתה מציע?

ישראל בן-חיים:

יצא לי להיות חמש שנים מנהל נתב"ג. אני חושב ש-13 דולר זו אגרת הנמל הזולה ביותר באירופה היום. תבדקו את זה. אינני יודע מהם שיקולי האוצר – אולי מדובר בשיקולים עניינים ואולי פופוליסטים – אבל בחוסר הרצון להוסיף דולר או שניים לאגרת הנוסע אתם מסכנים בעיקר את החברות הקטנות, אבל גם את אל על. אתם מסכנים את הפעילות שלנו. לכן אני חושב שצריך לנשום עמוק ולבחון את הענין. מעלים כאן מסים מכאן ועד ההודעה החדשה – העלאת אגרת נוסע, ומדובר באדם שנוסע לחו"ל. אני לא יכול להשית את זה עליו, כי החברה הצ'כית שאני מעסיק לא משיתה את זה עליו.

##### יצחק זיו:

אני מסתכל כאן על טבלת ההשוואה, ואני שואל: אם נסתכל על האגרה בכל הנמלים שנמצאים בטבלה, ונראה איפה אנחנו נמצאים, אני לא מבין על מה כל הוויכוח הזה. אנחנו נמצאים במצב הנמוך ביותר בעולם. למה לא להעלות את האגרה כדי לפתור את כל הנושא הזה אחת ולתמיד? אני מדבר על אגרת הנוסע.

עמרי טלמון:

מה שאמר אברהם קמחי חל לא רק על הדברים הזעירים אלא גם על כל הפשפשים, המצנחים הממונעים וכן הלאה, על אווירונים בבניה עצמית, דאונים ומטוסים של תעופה ספורטיבית קלה.

שנית, שמעתי מהאוצר מנטרה, לפיה מסבסדים אותי. גם אני טיס פרטי, וזה פשוט לא נכון – משני נימוקים: ראשית, את השירותים שהם נותנים לי הם נותנים במחיר מופקע שהם לא היו מוכנים לשלם לי אם אני אתן את זה להם. שנית, חלק מהשירותים האלה מיותרים. אתה רוצה לטוס – אתה חייב לקנות את כל החבילה. אם כן, המנטרה הזאת לא נכונה.

שרון פלדמן:

בהמשך לדברי המנכ"ל, אני רוצה לציין שכבר אמרנו פעמים רבות שאנחנו תומכים באגרת נפח. אגרת הנפח תגבה באופן הוגן מכולם, בעוד הטלה על החברות יגרמו לכך שרק אנשים שיבחרו לטוס בחברות תעופה ישראליות יצטרכו לשאת בנטל. כלומר, במקום שכל נוסע שמגיע לטוס – בין אם בחר לטוס בחברת תעופה ישראלית ובין אם בחר לטוס בחברה זרה – יממן את העלות של הדולר הזה, יממנו זאת רק אנשים שבחרו לטוס בחברה ישראלית.

ישראל בורוביץ:

ואז הם לא יבחרו.

דוד טל:

אם נעלה את זה בדולר, לא תשיתו את זה בהכרח על הדולר כי אתם נמצאים בשוק תחרותי.

ישראל בורוביץ:

זה יהיה באגרה.

שרון פלדמן:

או שלא נצליח להתמודד ולהתחרות, ובכך החברות הי שראליות ייפגעו.

דוד טל:

אתם תומכים בכלכלה החופשית, וזה חלק מזה.

##### יצחק גלנטי:

אבל למה להטיל את זה רק על החברות הישראליות?

דוד טל:

יש לי פיתרון, אבל אני יודע שלא הייתי מוכן להטיל את זה על הנוסע. משרד האוצר יטיל על הנוסע בחוק התקציב הקרוב כך וכך, ודי. שבענו מרורים. שמשרד האוצר יתקצב ויסבסד אותם – תעשו מה שאתם רוצים. אבל האזרח הסביר לא מסוגל לשאת יותר את הנטל הזה. זו דעתי.

קריאה:

זה עדיין הרבה פחות ממה שיש בעולם.

דוד טל:

יכול להיות. אבל בתחומים רבים אחרים, אנחנו נמצאים במקומות אחרים לגמרי בהשוואה לחו"ל. אל תקחו רק את הדוגמאות שמתאימות לכם.

##### יצחק גלנטי:

בכל העולם לא מטילים אגרות כאלה על תעופה ספורטיבית.

##### אבישי ברוורמן:

אדוני היושב-ראש, הישיבה היום היא ישיבה להחלטה או להמשך הדיון?

היו"ר משה כחלון:

אמרתי בתחילת הדברים: בפעם הקודמת קיימנו דיון, ושמענו חלק מהנוכחים. כעת זו ישיבת המשך, ואם יהיה לנו זמן נתחיל לקרוא את התקנות.

יורם מרציאנו:

בדיון הקודם, בו השתתפתי גם אני, סיכמנו את הדיון בכך שהם ינסו להידבר ביניהם ולהגיע להסכמות – האם הגיעו כאן להסכמות?

היו"ר משה כחלון:

חסמים גדולים למדיי הוסרו, אבל עדיין - - -

קריאה:

רק התעשיה האווירית.

יורם מרציאנו:

נושא חברות התעופה לא הוסדרו, ובסוף הגענו לכאן ומתחילים כמעט את הכל מההתחלה.

היו"ר משה כחלון:

חבר הכנסת מרציאנו, הרי אנחנו לא אופים עוגה – מכניסים לתנור וזה יוצא.

אהוד אדירי:

אבקש להתייחס לשתי נקודות: בתחילת דבריי אמרתי שהדרך להטלת אגרות שבחרתם אינה הדרך הקלה אלא הדרך הקשה. זו דרך שבאה באמת לגלם את הגופים שמקבלים את השירותים. אני חוזר ואומר: מרבית פעילות הפיקוח והבקרה שרשות התעופה האזרחית תקיים – ובפרט הגדלת נפח הפעילות – מתייחס בעיקר לתחום הטיסה המסחרית ולחברות התעופה הישראליות. אני בהחלט מוכן לשבת עם כל מי שירצה בכך ולהציג בפניו מספרים בנושא. בתשובה לדברי נציג אל על – בהחלט נשמח לשבת ולראות כיצד מרבית הפעילות – ובפרט הפעילות החדשה בתחום המסחרי – היא כלפי חברות התעופה הישראליות. לא יהיה זה לבוא כרגולטור, כמדינה, ולהטיל זאת באופן שרירותי על כלל הנוסעים.

נקודה שניה, חשובה לא פחות נוגעת לכל תחום התעופה הקלה והספורטיבית: משרד התחבורה סבור, ובצדק, שהוא צריך לקבוע סל שירותים מסוים, אותו צריכים אותם ספורטאים או טייסים חובבים לקבל, ולא הם בוחרים אלו שירותים לקבל ואלו לדחות. הבטיחות היא באחריות המדינה, באחריות משרד התחבורה. אנחנו יודעים על לא-מעט תאונות ואירועים שמתרחשים. לכן איננו סבורים שהסל מוגזם; נהפוך הוא – יש צורך לשפר אותו. לדברים הללו יש עלות, וכפי שאמרתי: העלות שתיגבה מאותם טייסים בתחום הלא-מסחרי איננה גבוהה מעלות השירותים שהם מקבלים.

קריאה:

רק פי עשר בשנה אחת.

##### אבישי ברוורמן:

מר טלמון אמר שהוא לא רוצה שירותים מסוימים. האם אתה יכול לתת דוגמה לשירות כזה ולעלות שלו?

עמרי טלמון:

בפעם הקודמת הצגתי כאן את הרישיון הישראלי מול הרישיון האמריקאי. הרישיון האמריקאי לא עולה. הרישיון הישראלי עולה לי אלפי שקלים בשנה. אחד הגורמים הכבדים ביותר הוא הדרישה לטוס אחת לשנה מבחן מכשירים. נציג האוצר חושב שזהו שירות. ארצות-הברית חושבת שזהו שירות לא דרוש. אז כאן דורשים ממנו זאת בשם הבטיחות, ונציג האוצר צריך יהיה לתרץ מדוע הבטיחות כאן גבוהה פי ארבעה מזו שנהוגה בארצות-הברית. ברגע שיהיה לו תירוץ טוב לענין הזה, אני חותם את פי.

רן בג:

אני יכול לתת מספר דוגמאות: אדם שרוצה לטפל במטוס שלו בעצמו, צריך לשלם. דוגמה שניה: אנחנו צריכים לשלם רישיון הפעלה מבצעי – 500 ש"ח בשנה. אין דבר כזה בעולם. לאולטרה-לייטים אין רישיון הפעלה מבצעי בשום מקום בעולם. דוגמה נוספת: אנחנו הולכים לבדיקות רפואיות. את הבדיקות הרפואיות אנחנו משלמים לרופאים, כנהוג בחוק. אנחנו גם צריכים לשלם למינהל התעופה בישראל על כך שהם מאשרים לנו ללכת לרופא ולשלם לו את הכסף.

##### יצחק גלנטי:

למה מעל גיל 40 פעמיים?

יצחק קמחי:

אני מוכרח להוסיף: לא ברור לי מה אני עושה כאן – אני אולטרה-לייטים ספורטיביים. לפי החוק, אסור לי לטוס בנתיבי אוויר, כשלכולם מותר. אסור לי לטוס בלילה, כשלכולם מותר. אני לא מקבל שום שירותי פיקוח ובקרה. אני לא מקבל שום שירותי חילוץ והצלה – בהגדרה. אני לא יכול לצלצל ולבקש "תצילו אותי". אני לא מקבל שום שירותי תדלוק, ואסור לי להיכנס לשום שדה - - אני שואל את עצמי למה אני כאן בכלל.

היו"ר משה כחלון:

נציגי משרד התחבורה, האם יש תשובה למר קמחי? עלו כאן מספר נקודות. אחת הנקודות הבולטות היא שאתם באים למכור משהו למישהו שהוא לא צריך. יש עוד כמה דוגמאות כאלה במשק הישראלי. אני מבקש תשובה לענין הזה: אדם שלא מקבל שירות, משלם על משהו. אתם מוכרים לו משהו שהוא לא צריך, ומה שהוא כן צריך אתם לא מאפשרים לו.

##### אבישי ברוורמן:

זה מס.

גדעון סיטרמן:

אני רוצה להחזיר את הדיון לקרקע, כי התחלתם להמריא. אתם המחוקקים חקקתם את חוק רשות התעופה האזרחית, והבאתם חוק טוב, חוק מערבי ברמה גבוהה מאוד, לפי הסטנדרטים הבינלאומיים. החוק הזה חוקק לפני כשנה וחצי. הגעתי למשרד לפני שלושה חודשים, ואני מוצא את עצמי מנסה להגיע למצב שבו אנחנו מיישמים חוק שאתם חוקקתם, והמשמעות היא אותן אגרות. כלומר, בחוק אנחנו מצויים בסד של האגרות הקיימות. אנחנו רק מעדכנים את האגרות הקיימות. כלומר, אין כאן שום אגרה שהומצאה מחדש.

קריאה:

זה לא נכון. אגרות חדשות לגמרי.

גדעון סיטרמן:

אנחנו במשרד התחבורה מחויבים על פי החוק שחוקקתם להיות אחראיים לחוק הזה. אין כאן אף אחד שחושב שצריך להחליש את רשות התעופה האזרחית. להיפך – אין אחד כאן שלא מסכים עם העובדה שצריך לחזק את התעופה האזרחית ולהביא אותה לרמה הבינלאומית הנדרשת. אם אנחנו רוצים להשתייך למשפחת העמים, המשמעות היא לעמוד בתקנים בינלאומיים.

##### יצחק גלנטי:

לגבי התעופה המסחרית זה נכון. זה לא יהיה נכון לגבי תעופה ספורטיבית.

גדעון סיטרמן:

לכן, כדי ליישם את החוק, היינו צריכים לדעתנו המקצועית כ-60 מיליוני ש"ח. בהחלטה עם האוצר, כדי להגיע לקומבינציה, כפי שנאמר כאן, האוצר אמר שלא נוכל לעשות תמחור במכה אחת של אותם 60 מיליוני ש"ח. האוצר אמר שנגיע קודם כל ל-50 מיליוני ש"ח, ושהוא מוכן לתת חצי מהסכום. כעת אנחנו צריכים לקבל החלטה מושכלת איך להגיע לאותם 50 מיליוני ש"ח. יש הצעות כאלה ואחרות, ואני מזכיר לכם שאני נמצא במקום שבו אני צריך לבצע. אני לא יכול להיות פילוסוף. ברמת הביצוע, קיימתי שימוע לכל הגורמים, ובאתי לקראת החבר'ה הספורטאים. בהצעת ההחלטה הראשונית התעריפים היו גבוהים יותר. שיכנעתי את רשות שדות התעופה ליטול על עצמה 5 מיליוני ש"ח – כלומר 20% מהתקציב – כדי להקל.

אויבו של הטוב הוא הטוב ביותר. אנחנו צריכים קודם כל להגיע למצב שבו בינואר 2007 ניישם חוק שהכנסת חוקקה. בואו נכבד תחילה את מה שאתם מחוקקים. כעת בא השלב הבא של האגרות. אז יכול להתפתח דיון על האגרות לנוסע, ואני מכד כל דיון מקצועי שיעלה על השולחן. אבל אנחנו מבקשים לקיים את הדיון הרציני הזה – שהוא במידה מסוימת פילוסופי; האם להטיל מסים על האזרח ואיך לחלק – בעוד שנה. נכין חומר רציני לקראת דיון כזה, נקיים ישיבת מטה, נציג השוואות תוך שיתוף פעולה עם האוצר. ייתכן שיש לי חילוקי דיעות עם האוצר כרגע--

##### יצחק גלנטי:

סליחה, מדוע לא עשית זאת עד עכשיו?

גדעון סיטרמן:

כרגע אנחנו נמצאים על סף כניסה של 2007. בינואר 2007 אנחנו אמורים להיכנס למבנה הרשות הזה. אף אחד לא נעלם – לא הכנסת, לא התעופה ולא משרד התחבורה.

יעקב כהן:

מה בער למשרד לקבל להטיל את זה על הנוסע?

גדעון סיטרמן:

אנחנו לא פוסלים על הסף הטלת אגרה על הנוסע, כפי שפוסל זאת משרד האוצר. למשרד האוצר יש ראיה רוחבית, ואני יכול להבין את חששותיו כשהוא אומר: אנחנו לא רוצים לייצר מקורות מסומנים; אנחנו רוצים לגבות מסים, ולאחר מכן לבצע את חלוקת המשאבים בהתאם. זהו דיון שיכול אומנם להתקיים כאן על קצה אגרת הנוסע, אך הוא הרבה יותר רחב.

##### אבישי ברוורמן:

כפי שאמרת, פילוסופיה קובעת בסופו של דבר מה עושים. אתה אומר שכרגע אין לך עמדה לגבי האפליה מול התעופה הספורטיבית. אתה אומר: היו דברים בעבר ונחקקו – ייתכן שהם טובים, וייתכן שהם לא טובים – אבל אתה רוצה להתקדם עכשיו ולדון בנושא הזה בעוד שנה. פירושו של דבר הוא שבשנה הקרובה, אם טענת התעופה הספורטיבית נכונה, אתה אומר שצוק השעה לא מאפשר לך ולאוצר לשבת ולדון בכך ושאתה רוצה לדחות את הדיון בענין בשנה אחת. האם זאת עמדתך?

גדעון סיטרמן:

לדחות את הדיון התמחירי.

##### אבישי ברוורמן:

השאלה היחידה היא מדוע אי אפשר לזרז את הדיון הזה.

גדעון סיטרמן:

אנחנו נמצאים כרגע בתהליך שסוכם לסגור עד 2006. אתה עם חוק פתוח, ואנחנו נושאים באחריות על פי חוק שלכם בלי יכולת ליישם אותו. אז אני לא יכול להישאר כך. אני לא יכול לשאת באחריות בלי שתתנו לי את הכלים. השווינו בין המצב הקיים, שבו גורמי תעופה אחרים – כולל טייסים, מתלמדים, מפעילי מנחתים ואחרים, הכוללים את התעופה הסופרטיבית – וזה מגיע ל-2.8 מיליוני ש"ח מהתקציב הקודם. הוא עלה ל-3.5 מיליוני ש"ח.

רן בג:

זה לא נכון. מדובר בנתונים לא נכונים.

אברהם קמחי:

25 מיליוני ש"ח לחצי שנה זה טוב. בואו ניקח 25 מיליוני ש"ח, ניתן לחצי שנה ובינואר אנחנו מסודרים.

היו"ר משה כחלון:

אבקש לשאול שוב את נציג האוצר: למה אתם לא מעבירים בינתיים את 25 מיליוני השקלים שאתם צריכים להעביר?

אהוד אדירי:

תהליך הקמת הרשות החדשה הוא תהליך הנמצא בעיצומו, בכמה אלמנטים – החלטה סופית על מבנה הרשות, גיוס כוח אדם, הגדרת משרות. עד היום, לא חל שום עיכוב בהקמת הרשות החדשה בגין אי העברת כספים. אבל אנחנו סבורים שברגע שמחליטים על מבנה של רשות, שהוא מבנה שמגלם עלות שנתית של 50 מיליוני ש"ח, צריך לדעת מה יהיו מקורות המימון שלה. אי אפשר להתחיל עם תקציב ל-3-4 חודשים, ולקוות שבמחצית השניה של השנה נצליח לשכנע ולגייס את האגרות כדי להמשיך. מדובר כאן בגיוס עובדי מדינה לטווח ארוך. לא ניתן לגייס אותם על סמך תקציב חצי-שנתי, שאנחנו נעביר 25 מיליוני ש"ח, ונראה מה יקרה במחצית השניה של השנה. מנגד, אנחנו לא אומרים שנעכב; אנחנו רוצים - - -

אמנון כהן:

אדוני המנכ"ל, התקיים כאן דיון לפני חודש וחצי. יש כאן ועדה רצינית, שרוצה לקבל החלטות. על פי רוח הדברים של חברי הוועדה, כל הנושאים הללו עלו. אבל אתם כגוף מקצועי צריכים לשבת עם כל הגופים הרלוונטים. המטרה שלנו היא לא לפגוע קשות. אבל כאן יש פגיעה אנושה בקבוצות מסוימות. מכך אנחנו רוצים להימנע. אנחנו יכולים לקיים עוד דיון ועוד דיון, אבל יכולתם לחסוך את זה ולשבת אתם.

מלי סיטון:

ישבנו אתם. לא הגיעו להבנות.

ישראל בן-חיים:

אמרתם לנו שזה לא אפשרי. לא ניסיתם להגיע אתנו להסכמות.

רן בג:

מכל מה שאמרנו, מאומה לא יושם.

##### יצחק גלנטי:

נציגי האוצר קמים ואומרים: רבותי, נגמרת השנה בינואר, באים לפקח עלינו גורמים בינלאומיים כדי לבדוק את מצב הבטיחות כאן, ולצורך זה נחוץ לגייס תקציבים במהירות. מצד שני, אותם נציגי האוצר קמים ואומרים שאת 25 מיליוני השקלים המוקצבים לרשות הם מעכבים. עד מתי? עד שנחליט על מקורות כל התקציב.

אהוד אדירי:

לא אמרנו בחופזה, ולא אמרנו - - -

##### יצחק גלנטי:

זה לא יכול להתקבל על הדעת. או שזה בוער או שזה לא בוער. אי אפשר גם בוער וגם לא בוער.

דבר נוסף: אני מציע להפריד את כל הדיון הזה לשני דיונים נפרדים – הנושא הראשון הוא התעופה המסחרית והנושא השני הוא התעופה הספורטיבית. נכון לרגע זה, הדיון הבוער, כפי שאני רואה אותו, הוא הנושא של התעופה--

היו"ר משה כחלון:

כמה כסף מכניסה התעופה הספורטיבית?

אודי זוהר:

3.5 מיליוני ש"ח מתוך 25 מיליוני ש"ח.

היו"ר משה כחלון:

אני מדבר רק על הדלתה.

דוד טל:

הדלתה היא 700 אלף ש"ח בלבד.

אודי זוהר:

הדלתה ביחס לקיים היום.

##### יצחק גלנטי:

אני מציע להשאיר את הדלתה הזאת לדיון בעוד שנה. אני מציע להמשיך את הדיון רק לגבי התעופה המסחרית.

ישראל בורוביץ:

אנחנו נקרא לעצמנו חברה ספורטיבית.

היו"ר משה כחלון:

רשות הדיבור לחבר הכנסת טל, ולאחר מכן למנכ"ל הרשות אודי זוהר. אבקש שתתייחס בדבריך באופן ספיצפי לטעת האנשים שהם לא מקבלים את השירותים.

דוד טל:

לשם שינוי, אני מסכים הפעם עם תפיסת האוצר, לפיה אם הולכים לתקצב גוף מסוים, חייבים לדעת את המקורות הכספיים. אני רוצה לדעת את המסגרת. אני לא רואה שהבעיה קשה כל כך. אני שומע את הדברים שנאמרו כאן על ידי החברים, ואני חושב שאם אנחנו מדברים על דלתה של 700 אלף ש"ח, לו יצויר שהיינו מאשרים 50 מיליוני ש"ח פחות 700 אלף ש"ח, לדעתי אודי זוהר היה יכול לט וס ולנסוע, והיינו יכולים לקבל את האישורים של הגורמים הבינלאומיים לתעופה האזרחית. זהו הדבר החשוב ביותר, לדעתי, שאנחנו צריכים לעמוד עליו. אני אומר את הדברים כי אני סבור שבתוך אותם 700 אלף ש"ח אפשר יהיה להגיע אתם להבנות. אנחנו גם נגיע למצב שבו נאשר את התקנות הללו. אני מקבל את דברי המנכ"ל: אפשר לאשר את זה על תנאי. אנחנו נאשר את זה לשנה בלבד, כהוראת שעה, נבדוק את עצמנו בעוד שנה, ונראה. יכול להיות שהחברים האלה ייפגעו קשה מאוד, וייתכן שהם לא ייפגעו בכלל. אם כן, אני מציע הוראת שעה לשנה. אבל את התקנות הללו חייבים להעביר.

אורי שטרנברג:

מדברים כאן על הטלת אגרות ועל המקור שלהן. אנחנו אומרים שצריך להחזק את מינהל התעופה האזרחית. אבל עדכון האגרות נועד לממן תוכנית לשינוי מבנה ארגוני. עד היום, ההנהלה לא קיימה שום הידברות בענין המבנה הארגוני החדש.

מלי סיטון:

זה לא נכון.

##### יצחק גלנטי:

מדובר בבטיחות, לא במבנה ארגוני.

אורי שטרנברג:

כדי ליישם את הבטיחות, צריך להיות מבנה ארגוני. במידה ויהיה יישום חד-צדדי של המבנה הארגוני ללא הסכם עם ועד העובדים, תתכן פגיעה חמורה בעובדים. אנחנו מוכנים להביא כאן דוגמאות לנושא הזה, אבל מכיוון שאתם עוסקים בנושא הכסף, נציגות העובדים מבקשת: התחייבות בכתב של משרד התחבורה לשיבוץ כל 63 העובדים המועסקים היום ברשות התעופה האזרחית. שנית, אנחנו דורשים חתימה על הסכם עבודה חדש, שבו יעוגנו זכויות העובדים, מעמד העובדים ותנאי העסקתם. הסכם עבודה ייחתם עם נציגות העובדים ועם נציגות הסתדרות עובדי המדינה.

אמיר שרף:

רציתי להתייחס בקצרה להצעתו של מנכ"ל משרד התחבורה מר סיטרמן לענין הזמניות. כפי שאנחנו יודעים, מה שמאושר באופן זמני זוכה לאורך חיים ארוך מאוד.

היו"ר משה כחלון:

לא. כשאתה מאשר משהו לשנה והוא חוזר אליך לאישור נוסף - - -

אמיר שרף:

אני חושב שהמוטיבציה לא נכונה. אם אנחנו מסתכלים אחורה, יצאנו מהצעה של אגרת נפח, של אגרת נוסע. זאת היתה ההצעה של רשות התעופה האזרחית. היא חשבה שזה נכון לעשות את זה כך. זה היה לפני כשנה. זאת היתה ההצעה הראשונית של רשות התעופה האזרחית.

מלי סיטון:

לא. אף פעם לא.

אמיר שרף:

בהחלט כן, ואודי זוהר גם התבטא כך סביב השולחן הזה. בא האוצר ואמר: לא מוכן. ואז האחריות מוטלת על משרד התחבורה וחברי הוועדה. אבל לא נכון להסתכל על כך באופן הזה. משרד האוצר צריך לשאת באותה אחריות לקיומו של החוק, בדיוק כפי שחברי הכנסת מחויבים לכך. לכן לא נכון לבוא היום ולומר שנדבר על כך בשנה הבאה כי דיברנו על כך לאורך כל השנה האחרונה. אם לא הצלחנו להגיע עד עכשיו להסכמה, אין שום סיבה שזה ישתנה בשנה הבאה.

אהוד שבתאי:

אני מבקש להצטרף לדברי היועץ המשפטי של אל על: אם ענין הזמניות עומד על הפרק, מדוע שהמדינה לא תממן באופן זמני את החלק היחסי להשלמת האגרות הקיימות היום, ובעוד שנה נשוב וניפגש. למה הפוך?

מעבר לכך, אני מזכיר שבפעם הקודמת דיברנו על אגרות טיסות השכר, ועדיין לא קיבלנו תשובה.

מלי סיטון:

יש תשובות.

עמרי טלמון:

אבקש להזכיר שיש תהליכים בלתי הפיכים. מתחילים אותם, ובעוד שנה נחזור והמצב יהיה אחר לגמרי. לאף אחד לא יהיה טעם בכלל לבוא בעוד שנה עם איזשהו פתרון.

דוד טל:

אבל נהיה יותר חכמים בעוד שנה.

עמרי טלמון:

אגב, אני מצטער שאתה לא רואה אותי כאזרח סביר, כי עליי מטילים--

דוד טל:

אני רואה בכך אזרח יותר מאשר סביר.

עמרי טלמון:

אז למה זורקים עליי מסים? לכן הפתרון היחיד הוא בדיוק מה שנאמר כאן: ידונו משרדי הממשלה ביניהם, ובינתיים – סטטוס קוו. את החור ימלא האוצר. כך לכל הפחות לא נלך רחוק.

אודי זוהר:

יש מי שקוראים לתעופת הפנאי תעופה ספורטיבית, ואנשים בטעות לוקחים את זה ואומרים שזה בכלל צריך לעבור לשר הספורט. יש לי חדשות: זה לא יהיה אצל שר הספורט כי הם טסים באותו תווך שבו טסים כלי טיס אחרים, והרגולציה היא מקצה לקצה. אי אפשר לבוא ולומר שהם טסים כאן ולכן הם יהיו במשרד מסוים, ואילו החברות הגדולות יהיו במשרד אחר. התעופה הספורטיבית, מבחינת התקנות שלה במדינת ישראל, היא בלקונה איומה. זה גן עדן של שוטים. בוודאי שאני לא נותן להם שירות – אין לי תקנות ואין לי אנשים כדי לעשות את מה שאני צריך לעשות. אז כל אדם בתעופה הספורטיבית טס איפה שהוא רוצה, בעיתוי שהוא בוחר, חלקם טסים בלי רישיון וחלקם בלי טסט שנתי לכלי הטיס שלהם, וכולם שמחים. רק אני מתכווץ בבית ביום ששי וממתין לתאונה הבאה. אם זו לא תאונה, מתקשר אליי חיל האוויר ואומר שטסו לו פה וטסו לו שם, הזניקו לו F16 וקוברה. כולם מרוצים מאוד. היחיד שלא הוא אני.

##### יצחק גלנטי:

כמעט התנגשתי בטיסן.

אודי זוהר:

נכון, כי הוא כלי טיס בלתי מאויש, וגם עליו צריך לעשות רגולציה. חברים, הכאוס הזה מאוד נוח לכולם. אני אומר את זה בצורה הברורה ביותר. התעופה הספורטיבית נמצאת בתהליך שבו האנשים המכובדים, גם רן וגם קמחי, הכניסו את הכתף האישית שלהם מתחת לאלונקה, כי אני לא יודע לבנות את זה לבד. הם באו והם עובדים שלי היום – בהתנדבות חלקית – כדי שאנחנו נעצב את הרגולציה בתעופה הספורטיבית. היא תהיה בעוד שנה במקום אחר. חלק ממה שנקבע הוא על מה אנחנו כן מפקחים ועל מה אנחנו לא מפקחים. על מה שאנחנו מפקחים – נבוא בהצעה שלמה מקצה לקצה, שבסוף גם אומרת איך ממנים את זה. היום אני לא יודע לעשות את זה. יש לנו כאן סוגיות שלמות. ציינו קודם את טיסות השכר – בוודאי שצריך לדון בתקנות טיסות השכר של מדינת ישראל.

אתי בנדלר:

עוד לפני שאתה עובר לטיסות השכר, אני רוצה להתייחס לתעופה הספורטיבית. אתה אומר: היום הרגלוציה איננה מתייחסת לכך. המצב איננו תקין. אני מתכוון להכין סט הוראות – כרגע לא משנה באיזו רמה נורמטיבית הן יהיו – ולהטיל פיקוח גם על התעופה הזאת. השאלה היא בשלב הביניםי: האם ראוי להטיל עליהם אגרות עבור שירותים שעדיין אין מחלוקת על כך שהם לא מקבלים.

אודי זוהר:

הם מקבלים. את רישיון הטיסה הם מקבלים - - -

רן בג:

מקבלים ומשלמים פי שתיים מכל מקום אחר.

אודי זוהר:

יש לי דברים נוספים שאני חייב לעשות, ולשם כך אני צריך את התוספת התקציבית, אין לי היום מפקח אחד על התעופה הספורטיבית. אפשר להנציח את זה, אבל זאת לא השיטה.

אתי בנדלר:

אם וכאשר יאושרו התקנות, האגרות המתייחסות לתעופה הספורטיבית, אתה אומר שתתחיל בפועל לתת את השירותים שבגינם תתחיל לגבות את האגרות?

אודי זוהר:

בוודאי.

##### יצחק גלנטי:

אבל במדינות רבות זה לא חל על התעופה הספורטיבית.

אודי זוהר:

לגבי פיקוח על טיסות זרות: התקיים כאן דיון בקיץ לפני שנה, שבו אחד מחברי הכנסת ביקש ממני לתת הסברים מדוע איננו מפקחים על החברות הזרות. אנחנו ישבנו כאן וגמגמנו, כי אין לנו מפקחים. אני יכול לומר שמאז הדיון הקודם, מצבי השתפר מאוד לרעה: היו לי 1.5 מפקחים. אחד התפטר ואחד הפסיק לעבוד. היום אני עובד עם שני חצי מפקח. אתם רוצים שזה ימשיך כך?

היתה כאן החלטה של ועדת הכלכלה של הכנסת, שאמרה שלא יכול להיות שזה ימשיך כך. רבותי, אני לא יכול לקחת על עצמי את האחריות הזאת יותר. אתם לא מבינים את זה. כל יום ממריאים מכאן עשרות מטוסים עם מאות אנשים, ואין לנו שמץ של מושג מה קורה שם. כולנו נבכה בכי גדול מאוד אם יקרה האירוע הקטן ביותר שיהיה מעורב בו אווירון עם 200 נוסעים. לכולם נוח מאוד – לא יהיו אגרות, הכסף נשאר אצל האוצר. רק אני הולך כל הזמן ולא יודע מאיפה אני עומד לחטוף את המכה בראש. אני עובד היום בלי סגן למבצעים, בלי רמ"ח רישוי, בלי רמ"ח מבצעים. אולי לא צריך. אולי אפשר שאדם אחד ינהל את כל התעופה במדינת ישראל.

אבשלום וילן:

אני לא מקבל דבר אחד: התקיים כאן דיון, ולא ראיתי התייחסות לאף אחת מההערות שהערנו. אנחנו לא עובדים אצל האוצר ולא אצלכם. אם לא קיבלו הערה אחת – על מה תצביע? אני רוצה לחתוך. אבל תהליך דמוקרטי שבו אתם תקבלו "כן"-"לא" לא עובד כך.

גדעון סיטרמן:

אביא את זה לקיצון: אגרת הנוסע של 3-4$ אמורה לכאורה לפתור את הכל.

אבשלום וילן:

לא, בדולר אחד היא פותרת, אבל הבנתי את הנימוקים נגד.

גדעון סיטרמן:

אז מה אתה מציע, שלא נעשה את 50 מיליוני השקלים?

אבשלום וילן:

למה הספורטיביים צריכים לשלם 8,000 ש"ח? בנוסף, למה העלאה של חצי דולר באגרה לא פותרת את הבעיה? לא שמעתי תשובות לשאלות האלה.

גדעון סיטרמן:

חבר הכנסת וילן, בדרך האחורית הכנסתי שקל אחד נוסף לכל אזרח. אני שם את זה כאן על השולחן: 5 מיליוני ש"ח רשות שדות התעופה. אז אם הייתי יכול 20 מיליוני ש"ח לרשות שדות התעופה, הייתי עושה זאת. אבל אני גם צריך להצדיק את זה. האם רשות שדות התעופה היא שק חבטות של מישהו?

אבשלום וילן:

יש שם הרבה מאוד כסף.

גדעון סיטרמן:

אבל עשינו את זה. אתה ביקשתי, והלכנו לקראתם – בקטע של הקומבינציה. אני לא רוצה לומר קומבינה.

אבשלום וילן:

זאת לא קומבינה; זאת קומבינציה של פתרון.

גדעון סיטרמן:

הלכנו לתעשיה האווירית, ובדקנו שלא נצטרך לגבות מהם בשל שרירות לב – בשל מלל לא נכון – 50-60 מיליוני ש"ח. אבל אנחנו הזרוע המבצעת. יש חוק שמטיל עלינו את האחריות.

##### אבישי ברוורמן:

כולם מסכימים לדבריך, ויש גם הסכמה שהסכום שהערכתם הוא נכון. הבעיה היא מקורות המימון: על מי להטיל את המס הזה, שחלקו שירות וחלקו מס. השאלה היא אם נקבל החלטה היום, או שמא לנסות לשבת פעם נוספת בצורה קצת יותר מסודרת, ולקבל החלטה תוך שבוע. אני חושב שזה שווה עוד מספר ימים של דיונים.

דוד טל:

פרופ' ברוומן, אם לא נקבל החלטה היום אנחנו עלולים לבכות על זה. אנחנו תמיד מתעוררים כשמתרחש אסון, ואז מתחילים לחפש. לפעמים צריך לקחת אומץ ולחתוך.

אתי בנדלר:

אני רוצה להזכיר שוב את הענין של אגרות ומסים בהקשר שבו אנחנו מדברים: הוועדה איננה מוסמכת לאשר הטלת מסים אלא אגרות בלבד. החוק המסמיך, שהוא החוק שנחקק בוועדת הכלכלה – חוק רשות התעופה האזרחית התשס"ה-2005 – קובע בסעיף 12 "אגרות": אגרות המוטלות לפי חוק הטיס 1927 וחוק רישוי שירותי תעופה תשכ"ד-1963, יהיו באישור ועדת הכלכלה של הכנסת, וזאת הסיבה שהאגרות האלה מובאות לכאן לאישור.

אודי זוהר:

ישנו סעיף נוסף, לפיו הרשות תממן את עצמה - - -

אתי בנדלר:

לאותו סעיף הוסף סעיף קטן (ב), בהתאם להצעת ועדת הכלכלה, סעיף שמשרד האוצר כמעט גרם למשיכת החוק כתוצאה מקבלתו, שאומר: בלי לגרוע מהוראות סעיף (9), כספי האגרות שנגבו לפי דיני הטיס יעמדו לרשות הרשות לצורך מילוי כלל תפקידיה לפי הוראות חוק זה. דהיינו, הרעיון היה שאגרות שבהתאם להוראות הדין הכללי הולכות תמיד לאוצר המדינה, הוספה כאן הוראת חוק ספציפית, ונקבע שאלה תהיינה אגרות ייעודיות, דהיינו – יועברו לרשות שדות התעופה.

מה שמותר לגבות זה רק אגרות לפי חוק הטיס וחוק רישוי שירותי תעופה. אלו אגרות ניתן לגבות לפי אותם חוקים? לפי חוק הטיס, שר תחבורה רשאי להתקין תקנות לביצוע מטרותיו של חוק זה ביחס לענינים דלקמן – סעיף קטן (ג) אומר: לשם קביעת דרגות התשלומים בשדות התעופה או במנחתים, והאגרות שיש לשלמן בעד מתן כל תעודה או רישיון או כל דבר אחר. אם מישהו יכול לפרש שעל-סמך סעיף כזה אפשר לגבות אגרת נפח או אגרת נוסע, אני סבורה שאין כאן אסמכתה בשום פנים ואופן לגבות סוג כזה של אגרה.

אם אני מדברת על חוק רישוי שירותי תעופה, יש כאן רשימה: לא יפעיל אדם כלי טיס בטיסה מסחרית מן המדינה או אליה אלא על פי רישיון ובהתאם לתנאי הרישיון. אחר כך מדברים גם על השכרת כלי טיס, ועל הרישיון שצריך לקבל לצורך כך. בסעיף (4) של אותו חוק, נאמר: שר התחבורה רשאי בתקנות לקבוע - - - תקופת תוקפו, תנאיו, צורתו, כללי אחזתו, וכן את האגרות שישולמו בעד מתן הרישיון או חידושו. אלה סעיפי המסגרת. על סמך סעיפים אלה לא ניתן, למיטב הבנתי, להטיל אגרה על נוסע. לצורך זה צריך לתקן את החוק. לכן אולי ההצעה הזאת ראויה וטובה, אבל היא לא יכולה להידון כרגע בפני ועדת הכלכלה של הכנסת – הן משום שהממשלה לא תומכת בכך ואין הצעה כזאת, והן משום שלא ניתן מבחינה משפטית לדון בכך. לכן אני מציעה להיכנס בחזרה למסגרת. אנחנו לא מטילים מסים כרגע אלא אגרות בלבד, ובמסגרת שהחוק מאפשר.

רן בג:

מה ההבדל בין אגרה למס?

אתי בנדלר:

- - - איזשהו קשר בין שירות שניתן ובין אגרה שנגבית, וזה ההבדל בין המס לבין אגרה.

איתן שטרקמן:

אין ספק שצריך לחזק את רשות התעופה האזרחית. זה עוזר לכולנו. כרגע אנחנו מרגישים את החסר בתקציב. מצד שני, צריך להעלות בדיון בצורה מעמיקה יותר את מצבן של חברות התעופה בישראל. אני מייצג את "כים-ניר", שהיא חברה בינונית. אם אני מסתכל מה קורה אצלנו במרכז, אפילו אצלנו בשדה התעופה בהרצליה: חברות מתפרקות. האחרים שקיימים היום נמצאים על סף פשיטת רגל. זה יותר מסוכן מכל האגרות ומכל הדברים האחרים. כי כשלמישהו אין כסף, הוא שם חלקים ישנים והוא עושה דברים שאף אחד לא יידע עליהם. אם אני מסתכל על התוספת, ואקח את "כים-ניר" כדוגמה, הפער שאנחנו עומדים לשלם עומד על כ-100 אלף ש"ח, וזה כ-25% מהרווח של החברה. צריך להבין שהדבר הזה מביא אותנו למצב שבו אנחנו, בתחרות מול מרססי הקרקע, הטרקטורים, לא נוכל - - -

היו"ר משה כחלון:

אני מחפש את 26 מיליוני השקלים.

קריאה:

אנחנו משלמים 8 מיליוני ש"ח מתוך 26 מיליוני השקלים. אנחנו הכיס העמוק ביותר. אני רוצה להוסיף שמשלמים את זה גם 400 תעשיות שהן קבלני משנה. לכן זו קבוצה גדולה.

איתן שטרקמן:

אם נסתכל על מספר החברות שעוזב וסוגר את דלתותיו: הרבה מטפלים אצלנו. מדובר במודל 1980, 1982, 1984, 1966. יש לנו מטוסים בני 30 ו-40 שנה.

היו"ר משה כחלון:

זה רק אומר שצריך פיקוח רציני.

ישראל בורוביץ:

הלא כבר הבוקר קראתי בעיתונות מה יהיה כאן בוועדה – כל הדברים האלה יוצאים מכאן החוצה. אני יכול לומר שאני יכול לדבר בשם כל החברות הישראליות. עד לא מזמן ניהלתי את ארקיע, ואנחנו מתחזקים מטוסי ישראייר ואל על. המטוסים הישראליים מתוחזקים טוב. שאף אחד לא יסיק כאן מסקנות מכל הצעקות שנאמרו כאן, כאילו יש לנו בעיה בטיחותית בחברות התעופה הישראליות. יחד עם זאת, נאמר שאין לנו הכוח לבדוק את החברות האחרות. בדיוק על כך אני מדבר: לא יכול להיות שחברות התעופה הישראליות ישאו בעלויות של בדיקות של חברות תעופה שטסות לישראל.

רונית תירוש:

אשתדל שלא לחזור על הדברים – לא שמעתי את הפתיח. בכל זאת, כיוון שהיועצת המשפטית אמרה שאין לנו שום אפשרות לדון באפשרות להטיל בחלוקה כזאת או אחרת על הנוסעים, וכיוון שלאוצר יש תמיד נטיה להטיל את הדלתות – אני באה עכשיו מוועדת החינוך, אז את הדלתות של ההזנה של התלמידים הטילו על הרשויות. מה קרה? הרשויות קורסות, ולא יכולות. לכן בוטלה ההזנה.

לפי הניסוח כאן, מבנה האגרות המוצע נבנה במידת האפשר תוך יצירת איזון תקציבי על בסיס תקציבי האגפים התפעוליים. אני לא יודעת עד כמה האיזון הזה אכן הושג ויושג. אני לא מצויה במספרים וגם לא מתיימרת. אני רוצה להציג כברירת מחדל, כדי להקל על החברות, כן להתנות את התקנות הללו לתקופה מוגבלת של מספר חודשים – לא הייתי אומרת שנה. אני פוחדת משנה, כי זה הופך לקבוע. בחודשים האלה נוכל לראות איך הן מתמודדות. אם האיזון הוא אכן איזון, אם המספרים באמת מתאימים. אני מציעה לאשר את זה לחצי שנה.

לא הייתי רוצה לקבל כאן החלטה שאחר כך אין ממנה חזרה מבחינת הנזק שעלול להיגרם. תוך כדי, אולי נחשוב על שינוי החקיקה, שכן תאפשר להטיל דולר על אזרח.

אמיר שרף:

לא בטוח שצריך שינוי חקיקה.

אודי זוהר:

צריך לזכור שהיציאה לדרך של הרשות מחויבת במספר דברים. הנושא הזה זה נשען על שלוש רגליים מתוך ארבע – מבנה ארגוני שצריך לאשר, מודל שכר שצריך לאשר ותקציב. אני צריך לדעת עם מה אני יוצא לדרך. מה יהיה אחר כך? אני מגייס אנשים על תנאי לחצי שנה?

מלי סיטון:

אני רוצה להבהיר שהפרשנות המשפטית וההברה שניתנה על ידי היועצת המשפטית של הוועדה היא ההבנה המשפטית שלנו במשרד התחבורה. לכן, גם להבנתנו, מה שמונח על סדר יומה של הוועדה עכשיו הוא החקיקה של תקנות הטיס (אגרות רישום, רישוי ותיעוד), שנסמכת על השירותים שמפורטים בחוק הטיס ובחוק רישוי שירותי תעופה.

דוד טל:

רק שהייתם צריכים לומר את זה בהתחלה והייתם חוסכים את כל הדיון הארוך הזה.

אמיר שרף:

אני חושב שגם בלי שינוי החקיקה, אם רוצים ללכת לכיוון של הטלת אגרת נוסע, אפשר לעשות זאת שלא באמצעות חוק רשות התעופה האזרחית אלא באמצעות חוק רשות שדות התעופה. בסעיף ההסמכה של חוק זה, יש סעיף שמאפשר להם לגבות אגרת נוסע עבור עצמם ועבור גופים שמספקים שירותים--

דוד טל:

ועדת הכלכלה עצמה אמרה את דעתה בנושא, ויצאה נגד זה.

##### אבישי ברוורמן:

אני בטוח שמבחינה טכנית תמיד אפשר למצוא עורכי-דין שייתנו ייעוץ. אני לא מאמין בבעיות טכניות. טכניקה אפשר לפתור.

מלי סיטון:

אני חושבת שבמהות לא נאה ולא יאה שרשות תעופה אזרחית בתוך משרד התחבורה תעשה שימוש ברשות שדות התעופה, שתפקידיה מוגדרים בחקיקה, לצורך קביעת אגרת נוסע.

היו"ר משה כחלון:

אני מתקדם בדיון. אני מבקש את אישור חברי הכננסת להתחיל בקריאת התקנות.

עמרי טלמון:

המנכ"ל התגאה בכך שהוא הצליח להוציא - - - לרשות שדות התעופה. אבל אני לא יודע כמה אנשים יודעים שמדובר ב-3% מהרווח שלהם, ו-2% מהמחזור.

יעקב כהן:

ראשית, שנה טובה וחורף טוב. שמענו את דברי המנכ"ל על כך שאנחנו באילוץ הזמן. אבל אני לא מבין. ההיגיון הפשוט אומר שיש כאן בעיות ושנעשו עוולות למגזרים שונים. לכאורה היו צריכים להטיל כאן דולר על כל נוסע. זה דבר פשוט. במדד המחירים ובהוצאות, אנחנו עומדים במדרג הנמוך ביותר כמעט. אין סיבה שלא להטיל את האגרה הזאת. דולר הוא לא סכום משמעותי.

דוד טל:

היועצת המשפטית אומרת--

יעקב כהן:

שמעתי. כושר שמיעה יש לי עדיין. אני חושב שאפשר להתגבר על הבעיה הזאת. יכול להיות שיש עכשיו בעיה של אילוץ זמן. אבל לטווח ארוך אנחנו יכולים להתגבר, ולכאורה אין היגיון שלא להטיל דולר על נוסע. זהו דבר פשוט ולא משמעותי. זאת כאשר למגזרים אחרים נעשית עוולה שגבוהה מכוח הנטל שלהם. ברגע זה אנחנו צריכים לקבל החלטה בשל אילוצי הזמן. אבל אנחנו צריכים לדאוג שזה יהיה זמני בלבד. לדעתי, התעופה הספורטיבית צריכה להישאר עם התעריפים שהיו עד עכשיו, והאוצר ייממן את החסר. לא מדובר בכסף גדול. אם לאוצר יש בעיה עם הכסף הזה, עד השנה הבאה יבוא האוצר לכאן ויתגבר על כך. אני לא רואה סיבה שלא לקחת מכל נוסע דולר כדי לפתור את זה. ברגע זה, אני מציע שלא נעשה עוולה לתעופה הספורטיבית. מלבד זאת, אני רוצה לאלץ את האוצר, שתרצה להרוויח את אותם מיליוני שקלים, לבוא לכאן פעם נוספת עם הצעה חוקתית איך לוקחים מכל נוסע דולר. אין סיבה שלא נעשה את זה.

קריאה:

לא מדובר במיליונים; מדובר בדלתה של 700 אלף ש"ח.

היו"ר משה כחלון:

נתחיל להקריא כעת את התקנות. לא נצביע היום.

מלי סיטון:

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

"בתוקף סמכותי לפי סעיף 30 לחוק הטיס, 1927, סעיף 12 לחוק רשות התעופה האזרחית, התשס"ה-2005 , וסעיפים 4 ו-23(א) לחוק רישוי שירותי התעופה, התשכ"ג–1963 (להלן – חוק הרישוי), ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת, אני מתקין תקנות אלה:

פרק ראשון: כללי

סעיף 1 – הגדרות ופשרנות

הוספה המילה "פרשנות". כל מה שמופיע בפניכם כתקנה (1) מסומנת כתקנה (1א), ובסופה נקביע את (ב), שהיא הערה משפטית.

"בתקנות אלה:

"בעל כלי טיס" – לרבות אדם המחזיק בכלי טיס;

"הגדר" – כהגדרתו בתקנות הרישיונות; ולגבי כלי טיס, גוף מטוס או מנוע כלי טייס, משמעו – דגם או קבוצת דגמים כפי שהוגדר בתעודת סוג של אותו דגם, ולרבות ההגדרים כמפורט בתקנה 20(א) לתקנות אלו, ובהתאם לשיקול דעתו המקצועי של המנהל.

אתי בנדלר:

למה הכוונה בתוספת הזאת "בהתאם לשיקול דעתו המקצועי של המנהל"?

אודי זוהר:

כשמסתכלים על סטים של מטוסים, כמו 737-100 או 737-200, מדובר בהגדר בתוך הגדר. אבל יכול להיווצר מצב שבו 747-200 ו-747 הם כבר לא הגדר. למרות שזה נשמע אותו הדבר, מדובר באווירון אחר לחלוטין. בהתייעצות עם התעשיה האווירית, הם אמרו שהם סומכים על שיקול דעתו של המנהל,שיידע להבחין מתי מדובר בהגדר בתוך אותו רישיון ומתי - - -

אתי בנדלר:

הרעיון ברור, אבל צריך לשפר את הנוסח. אני חושבת שהוועדה יכולה לאשר את הקטע הזה עם שינויי נוסח.

צבי מעיין:

בגלל קוצר הזמן, לא היתה אפשרות לתקן את דברי ההסבר. הרעיון שמונח מאחורי המילים האלה הוא זה שיצוק תוכן אחר-כך כשיישמו זאת. לכן חשוב שלפחות בפרוטוקול הדיון יבוא הרציונל שמאחורי המילים אלה.

בתקנות האלה יש רשימה של הגדרים, עליהם ניתן לגבות אגרות. ישנן שתי סיטואציות: מצב אחד הוא שינויים בעולם התעופה, במטוסים, במכשירים, בעקבותיהם יבואו התעשיות לרשות התעופה האזרחית ויבקשו רישיון להגדר שלא היה קיים בעבר. במקרה כזה צריך לאפשר למנהל הרשות לקבוע הגדר חדש ולרשיין אותו, כפי שמקובל ביתר המדינות בעולם, כדי שנוכל לעמוד בסטנדרטים של התעופה האזרחית האמריקאית ותעופות מקבילות בעולם. אם כן, סמכות אחת צריכה לאפשר למנהל הרשות להיענות לבקשות שמגיעות מהתעשיה ומצרכני השירותים על פי התקנות האלה, ולהוסיף הגדרים שיתאמו את ההתפתחויות בשוק התעופה העולמי.

המצב השני הוא זה שהזכיר אודי: בתוך סוגי מטוסים מסוימים ישנן כל מני וואריאציות. ואראציה יכולה להיות שינוי של ניואנס שלא משפיע על הגדרת כלי הטיס כולו והופך אותו לאווירון אחר לגמרי. מאידך, ייתכן שאותו שינוי בדגם הופך את זה לאווירון שמבוסס על טכנולוגיה אחרת, שמצדיקה הגדר נפרד. אנחנו כשלעצמנו חשים אי-נוחות מסוימת, כי קשה מאוד לתת את הכלים להגדיר מתי הוא יוכל להגדיר מטוס כהגדר נפרד או לא. חשוב לציין את אמת המידה – צריך להיות שינוי מהותי בין שני כלי הטיס כדי שיצדיק סיווג הגדר נפרד בין אחד לשני. מהו שינוי מהותי? את זה כבר ניתן לחיים לקבוע.

##### יצחק גלנטי:

לדעתי, מתן חופש שיקול דעת למנהל, בעייתי מאוד. זאת כיוון שאנחנו יכולים להסכים שמזל"ט יכול להיות מטוס לכל דבר – כלי טיס לכל דבר. אבל טיסן עם שלט הוא גם סוג של מזל"ט. אתה יכול להחליט שטיסן אלקטרוני הוא מזל"ט.

מלי סיטון:

יש לכך הגדרות אחרות.

##### יצחק גלנטי:

כנ"ל יכולה להיות בעיה נוספת למול מצנח חופשי. אגב, הוא מורשה לטוס אנכית בהתאם לזרימות ולטכניקות. מולו עומד מצנח עם מנוע עזר – פעם הוא מפעיל אותו פעם הוא לא מפעיל אותו. השאלה היא רמת הגמישות שניתנת לשיקול הדעת של המנהל.

דוד טל:

אני סומך עליו. הוא איש מקצוע.

היו"ר משה כחלון:

השאלה נכונה.

אודי זוהר:

מצנח ממונע ומצנח לא ממונע זה לא אותו עולם תוכן בכלל. אם מניחים שהמנהל הוא איש מקצוע, צריך לסמוך על שיקול דעתו בענין הזה. אגב, לא המצאתי את זה. בתקנות במקומות אחרים, יש לי שיקול דעת שבאמצעותו אני יכול לפטור אנשים מרשיונות. כלומר, המחוקק הניח שממנים מנהל סביר. אני לא מעיד על עצמי.

מלי סיטון:

שיקול הדעת של המנהל, כפי שאנחנו מתייחסים אליו כאן, הוא לתחום של הגדרים. בשאלה שנשאלה, התשובה היא מעולם אחר במובן הזה שיש הגדרות ברורות מאוד למה שנשאל כאן. שיקול הדעת שניתן כאן למנהל הוא לגדר היקף המונח "הגדר". כמו כל שיקול דעת של רשות מינהלית, כך גם שיקול הדעת של מנהל רשות התעופה האזרחית. הוא צריך להיות שוויוני, סביר, מנומק, עומד בכל אמות המידה ואין ספק שאם הוא יפעיל אותו, הוא יעמוד בכל אמות המידה של שיקול הדעת המינהלי.

אתי בנדלר:

מכל מקום, כפי שסיכמנו בשקט, עו"ד סיטון תבדוק את ההגדרה שוב – אולי אפשר לשפר את נוסחה.

מלי סיטון:

את ההבנה שלה.

קריאה:

תעשו את זה בתיאום אתנו, כי יש סיכון גדול בנושא הזה. ישבנו עם אודי. אנחנו מביאים את הניסיון שלנו בתעופות אזרחיות בכל העולם – 120 תעופות אזרחיות בכל העולם. זה הניסיון שלנו. לכן ישבנו רבות והגענו לסיכום הזה.

מלי סיטון:

מקובל.

אמשיך בקריאה:

"הרשות" – רשות התעופה האזרחית שבמשרד התחבורה;

"הפנקס" – כהגדרתו בתקנות הרישום;

"כלי טיס" – כהגדרתו בתקנות ההפעלה;

"משקל כלי הטיס" – משקל מרבי בקילוגרמים של כלי טיס שהותר להמראה;

"סחרן" – כמשמעותו בתקנות הרישום;

"סימן רישום" – סימן רישום של כלי הטיס שהקצה אותו רשם כלי הטיס לפי תקנות הרישום;

"עובד טיס" – אדם המחזיק ברשיון שניתן או אושר לפי תקנות הרשיונות;

"רשיון הפעלה" – רשיון להפעלה של כלי טיס, שניתן לפי סעיף 2(א) לחוק הרישוי;

"שינוי ואחזקת תעודות" – לענין כל תעודה או אישור אחר המוצאים על-פי תקנות התיעוד, משמעו – למעט תחזוקת התעודות כגון הוצאת Service Bulletins ומסמכים דומים;

"תעודת רישום לסחרן" – כמשמעותה בתקנה 26(א) לתקנות הרישום;

צריך להעיר שכל המונחים האלה שאובים מתקנות שאנחנו הולכים עכשיו להפנות אליהם, וכל שם שניתן להם הוא שם קיצור, ועכשיו הגענו לשינוי המלא שלהם.

"תקנות ההפעלה" – תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב-1982;

"תקנות טיסות שכר" – תקנות רישוי שירותי התעופה (טיסות שכר), התשמ"ב-1982;

"תקנות הרישום" – תקנות הטיס (רישום כלי טיס וסימונם), התשל"ד-1973;

"תקנות הרשיונות" – תקנות הטיס (רשיונות לעובדי טיס), התשמ"א-1981;

"תקנות התיעוד" – תקנות הטיס (נהלי תיעוד כלי טיס וחלקיהם), התשל"ז-1977;

"תקנות המכונים" – תקנות הטיס (מכון בדק, מכון הסמכה ואחזקה עצמית), התשל"ט-1979.

כל מה שקראנו עד עתה הוא בעצם תקנת משנה (א). תבוא עכשיו תקנת משנה (ב), שתיקרא כך:

"בתקנות אלה, תהא למונחים שלא הוגדרו בתקנת משנה (א) המשמעות שניתנה להם בתקנות או בחוק שאליהן מתייחסים פרקים שני עד שביעי, לפי הענין".

אסביר: התקנות האלה, שמונחות לפני הוועדה, הן תקנות ששייכות לשש מערכות שונות של תקנות, שמוגדרות בגוף התקנות האלה. לבד מכל המונחים שמוגדרים בתקנת משנה (א), יש מונחים נוספים שמופיעים בתקנות עצמן, מהן אנחנו שואבים את מתן השירותים השונים שבאים לידי ביטוי כאן.

כדי שלא לחזור על אותן הגדרות, שמופיעות בשש מערכות התקנות השונות, אנחנו קובעים כפרשנות שבתקנות האלה כל מונח שלא הוגדר בתקנת משנה (א), תהיה לו המשמעות שניתנה לו בתקנות המקוריות, שמובאות לתוך התקנות האלה.

##### יצחק גלנטי:

כלומר, האגרות שדובר עליהן כאן חלות גם על תקנות אחרות, שלא מופיעות כאן.

מלי סיטון:

מלבד פרק א', שהוא פרק כללי בתקנות שלפניכם, כל פרק מתייחס לאגרות לפי מערכת תקנות אחרת. פרק ב' מתייחס לאגרות לפי תקנות הטיס (רישום כלי טיס וסימונם). פרק ג' מתייחס לאגרות לפי תקנות המכונים. פרק ה' מתייחס לתקנות לפי תקנות הרשיונות. ההגדרות למונחים שלא מצויות בגוף התקנות האלה של האגרות, יישאבו מהתקנות האחרות לתוך התקנות האלה, אם המונחים לא הוגדרו כאן במפורש.

אגדיר שוב את התוספת: בתקנות אלה, תהא למונחים שלא הוגדרו בתקנת משנה (א) המשמעות שניתנה להם בתקנות או בחוק שאליהם מתייחסים פרקים שני עד שביעי, לפי הענין.

אתי בנדלר:

זה צריך להיות "בחוק או בתקנות".

היו"ר משה כחלון:

אבקש הערות לסעיף הזה בלבד.

צבי מעין:

הערה טכנית: בהגדרה של שינוי והחזקת תעודות, מדובר בשני מונחים נפרדים – "שינוי" ו"אחזקת תעודות". בתקנות לא מופיע כל המושג הזה כמונח אחד.

מלי סיטון:

כלומר, פיצול במרכאות. אם כן, המונח "שינוי ואחזקת תעודות", שמופיע במילה אחת, יהיה "שינוי" ו"אחזקת תעודות".

אני מבהירה שבפרק הזה מפורטות האגרות שמשתלמות על הפעולות שמנויות בתקנות הרישוי, שהן תקנות הטיס (רישום כלי טיס וסימונם).

פרק שני: אגרות לפי תקנות הרישום

סעיף 2 – אגרת תעודת רישום

"בעל כלי טיס ישלם בעת הגשת בקשה למתן תעושה ורישום כלי טיס אגרה לפי סוג או משקל כלי הטיס כמפורט להלן:

**משקל כלי הטיס בק"ג האגרה בשקלים חדשים**

כלי טיס עד 5,700 650

מ-5,701 עד 45,000 1,800

למעלה מ-45,000 3,700

דוד טל:

מה היתה האגרה עד היום?

מלי סיטון:

לכלי טיס עד 5,700 ק"ג – 629 ש"ח; מ-5,701 ק"ג עד 45,000 ק"ג – 1726 ש"ח; למעלה מ-45,000 ק"ג – 3,446 ש"ח. אלה הפערים.

אודי זוהר:

עליה של 5%-9%.

רן בג:

כלי הטיס הספורטיביים מחורגים בכל העולם עד 600 ק"ג. משמעות ההגדרה של 600 ק"ג היא כלי טיס שלא משתמשים בתשתית תעופתית שקיימת. ההבדל ביננו לבין כלי הטיס של עד 5,700 ק"ג הוא שכל הכלים האלה משתמשים בתשתית התעופתית שקיימת בארץ. אנחנו לא משתמשים, לכן אני מאמין וחושב שצריכה להיות מודגשת כאן ובשאר הסעיפים בהמשך קטגוריה של עד 600 ק"ג בלבד, והתשלומים צריכים להיות שונים בתכלית השינוי, לאור העובדה שהם לא מקבלים שירותים כללי.

אברהם קמחי:

747-400 – כמעט 400 טון – משלמם 3,700 ש"ח, ואני צריך לשלם אם כך - - -

אודי זוהר:

זו אגרת רישום של כלי הטיס, שנכנס ונרשם במדינת ישראל. אין כאן שום משמעות לשירותים. זה על תהליך הרישום. זהו תשלום חד-פעמי.

אברהם קמחי:

זה נכון, אבל הוא מצטרף ל-16 תשלומים אחרים.

אודי זוהר:

לא גמרנו לדון עדיין עם רן בג האם הלייט-ספורט aviation כהגדרתו יהיה 650 ק"ג או 740 ק"ג. אז עכשיו הוא רוצה לקבוע כאן 600 ק"ג, ומה יקרה כשיהיה לייט-ספורט aviation נצטרך לשנות פעם נוספת?

אברהם קמחי:

לא יכול להיות לייט-ספורט יותר מ-600 ק"ג אם אנחנו - - - את אמריקה.

אודי זוהר:

אתה אומר אמריקה, אבל באירופה מדברים על מספר אחר, ומביאים גם משם אולטרה-לייטים.

אברהם קמחי:

כן, אבל אז זה לא לייט-ספורט. זה משהו אחר.

היו"ר משה כחלון:

ההערה נרשמה. האם יש לכם תשובה?

מלי סיטון:

התשלום הוא עבור הכלי.

רן בג:

אם כך, למה זה לא אחיד לכל המטוסים?

עמרי טלמון:

להזכיר לכולם: 5,700 ק"ג זה דקוטה. משם בא המספר המוזר הזה. צריך להכניס שתי קטגוריות משקל קודמות: עד X ק"ג, כולל דאונים ודאונים ממונעים – שזה יהיה 750, זה לא מפריע לי בכלל. אחר כך, עד 3,600. על הראשונים – אפס ועל האחרים – 150 ש"ח. לא לשכוח שאין כאן שום שירות.

היו"ר משה כחלון:

אבל זו אגרה. זו אגרה חד-פעמית כמו שאתה רוכש רכב.

עמרי טלמון:

אני מוכן להשוות את המטוס שלי לרכב.

אברהם קמחי:

אתה לא משלם פעמיים. אתה לא מגיש בקשה ומשלם, ולא משלם פעם נוספת כשאתה מקבל את התעודה. כאן מדובר בבקשה בלבד – "ישלם בעת הגשת הבקשה". יש כאן 16 תשלומים שונים.

מלי סיטון:

"למתן תעודה ורישום כלי טיס".

היו"ר משה כחלון:

כמה אתה משלום היום?

אודי זוהר:

629 ש"ח.

אברהם קמחי:

אנחנו לא משלמים תשלום אחד, שניים או ששה; השנה, בדרישה הזאת, אנחנו משלמים 16 תשלומים, שמסתכמים ב-8,000 ש"ח על האווירון הקטן שלי.

אודי זוהר:

אם לא היינו עושים שום דבר, היית משלם את אותו הדבר.

דוד טל:

אני יושב כאן ומאזין. אני משתדל לשמוע את האיזון המתאים בין התביעות שלכם. יש דברים שנשמעים, אבל יש טענות שאי אפשר לקבל, כמו הטענה היום. משום שעד היום לא נשמעה טענה מצדכם ככשלמתם 629 ש"ח.

רן בג:

כן נשמעה.

דוד טל:

אם היתה כאן איזושהי בעיה, הייתי שומע לפני כן שאתם שאתם רוצים איזושהי קטגוריה נוספת.

מלי סיטון:

סעיף 3 – אגרות תעודות רישום לסחרן

"סחרן או יצרן של כלי טיס ישלם אגרה שנתית של 60,000 שקלים חדשים בעת הגשת בקשה למתן תעודת רישום לסחרן או בעת חידושה.

אברהם קמחי:

גם למטוס של 600 ק"ג, שעולה 10-12 אלף דולר?

קריאה:

קודם כל זו פעילות מסחרית.

מלי סיטון:

כשמדובר בתעודת רישום לסחרן, הוא צריך לעמוד בתנאים של תקנה 26א לתקנות הרישום. המשמעות המילולית והמשפטית של זה היא שעוסקים בתעופה מסחרית, מה שלא רלוונטי לחלוטין למה שאתם מקיימים או מנסים לקיים.

##### יצחק גלנטי:

אז מדוע שזה לא יהיה כתוב כאן?

אודי זוהר:

אם הוא יהפוך ליצרן של אולטרה-לייטים, הוא יצטרך לשלם.

מלי סיטון:

כל האגרות בפרק השני מתבססות על תקנות שמוזכרות בפתיח בתקנה 1. התקנות שעליהן אנחנו מדברים עכשיו הן תקנות הרישום – תקנות הטיס (רישום כלי טיס וסימונם). בתקנה 26א לתקנות הרישום האלה, מדובר במי שרושם כלי טיס לצורך מטרות ופעילויות מסחריות – יצרן למטרות מסחריות. כשאתה מחזיק את האולטרה-לייט שלך, מדובר בפעילות שלא מתקרבת ולא דומה לפעילות של הפעולה הספורטיבית.

אברהם קמחי:

היא נכנסת. אליי פנו להקים מפעל בארץ, ולייצר קיטים לחו"ל. אני אייצר 100 קיטים – אני אצטרך לשלם - - - אם אני מייצר 150 - - - זה נשאר למטרות אולטרה-לייט.

מלי סיטון:

אני מעניקה לך כעת ייעוץ משפטי חינם להקמת מפעל, אבל גם אז אתה יכול להיכנס למסגרת שהיא לא מסחרית אלא חובבנית. זו התייחסות שונה לחלוטין בתקנות.

קריאה:

מי שקבע בתקנה בחזונו חברות שמוכרות מאות מטוסים, 60,000 ש"ח לחלק לאלף מטוסים זה 60 ש"ח. אבל אם - - - מוכרת בשנה 3 אולטרה-לייטים במקרה כזה - - -

אברהם קמחי:

כשגלנטי הציע לנתק אותנו מהעולם המסחרי הוא צדק. אנחנו ניעצר על כל דבר כזה כי העולם המסחרי בנוי אחרת.

מלי סיטון:

אתה נעצר היום? מישהו ביקש להוציא תעודת סחרן על האולטרה-לייט שלך?

אברהם קמחי:

- - - הביא ארבעה דאונים - - -

מלי סיטון:

לתעופה הספורטיבית יש את כללי ההתנהגות שלה, את הרגולציה שלה. זה לא דומה בכלל להיבטים המסחריים - - -

סעיף 4 – אגרת רישום שיעבוד בפנקס

"המבקש לרשום בפנקס שעבוד על כלי טיס, ביטול השעבוד, העברתו או הסבתו, או המבקש לרשום עיקול או ביטולו, ישלם בעת הגשת הבקשה אגרה של 130 שקלים חדשים."

סעיף 5 – אגרת הקצאת סימן רישום

"בעל כלי טיס או מי שעומד להיות בעל כלי טיס, או מחזיק תעודות רישום לסחרן, המבקש להקצות לו סימן רישום ישלם בעת הגשת הבקשה אגרה של 180 שקלים חדשים."

רן בג:

יש כאן כפילות. למה כשאני הולך ומוציא אגרת תעודת רישום אני לא מקבל גם הקצאת סימן רישום? למה אני צריך להגיש את זה פעם נוספת?

אודי זוהר:

כי אנחנו מדברים על מקרה שבו אתה מבקש שישמרו לך מספר ספציפי אם אתה לא מבקש מספר ספציפי, קיבלת אותו בתשלום האגרה. אבל אם אתה אומר היום שאתה מבקש שישמרו לך את RBA לחמש שנים קדימה, תשלם על כך 180 ש"ח.

אתי בנדלר:

אז זה צריך להיות "סימן רישום מיוחד".

מלי סיטון:

גם בכותרת.

פרק שלישי: אגרות לפי תקנות התיעוד

סעיף 6 – אגרה בעד תעודת כושר טיסה

"(א) בעל כלי טיס, למעט כמפורט בתקנת משנה (ב) ובתקנה 10(ב), ישלם בעת הגשת בקשה למתן תעודת כושר טיסה כמשמעותה בתקנה 68(1) לתקנות התיעוד או בעד חידושה, אגרה לפי משקל כלי הטיס כמפורט להלן:

משקל כלי הטיס בק"ג האגרה בשקלים חדשים

כלי טיס עד 1,500 1,250

מ-1,501 עד 3,600 1,800

מ-3,601 עד 5,700 כולל קומיוטר 3,000

מ-5,701 עד 20,000 לא כולל קומיוטר 15,000

מ-20,001 עד 45,000 25,000

מ-45,001 עד 100,000 40,000

מ-100,001 עד 300,000 80,000

למעלה מ- 300,000 180,000

היו"ר משה כחלון:

מה היו המחירים קודם?

מלי סיטון:

התקנה הקיימת היום קובעת, לפי אותו סדר: 1,229 ש"ח, 1,691 ש"ח, 2,777 ש"ח, 5,204 ש"ח, 10,345 ש"ח, 17,270 ש"ח, 43,278 ש"ח ו-60,492 ש"ח.

אמיר שרף:

שאלת קודם לאן הלך הכסף הגדול. אני רוצה להשיב על כך בנקודה הזאת: אם אנחנו מסתכלים על החלק של אל על בכלל האגרות, הוא עומד על יותר מ-5 מיליוני ש"ח. מתוך כלל האגרות האלה, חלק משמעותי מאוד מתוך התקנה הזאת, תקנה 6(א). זו הנקודה שהכי כואבת לנו בתקנות. בעבר, שילמנו בעד אגרת תעודת כושר הטיסה כ-1.5 מיליוני ש"ח בשנה, וזה עומד לגדול לכ-3.5 מיליוני ש"ח בשנה. זה פי 2.5, וזה דרמטי לטעמנו.

כשאנחנו מסתכלים על מה שקורה בעולם, אנחנו רואים כאן רמה שבדרך כלל גבוהה משמעותית מהמקובל בעולם. ארחיב עוד מעט בנתונים. אני רוצה להתייחס לדבריה של היועצת המשפטית של הוועדה: יש כאן חד-משמעית מס, ולא אגרה, מה שעלול לפגום בחוקיות של התקנות האלה. מדוע? כי אם אנחנו מסתכלים על התשומות ועל השירותים שנותנת רשות התעופה האזרחית לצורך רישוי שנתי, הן נמוכות בהרבה מהעלויות של האגרות האלה. בנוסף, נדמה לי שהיתה התבטאות מצד רשות התעופה האזרחית באחד הדיונים הקודמים ביחס לשיעור הזה של העלויות ביחס לאגרה עצמה. לכן, לתפיסתנו, אנחנו מדברים כאן על מס ולא על אגרה.

אבקש להתייחס להשוואה לעולם. ניקח את שני המטוסים הגדולים ביותר שלנו – 747 או 777 – עליהם אנחנו אמורים לשלם אגרת רישוי שנתית שמסתכמת בכ-180 אלף ש"ח. בעוד מדינות שנזכרו בדברי ההסבר כדוגמה – ואנחנו עושים כמובן התאמה להכנסה הממוצעת לנפש – אנחנו רואים שבשוויץ, לא משנה על איזה מטוס, אנחנו משלמים לא יותר מ-11 אלף ש"ח במתואם. אם אנחנו מסתכלים על דרום אפריקה, אנחנו מדברים על כ-9,000 ש"ח. אתייחס ל-757 – דגם שיש לנו מטוסים רבים ממנו, וכך גם לישראייר ולארקיע: לפי התקנות האלה, אנחנו אמורים לשלם אגרת רישוי שנתית בסך 80 אלף ש"ח לכל מטוס 757. אני עובר שוב על כל המדינות, כשעשינו התאמה של ההכנסה הממוצעת לנפש, ואנחנו רואים שבדנמרק זה עומד על 39,800 ש"ח – פחות ממחצית. באירלנד – 68,300 ש"ח במתואם. באנגליה – 70 אלף ש"ח. כלומר, כשאנחנו מסתכלים על העולם, אנחנו רואים אגרות בשיעור גבוה מאוד, ואנחנו רואים אגרות שלצערנו גם לא עומדות ביחס ישר לשירות שאנחנו מקבלים. יש בהן אלמנט חזק של מס, שאנחנו לא חושבים שנכון להטילו. היינו מבקשים בצורה גלויה להפחית בשיעורים האלה – במיוחד במטוסים הגדולים והבינוניים, שעבור חברות התעופה המסחריות מהווים הנטל הגדול ביותר. כפי שאמרתי, עיקר השינוי הוא גידול של 2 מיליוני ש"ח לאל על בלבד.

##### יצחק גלנטי:

האם חברת אל על, אם היא נרשמת בוואדוז--

אמיר שרף:

אנחנו לא יכולים. יש לנו מניית זהב ואנחנו חייבים להיות רשומים בישראל. אנחנו חייבים להחזיק צוות ישראלי – יש לנו הרבה מטלות.

עמרי טלמון:

אני מתייחס לצד התחתון: אני חושב שאם מדברים על תקנה, צריך להתאים אותה למה שקורה היום, כלומר להוסיף תקנת משקל עד 600 ק"ג או 750 ק"ח – זה לא משנה לצורך הענין – עם רישום נמוך מאוד של אגרה, כמו 500 ש"ח, ואת הגבול של 1,500 ק"ג להזיז ל-2,200 ק"ג. למען הגילוי הנאות והשקיפות, אני שותף במטוס שמשקלו 1,650 ק"ג, ואני מבקש להזיז את הגבול של 1,500 ק"ג ל-2,200 ק"ג. מטוס כמו זה שלי, שהוא דו-מנועי, יגיד אודי שעדיף שאני אעשה דו-מנועי בעוד 150 ק"ג כי זה יותר בטוח מלחפש מטוס של 1,490 ק"ג. ההבדל כאן קטן, אבל בנושאים אחרים הוא הרבה יותר גדול.

אמיר שרף:

אבקש את התייחסות רשות התעופה האזרחית לענין שאלת העלויות שכרוכות במתן השירותים האלה. שנית – לגבי היכולת, לאור השיעור הגבוה ביחס לעולם, לשקול הפחתה של האגרות האלה.

אודי זוהר:

ברמה של נתונים ביחס לעולם, ב-UK Civil Aviation Authority, ה-renewal מדברת על 299 פאונד לכל 500 ק"ג. תעשו את המכפלות, ואנחנו מגיעים ל-180 אלף ש"ח.

אמיר שרף:

על איזה מטוס אתה מדבר? אנחנו עשינו את הבדיקה. יש לנו כאן טבלאות.

אודי זוהר:

גם אני עשיתי את הבדיקה. מתמטיקה פשוטה: מטוס ששוקל מעל 300 אלף ק"ג--

אהוד אדירי:

מאיזושהי סיבה, חישבת את זה במונחי כוח קניה כאילו מחירי התעופה הם במונחי כוח קניה. הוא מדבר במחירים אמיתיים.

אודי זוהר:

המספרים בחלק ממדינות אירופה למטוסים הכבדים, מעל מה שמוגדר כאן 300 אלף ק"ג, בחלק מהמדינות זה מגיע, מתוקן לכוח קניה מקומי, זה מגיע במדינות אחדות גם ל-350 אלף ש"ח. השאלה היא מה אתה רוצה להביא. אנחנו חושבים שמה שהיה קיים היום לא סביר כלפי מטה.

אני עוצר ואומר: מ-10 מיליוני ש"ח אגרות שרשות התעופה גובה היום להגיע ל-25 מיליוני ש"ח – מישהו צריך שהאגרות שלו יעלו פי 2.5. אם אנחנו מניחים של"כים" לא נעלה את האגרות בשיעור כזה, למישהו אחר צריך יהיה להעלות ב-2.5.

אמיר שרף:

אז זה למי שמתחת לפנס.

אודי זוהר:

זה לא הענין של מי שמתחת לפנס. היתה מדיניות של מנכ"ל משרד התחבורה--

קריאה:

אתה לוקח את מה שנוח לך.

קריאות:

- - -

אודי זוהר:

אם אתם רוצים, אפשר לרדת עכשיו לכל רזולוציה על כל שקל. בקונספט, במטוסים הגדולים והכבדים הם מדברים על 299 לירה שטרלינג לכל 500 ק"ג. קח מטוס של מעל 300 אלף ק"ג, חלק ב-500 והכפל ב-300 – תראה לכמה אתה מגיע. במתמטיקה שעשיתי, זה הגיע לכ-180 אלף ש"ח.

אהוד שבתאי:

ראשית, הכלכלה הישראלית היא לא בדיוק כמו זו של אנגליה. שנית, השאלה היא אם לפנינו מס או אגרה. יש כאן כל מני הפרדות – מלאכותיות או לא – אבל השאלה היא מהי העבודה שבאמת נדרשת כדי לספק את השירות. אנחנו מסכימים שמטוס צריך לעבור טסט שנתי. האם באמת לעבור את הרישוי הזה עולה 80 אלף ש"ח או 180 אלף ש"ח?

אודי זוהר:

ברכישת הרישוי הזה אתה לא קונה את התעודה בלבד; אתה רוכש את סך הפיקוח שמקיימים על המטוס ועל התחזוקה שלו על פני שנה.

אתי בנדלר:

אני מזכירה לך שמדובר באגרה ולא במחיר.

אהוד שבתאי:

אבל אמרנו את זה - - - אגרות אחרות לענין הפיקוח.

אודי זוהר:

תלוי על מה. כשאני מפקח על הטייסים, אתה משלם אגרה על הרישיון שהטייס מקבל. כשאני מפקח עליך כחברה, אתה משלם את האגרה כמפעיל, כחברה. כשאני נאלץ לעשות פיקוח על האווירון שלך, על התחזוקה שלו, על השמישות שלו, אתה משלם את זה שנתית. בתוך האגרה הזאת נכנס הכל.

אמיר שרף:

ואתה חושב שזה יחס ישר?

מלי סיטון:

כן.

אודי זוהר:

אמרנו את זה בדיון הקודם: הדבר היחיד שלא עשינו הוא מדידת דקות בסטופר. אבל בחנו את סט הפעולות, והערכנו עם האנשים שלנו באופן הטוב ביותר שאנחנו יודעים. הצגתי את זה בדיון הקודם – נכנסנו לסט הפעולות שאנחנו עושים במהלך העבודה כדי לתת את הסי-אוף-איי, ובמהלך הפיקוח השנתי, כפי שאנחנו מחויבים לעשות. הערכנו את הזמן. אז אם טעיתי, טעיתי ב-20% ולא ב-200%. אני לא יודע לעשות עבודה עם סטופר, ואני גם לא חושב שיש יכולת לעשות אותה.

מלי סיטון:

זה עדיין במתחם הסבירות.

קריאה:

זו גם פונקציה של שעת עבודה, שנלקחה מראש כ-250 ש"ח לשעת עבודה. לפי חוזר שר האוצר, זה שכרו של מנכ"ל בשירות הציבורי עם ותק של 10 שנים.

אודי זוהר:

אינני יודע מהיכן הבאת את הנתון הזה. הוא פשוט לא נכון עובדתית. בחישוב שלנו, לקחנו את נפח העבודה והמרנו למשרות. בחישוב המשרות, אמרנו מהו השכר הממוצע פר משרה, כי יש משרות, וכך בנינו את התקציב והלכנו בחזרה אחורנית.

היו"ר משה כחלון:

אני מבין את דברי נציגי החברות, שכשאתה אומר: אני צריך כעת 25 מיליוני ש"ח, כל אחת מהן חוששת שהלבשת עליה סכום כדי להגיע לסכום הזה. כלומר, סימנת את המטרה, ועכשיו אתה בא ואומר שאתה מעריך כך-וכך.

מלי סיטון:

לא.

אודי זוהר:

אני לא חושב שמישהו מהם יחשוד בי בחוסר הגינות.

היו"ר משה כחלון:

לא – יש קונסנזוס מלא לגביך ולגבי המטרות שלך. האמן לי, אפשר לומר שהנוכחות שלך מיותרת. אם אני אתך - - -

מלי סיטון:

בהמשך לדברים שאתה מציין: אני רוצה שיהיה ברור, ושיירשם בפרוטוקול ככותרת לכל המצגת שאנחנו מציגים עכשיו לוועדה. במהלך שמונה חודשים עשינו את כל הבדיקות לעומק – במדינות זרות, מול השוואה של תעופה אחרת, תעופה דומה לי שראל, היקפי טיס דומים לישראל, ברזולוציות הנמוכות ביותר שאפשר לרדת אליהן. כל המצגות שלנו עמדו בצורה הסבירה ביותר שאפשר כשאתה בא לנקוב באגרה בגין שירות שרשות התעופה אמורה לתת לצרכני השירותים שלה. אני מדגישה את זה כי אנחנו לא בקטע של מיסוי ולא בקטע של קביעת מחירים; אנחנו באגרה שנמדדה בכל הכלים שאפשר היה למדוד באמצעותם עם כל שורת היועצים שעבדה עם המשרד וסייעה להגיע לנתונים הללו.

אהוד אדירי:

כשהתקורות הועמסו על תקציב המדינה.

עמרי טלמון:

אני רוצה להקריא כאן התחייבות של מדינת ישראל – משרד התחבורה, מינהל התעופה האזרחית דאז, שבה השר דאז התחייב לגרום לשינוי בתקנות בדבר האגרות, כך שאגרת כושר טיסה לדאונים תרד בשיעור ריאלי של 50% לא יאוחר מ-31 במרץ 1991. השר היה משה קצב, וראש מינהל התעופה האזרחית היה שי שוהם. זהו מכתב התחייבות רשמית של המדינה. אבקש לפרוע אותו. כיוון שלא היתה אז תעופה ספורטיבית, אבקש להרחיב זאת ביחס לכל תחום התעופה הספורטיבית. לכן הצעתי שתי דרגות נוספות. אבל שישיה ברור שההכרה בנושא הזה נמצאת בשטח כבר 15 שנה. המכתב הוא מ-18 בנובמבר, 1990.

לכן כשמדברים על רצון לשנות תקנה תוך שנה, התאפקתי ושתקתי. אבל זו דוגמה לאופן שבו תקנה שונתה בשנה.

מלי סיטון:

זה לא בגדר התחייבות שלטונית.

עמרי טלמון:

לומר שלכל המכתבים של משרד התחבורה אין ערך, זה חידוש מעניין. אז לאלו מסמכים יש ערך? אם זאת לא התחייבות שלטונית, ממי אני צריך לדרוש את המכתב?

היו"ר משה כחלון:

יש מכתבים שיש בהם התחייבות שלטונית, ויש מכתבים שאינם כאלה. זה נכנס בקטגוריה של מכתבים שאין בהם התחייבות שלטונית.

קריאה:

לא קיבלנו התייחסות לשאלות ששאלנו – האם אתם משאירים את האגרות בשיעור שמצוין?

היו"ר משה כחלון:

בינתיים אנחנו רק מקריאים.

מלי סיטון:

##### "(ב) בעל דאון, אולטרלייט, ממ"ג וטרייק ישלם בעת הגשת בקשה למתן תעודת כושר טיסה כמשמעותו בתקנה 68(1) לתקנות התיעוד או בעד חידושה אגרה של 800 שקלים חדשים."

##### יצחק גלנטי:

אני מנסה להבין איזה שירות נותן מינהל התעופה האזרחית בעת מתן אגרת כושר טיס לממ"ג וטרייק? אני מנסה להבין איזה שירות ניתן. אתה משלם אגרה תמורת מתן שירות. לפי מה שאני יודע, המכון היחיד שמוסמך לבדוק את הכלים האלה הוא "אומני הורייזן". אני בא ושואל איזה שירות נותן מינהל התעופה האזרחי לכלים האלה.

אודי זוהר:

כש"אומני הורייזן" מחזיר את הכלי עם סי-אוף-איי הוא סיפק לך את זה? הרי בדיוק על כך מדובר. החבר ורסאנו מגיע לשם, בודק את הכלי, עושה את מה שהוא עושה, ומנפיק לו תעודת סי-אוף-איי.

רן בג:

מי שמכין את הכלי הוא "אומני הורייזן". האדם שלך בודק את הניירות של "אומני הורייזן"--

אודי זוהר:

ובודק את הכלי. במסגרת הסי-אוף-איי צריך גם לעשות פיקוח על כך שהכלי נשמר בשמישות שלו. אני צריך לספר לכם איך הכלים נראים?

היו"ר משה כחלון:

זה היה 613 ש"ח בהתחלה. חבר הכנסת גלנטי, את הוויכוחים נעשה על מספרים הרבה יותר גדולים מהסכום הזה.

##### יצחק גלנטי:

הכל מצטבר. אם אתה רוצה להוריד את התעופה הספורטיבית מהפרק, בוא נוריד אותה.

היו"ר משה כחלון:

התעופה הספורטיבית לא תרד.

עמרי טלמון:

מעבר לדאון, לטרייק וכן הלאה, אבקש להוסיף בסעיף הזה גם כלי טיס המשמשים בעיקר לתעופה הספורטיבית, כגון גרירת דאונים או הצנחה.

שנית, ביחס לכושר האווירי. כשאמרתי שמוכרים שירותים שלא נזקקים להם, זו דוגמה לאחד מהם. בתחום הנמוך, כבר אמרתי שמדינת המודל שלי היא ארצות-הברית, ושם זה לא קיים. "אומני הורייזן" שמוסמך כמבקר בודק את כלי הטיס פעם בשנה, קוראים לזה annual, חותם עליו ונגמר הענין. זו דוגמה לשירות שאין בו צורך, והבטיחות בארצות הברית היא הרבה יותר טובה, כך שאף אחד לא יספר לי שיש שם אי-סדר ושמטוסים נופלים כמו זבובים. ההפך הוא הנכון. אמנם יש כאן תקנה שאציע לבטל בהמשך, אבל אני מקווה שלקראת ביטול מובהק של הדברים האלה אנחנו - - - עד 3,600 מלבד מסחרי, יאריכו את התקופה משנה לשנתיים, וכך דה-פאקטו יחלקו את האגרה לשתיים. - - - יש שם תקנה שמדגישה את אפקט המס, שאומרת שגם אם עשו את זה עדיין אתה צריך לשלם אגרה מדי שנה. זה מראה בבירור שמדובר במס. כי אם זה לא היה מס, העבודה היא אותה עבודה.

אודי זוהר:

יש גם את הפיקוח השנתי.

ביחס לגרירת דאונים – לשם הגילוי הנאות, אומר שאני בעצמי דואה. זהו השימוש העיקרי של המטוסים שגוררים את הדאונים אבל זה לא השימוש היחיד. תיאורטית הם יכולים לעשות עם הכלים האלה שימושים נוספים. כך למשל, עושים אתם הדרכת טיסה ועוד כמה וכמה דברים. לגבי הצנחה – אני מתנגד באופן נחרץ. הצנחה היא טיסה מסחרית לכל דבר וענין. אנשים מתפרנסים מכך שהם מרימים אנשים לשמים ומצניחים אותם למטה. למה לפטור אותם?

כלי הטיס צריך להיות מרושיין, מתוחזק ומפוקח כמו כל כלי אחר מסוגו.

עמרי טלמון:

לא דיברתי על פטור אלא על הפחתה. לא אכפת לי מבעל בית הספר כמו מהצנחנים, שבסופו של דבר משלמים את זה. אני רוצה להוזיל את עלות הצניחה, שהיום היא מרקיעת שחקים.

אודי זוהר:

אבקש להוסיף: מבחינה מקצועית, אני לא בנוי ולא ערוך להתחיל לנתח האם יש כלים כאלה או אחרים שנכון לעשות להם סי-אוף-איי אחת לשנתיים. אין לי מידע, אין לי יכולת לבחון את רמת השמישות והתחזוקה של הכלים האלה כדי שאוכל לבוא ולומר שלדעתי את הכלים האלה אפשר לבדוק פעם בשנתיים. אני מקווה שנשב כאן בעוד פרק זמן סביר, והרמה המקצועית שלנו תהיה כזאת שנוכל לבוא ולבחון את הדברים האלה מבחינה מקצועית. אנחנו ממש לא שם.

מלי סיטון:

"(ג) המחזיק בתעודת כושר טיסה שניתנה לתקופה העולה על שנה, ישלם בתום שנה ממועד התשלום על פי תקנת משנה (א) או (ב), את התסופת היחסית הנדרשת ובלבד שלא תעלה על תשלום סכום האגרה כאמור בתקנת משנה (א) או (ב).

(ד) בעל כלי טיס ישלם בעת הגשת בקשה לתיקון תעודת כושר טיסה לכלי הטיס אגרה של 180 שקלים חדשים."

##### יצחק גלנטי:

זה מה שנקרא טסט חוזר?

דפנה עין דור:

זה תיקון.

קריאה:

לא. טסט חוזר זה בדיוק כמו המשמעות המקורית. זה 800 ש"ח כל שנה.

רן בג:

ביקשתי להעיר ביחס ל-(ב): התשלום שאנחנו משלמים היום עומד על 490 ש"ח. ההבדל בין 490 ש"ח ל-800 ש"ח - - -

מלי סיטון:

אתה משלם היום 613 ש"ח.

רן בג:

אני משלם היום 490 ש"ח.

מלי סיטון:

אז אתה לא משלם כדין.

רן בג:

זו אגרה בשביל כושר אווירי - - - לפני שבועיים.

מלי סיטון:

בתקנות קבוע 613 ש"ח. אני מקריאה מהתקנות הקיימות.

רן בג:

קיבלתי אגרה מופחתת ממינהל התעופה - - -

לאה ורון:

כנראה שמישהו טעה במינהל התעופה האזרחי. אבל עו"ד סיטון הקריאה מהתקנות שעומדות בתוקף.

קריאה:

אתה שילמת על אגרה לבנוי על ידי חובב. לא מדובר באגרה הזאת.

אתי בנדלר:

מתי מגישים בקשה לתיקון תעודת כושר?

קריאה:

כשיש שינוי בנתונים של המטוס או של התעודה.

אתי בנדלר:

כלומר, בקשה לתיקון – לא עקב טעות של המינהל אלא לפי בקשת בעל כלי הטיס עקב שינוי.

אברהם קמחי:

החלפת מנוע, למשל?

קריאה:

לא - - -

היו"ר משה כחלון:

יש הסכמה מלאה של כל הצדדים, גם מי שאוהבים את התקנות וגם מי שאוהבים אותן פחות, בדבר חשיבות הקמת הרשות וקידום הענין. לא קיימנו היום הצבעות על התקנות. אנחנו נקיים דיון נוסף בשבוע הבא, ונכניס את זה ללוח זמנים מזורז על מנת לסיים את זה. אנחנו ערים לבעיות ולסיכונים, ואנחנו מצפים גם מכם – משרד התחבורה, רשות התעופה העתידית – לנסות ליישר את הפינות ולפתור את הבעיות האחרונות עם הגורמים. בשבוע הבא אנחנו מגיעים להצבעות, וצריך לקחת בחשבון שאין כאן תעודת ביטוח על כלום. ייתכן שתקנה מסוימת לא תעבור או שהיא תכלול שינויים. לכן אני מציע לעשות את המקסימום ולהכניס ליישורת האחרונה את השבוע הזה. אנחנו מעלים את הנושא לראש סדרי העדיפויות שלנו על מנת לסיים את זה. כמובן, אם יהיה צורך בשינויים, זה יהיה בכפוף להצבעותיהם של חברי הכנסת.

תודה רבה, הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה: 13:30