**הכנסת השבע עשרה נוסח לא מתו**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 95**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שני, ט"ו בחשוון התשס"ז (6 בנובמבר 2006), שעה 11:45**

**ס ד ר ה י ו ם**

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

**נכחו:**

**חברי הוועדה**: משה כחלון – היו"ר

יצחק גלנטי

יצחק זיו

**מוזמנים**: עו"ד מלי סיטון - יועצת משפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

דפנה עין דור - מנהלת אף תכנון וכלכלה, משרד התחבורה והבטיחות

בדרכים

יוסף ורסנו - מנהל מחלקת ביקורת כלי טייס, משרד התחבורה

והבטיחות בדרכים

אודי אדירי - רפרנט תחבורה, משרד האוצר

עו"ד עדנה הראל - משרד המשפטים

אודי זוהר - ראש רשות התעופה האזרחית

אריה בן ארי - סגן מנהל בכיר ליחסים בינלאומיים, רשות התעופה

האזרחית

פבל גרנדל - סגן מנהל מינהל כושר אווירי, רשות התעופה

האזרחית

עובד דבי - ראש אגף כלכלה ותקציבים, רשות שדות התעופה

אברהם קמחי - יו"ר אי.איי.איי ישראל

אריאל אריאלי - סגן יו"ר אי.איי.איי. ישראל

מיכאל רביב - גזבר ומזכיר אי.איי.איי. ישראל

ויקטור חאג' - מטיילי קריית שמונה

אורי להב - עוזר לענייני רגולציה, חברת אל-על

עו"ד אמיר שרף - יועץ משפטי ומזכיר חברת אל-על

עו"ד אהוד שבתאי - יועץ משפטי ומזכיר חברת ארקיע

ד"ר בנימין קלנר - החברה הישראלית לרפואה תעופתית

עו"ד צבי מעיין - הלשכה המשפטית, התעשייה האווירית

רן בג - חבר הנהלת העמותה הישראלית לתעופה זעירה

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

עמרי טלמון - מנכ"ל קלוב התעופה

איתן שטרקמן - מנכ"ל כימניר

אודי טמיר - טמיר נתיבי אוויר

שלמה ברטל - מנהל מבצעים, טמיר נתיבי אוויר

עו"ד יוסי שפטנידקי - יועץ משפטי, טמיר נתיבי אוויר

עו"ד נתי חלפין - יועץ משפטי, טמיר נתיבי אוויר

ישראל בן חיים - מנכ"ל חברת ישראייר

עו"ד גדעון ארנון - יועץ משפטי, חברת ישראייר

עו"ד אסף רזיאל - יועץ משפטי, פנל חברות התעופה הזרות

אשל חפץ - סמנכ"ל מבצעי אוויר, חברת קא"ל

ברוך מרום - מנהל רישוי אזרחי, גולפסטרים אירוספייס

ג'פרי גיבס - מנהל-דירקטור, גולפסטרים אירוספייס

מרדכי לוין - מנהל תחום כלכלה, גולפסטרים אירוספייס

דורון תלמי - מנהל תפעול, גולפסטרים אירוספייס

רפי פריינטה - ההסתדרות החדשה

ציון בן הרוש - ההסתדרות החדשה

**ייעוץ משפטי**: אתי בנדלר

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמה וערכה**: אהובה שרון – חבר המתרגמים בע"מ

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

היו"ר משה כחלון:

אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה בנושא תקנות הטיס (אגרות רישום, רישוי ותיעוד), התשס"ו-2006.

התחלנו לקרוא את התקנות והגענו לתקנה 20.

לאה ורון:

נותרו תקנות 10 ו-12, ואני מבינה שגם התאחדות התעשיינים הביאה הצעת נוסח לתקנה 12.

היו"ר משה כחלון:

אנחנו מאוד מעוניינים לסיים את התקנות היום. אודי, אתה קיבלת את המכתב של החברה?

אודי זוהר:

לא.

אתי בנדלר:

לגבי תקנה 8(א). הבנתי מה הם מבקשים, אבל השאלה אם מוכנים לקיים דיון חדש. בתקנה 8(א) נאמר: "המבקש תעודת סוג, תעודת סוג זמנית, שינוי בתעודת סוג, חידוש שתעודת סוג, תעודת סוג תוספת (STC) או". הם מבקשים שאחרי המלים "שינוי בתעודת סוג", נוסיף בסוגריים את המלים ATC. זאת כדי שיהיה ברור שמדובר באיזשהו מונח מקצועי מקובל. אם מוכנים, אדוני צריך להחליט אם הוא מקיים דיון חדש בתקנה הזאת.

היו"ר משה כחלון:

אם כך, אנחנו צריכים לקיים דיון חדש על העניין הזה ולהצביע פעם נוספת. אני חושב שכדאי לעשות זאת, משום שמדובר בתיקון טכני.

אני מבקש להביא להצבעה פתיחת דיון מחדש של סעיף 8. מי בעד? מי נגד?

**התיקון אושר פה** **אחד**.

אתי בנדלר:

בתקנה 8(א) לתקנות, אחרי המלים "שינוי בתעודת סוג", יבוא "(ATC)". השאר נשאר כמו שהיה.

היו"ר משה כחלון:

מי בעד השינוי לפי הנוסח המוצע? מי נגד? **התיקון אושר**.

**סעיף 8 אושר**.

מלי סיטון:

**סעיף 20. אגרת בחינה למתן תוספת הגדר**.

1. עובד טיס המבקש להיבחן בקשר למתן תוספת הגדר מההגדרים המפורטים בטור א' בטבלה שלהלן, או חידוש הזכויות על פיהם, ישלם בעת הגשת הבקשה להיבחן בבחינות כמפורט בטור ב' או לפי העניין, אגרה בעד כל בחינה בשקלים חדשים כמפורט להלן:

טור א' – סוג ההגדר טור ב' – בחינה מעשית טור ג' – בחינה עיונית

(1)(א) הגדר שאינו סילון 900 400

(1)(ב) הגדר אווירון (קבוצות 1,500 210

א, ב, ג, ו-ד') ורוטורקרפט

(1)(ג) הגדר אווירון זעיר 900 155

(2) הגדר מכשירים 800 400

(3) הגדר טיסות מרחב לילה 700 210

בתנאי כטר"מ

(4) הגדר חקלאי 800 210

(5) הגדר נוסף למאמן טיס 1,250 400

(6) הגדר פיקוח על תנועה אווירית 800 500

(7) הגדר מקפל מצנחים 800 400

(8) הגדר מאמן מפקח על תנועה 400 250

אווירית

(9) הגדר מאמן תדריכן מודיעין 250 210

טיס

(10) הגדר טכנאי בדק כלי טיס 210 בכל שלב או חלק ממנו

סוג 1 או סוג 2

(11) ערר על מבחן עיוני -- 210

היו"ר משה כחלון:

מה היה עד עכשיו?

מלי סיטון:

אני יכולה לומר מה היה עד עכשיו, אבל זה נוסח התקנות שאנחנו מבקשים.

היו"ר משה כחלון:

אנחנו רואים שהייתה עלייה.

אודי זוהר:

לגבי סעיף (1)(ב), הגדר אווירון, אנחנו מציעים לעשות חלוקה אחרת בקבוצה וגם לשנות את המחירים, כי נוצר אי-איזון בין הטבלה של מבקש הרישיון בעקבות השינויים שנעשו, לבין מי שמבקש הגדר. כשאנחנו מדברים על הגדר אווירון, קבוצה א', ב', ג' ו-ד', ורוטורקרפט, ההצעה היא להוריד את זה ל-1,500 כי זה שומר על דירוג לבחינה מעשית לאותו סוג, וטור ג', במקום 400, יהיה 210, שזה שומר על אחידות עם הטבלה הקודמת, ואז נפריד את האווירון הזעיר כאשר בטור ב' יהיה 1,000 ובטור ג' יהיה 155. כך זה שומר על אחידות עם הטבלה.

עמרי טלמון:

מה ההבדל בין הגדר שהוא סילון ואווירון זעיר?

קריאה:

עכשיו אווירון זעיר יותר זול.

עמרי טלמון:

אווירון זעיר הוא ודאי לא סילון ו-א' ו-ב' הם ודאי לא סילון. יש כאן כפל עם מחירים שונים.

יצחק גלנטי:

תחת הכותרת הגדר שאינו סילון, למעשה ייכנס כל כלי טיס שהוא לא סילון.

היו"ר משה כחלון:

אני מציע שיהיה 900 ו-155.

יצחק גלנטי:

אני לא מבין את המונח שאומר הגדר מאמן טיס נוסף. זה צריך להיות הגדר נוסף למאמן טיס.

היו"ר משה כחלון:

בסדר. תודה.

יצחק גלנטי:

בחינה עיונית עולה 210. ב-11 אתם דורשים גם כן את אותו סכום של 210.

אודי זוהר:

נכון, כי תהליך הבדיקה של הערר הוא יותר מסובך וגוזל יותר זמן מאשר הבחינה עצמה. הבעיה המרכזית של מי שמערער היא לא בהכרח הכסף אלא הרצון לא לעשות את הבחינה הבאה.

יצחק גלנטי:

אם הוא לא מערער, הוא יכול לעשות שוב את הבחינה. אם זה כך, למה הוא צריך לערער?

אודי זוהר:

כדי לא לעבור בחינה נוספת.

יצחק גלנטי:

זאת אומרת שבכל מקרה אם הוא יערער או לא יערער, יש לו בחינה נוספת.

אודי זוהר:

לא. אם הערעור שלו מתקבל, הוא לא יעשה עוד בחינה. צריך לשים לב שאם אתה נותן את זה בלי כסף, כל בן אדם שייכשל בבחינה – ואגב, יש כאלה שמערערים על בחינה, גם אם הם לא נכשלים – ויערער, זה גורם לעומס גדול.

היו"ר משה כחלון:

אני חושב שזה סביר והגיוני. בכל-זאת ערעור זו עבודה נוספת.

מלי סיטון:

1. בנוסף לאגרות המשתלמות לפי תקנת משנה (א) ישא הנבחן בהוצאות הכרוכות בהפעלת כלי הטיס לצורך הבחינה.
2. עובד טיס הנבחן לצורך קבלת הגדר או לצורך חידוש הגדר מכשירים במסגרת עבודתו באמצעות בוחן שהוא עובד טיס המועסק בידי מעבידו של העובד במסגרת אותה עבודה, ישלם 20 אחוזים מגובה תשלום האגרה לפי פרטים (1) ו-(2) בטבלה בתקנת משנה (א), אם נתמלאו תנאים אלה:
   1. עובד הטיס הנבחן ועובד הטיס הבוחן מועסקים כעובדים קבועים אצל אותו מעביד.
   2. המנהל הסמיך את עובד הטיס הבוחן לבצע מבחנים לצורך קבלת הגדר או לצורך חידוש הגדר מכשירים.

לאה ורון:

תסבירי את תשלום עשרים אחוזים.

אודי זוהר:

אדם מן הישוב שמגיע להיבחן בחינה מסוימת, אנחנו מפנים אותו לבוחן שהוא בוחן שלנו ואגרת הבחינה מחולקת בין הבוחן שמקבל שמונים אחוזים ועשרים אחוזים שאנחנו מקבלים עבור הפרוצדורה. יש לנו בוחנים שלנו שנמצאים בחברות, כך שלמעשה החברה משלמת לבוחן את זמן העבודה ולא אנחנו.

היו"ר משה כחלון:

למה אתה מקבל עשרים אחוזים?

אודי זוהר:

מגיע אל-על עם עשרים בחינות שהיא ערכה בחודשיים האחרונים, יושבים אנשים, מזינים את החומר, בודקים אותו, מזינים לתיקים האישיים של האנשים וכולי. כרוכה בזה עבודה. אגב, את השאלה הזו אתה יכול לשאול גם בקשר לבחינה מעשית רגילה שעושה אזרח מן הישוב. יש פה עיוות שאנחנו מסדירים אותו כי זה שחברה מסוימת עושה את הבחינות בתוכה ומשלמת לבוחן את השכר שלו, היא לא מונעת את הצורך שלי לפקח על המבחנים והיא לא מונעת את הצורך שלי כשאני מקבל את השובר שהבחינה נעשתה. יש את העבודה הפרוצדוראלית שנעשית אצלי. העשרים אחוזים מגיעים ל-200 או 300 שקלים וזה לא סכום שחברת אל-על לא יכולה לעמוד בו.

אגב, אני הולך לבחון בתקופה הקרובה את המודל הזה וגם אצל הפרטיים לשנות קצת את המתודה וזאת כדי להקל בעיקר בבחינת המכשירים כי בחינת המכשירים זו בחינה שלי יש אינטרס שמרב האנשים יחזיקו בהגדר, כי זה מביא את הטייס לרמת בטיחות יותר גבוהה. זה חלק מהמהלך אבל עדיין לא המהלך השלם. כאשר מסתכלים על החברות המסחריות שבוחנות את עצמן, לכאורה נוצר כאן מצב שאני מסבסד אותן ובזה אין שום הגיון.

אתי בנדלר:

בפסקה (1) אתם משתמשים במונח עובד קבוע, ואולי המונח הוא מאוד מוצלח לגבי אל-על.

אודי זוהר:

בתקנות יש הגדרה שאומרת שמדובר בעובד בחברה שלושה חודשים.

היו"ר משה כחלון:

עורכת-הדין סיטון, תחזרי בבקשה על השינויים שנעשו, ואז נוכל להצביע.

אודי זוהר:

שינינו בתקנה 20(א), פסקה (1)(א) – הגדר שאינו סילון, בבחינה מעשית 900 ובבחינה עיונית 210. בפסקה (1)(ב), בהגדר אווירון (קבוצה א', ב', ג' ו-ד') ורוטורקרפט, בבחינה מעשית 1,500 ובבחינה עיונית 210. הוספנו פסקה (1)(ג), הגדר אווירון זעיר, בבחינה מעשית 900 ובבחינה עיונית 155.

מלי סיטון:

בפסקה (5) ייאמר: הגדר נוסף למאמן טיס.

היו"ר משה כחלון:

אני מבקש להצביע על הסעיף עם התיקונים שהוצעו עתה. מי בעד? מי נגד?

**סעיף 20 על התיקונים אושר פה אחד**.

מלי סיטון:

**סעיף 21. תשלום הוצאות לבחינת עובד טיס בחוץ לארץ**.

המבקש להיבחן מחוץ לישראל לצורך מתן רישיון או אישורו או לצורך מתן הגדר או חידוש הזכויות על פיו, או בעל כלי טיס המבקש לערוך לעובדיו בחינה כאמור, ישלם, בנוסף לאגרות הקבועות בתקנות 19 ו-20 סכום של 250 שקלים חדשים בעד כל שעת עובד הרשות או מי מטעמה אשר הושקעה במתן השירות בתוספת הוצאות הנסיעה או הטיסה, לפי העניין, והוצאות אוכל, שתייה ולינה בכפוף להוראות החשב הכללי שבמשרד האוצר.

היו"ר משה כחלון:

יש הערות לסעיף?

יצחק גלנטי:

הייתי מבקש לדעת למי בעיקר מתייחס הסעיף הזה כי אני מבין שמדובר בכלי טיס מסחרי.

אודי זוהר:

זה יכול להתייחס לכל אחד. הייתה לנו פנייה של אדם פרטי שרצה לעשות הגדר למסוק הזה, אבל הוא רוצה לעשות את זה בחוץ לארץ וזה משיקוליו הוא. אני צריך לשלוח לשם בוחן, אני צריך לשלוח עובד שיפקח על הנעשה, והוא צריך לדעת מה זה עולה לו.

היו"ר משה כחלון:

מי בעד סעיף 21 כפי שהוא? מי נגד?

**סעיף 21 אושר פה אחד**.

מלי סיטון:

**סעיף 22. אגרת תעודת צוות אוויר**.

המבקש מתן תעודת צוות אוויר, לפי תקנה 5 לתקנות הרישיונות, חידושה או שינוייה, ישלם בעת הגשת הבקשה אגרה של 150 שקלים חדשים.

היו"ר משה כחלון:

יש הערות לסעיף 22? מי בעד? מי נגד?

**סעיף 22 אושר פה אחד.**

מלי סיטון:

**סעיף 23. אגרת בדיקת עיוורון צבעים או כשירות בזמן טיסה**.

הנבדק בדיקת עיוורון צבעים או בדיקת כשירות פעולות בזמן טיסה, ישלם בעד הבדיקה אגרה של 700 שקלים חדשים.

יצחק גלנטי:

כמה עולה הבדיקה הזאת שהיא בדיקה רפואית?

עמרי טלמון:

אני מניח שהכוונה לבדיקה תוך כדי טיסה.

יצחק גלנטי:

בודקים את זה במהלך הטיסה?

עמרי טלמון:

בדיוק. הוא נבדק בזמן הטיסה.

היו"ר משה כחלון:

אפשר לכתוב בסעיף את הנוסח הבא: נבדק בזמן טיסה, בדיקת עיוורון צבעים או בדיקת כשירות. המילה בסוף השורה "בזמן טיסה" עוברת להתחלה.

יצחק גלנטי:

מה מתח הזמן המקובל בכלל לבדיקה כזאת?

אודי זוהר:

זה יכול להיות במשך חצי שעת טיסה.

יצחק גלנטי:

עבור הטיסה אותו אדם משלם בנפרד. אם אני לוקח את הבוחן לטיסה על-חשבוני, השאלה אם אני צריך לשלם לו 700 שקלים.

היו"ר משה כחלון:

אם אתה לוקח במכונית שלך בוחן נהיגה כדי שיבחן אותך, אתה לא משלם לו?

יצחק גלנטי:

נראה לי שהסכום קצת גבוה.

אודי זוהר:

זה חצי מבחינה, כי בבחינה טסים יותר זמן. מדובר בתשלום חד-פעמי.

יצחק גלנטי:

טוב. אני מוותר הפעם.

היו"ר משה כחלון:

מי בעד אישור הסעיף בנוסח המתוקן? מי נגד?

**סעיף 23 אושר פה אחד.**

מלי סיטון:

**הפרק השישי: אגרות לפי חוק הרישוי.**

**סעיף 24. אגרת רישיון הפעלה**.

(א) המבקש מתן רישיון הפעלה מסחרי והמבקש מתן רישיון הפעלה מבצעי ישלם, בעת הגשת הבקשה, אגרה בשיעורים המפורטים להלן:

האגרה בשקלים חדשים

סוג מפעיל כלי הטיס רישיון רישיון

הפעלה מסחרי הפעלה מבצעי

(1) מפעיל כלי טיס בטיסות 6,700 6,700

סדירות מישראל ואליה

(2) מפעיל כלי טיס בטיסות 1,200 1,200

סדירות בישראל

(3) מפעיל כלי טיס בטיסות 900 900

של מוניות אוויר בישראל

(4) מפעיל כלי טיס בטיסות 900 900

חקלאיות ובהוראת טיס

(5) מפעיל כלי טיס לצרכי עסק 500 500

(6) מפעיל כלי טיס בטיסות 6,700 --

שכר מישראל ואליה

(7) מפעיל אווירונים זעירים 180 180

(8) מפעיל כלי טיס שפרטים 1,200 1,200

(1) עד (7) אינם חלים עליו

הייתה הבקשה לכמה סוגי הפעלות המנויות לעיל, ישלם המבקש אגרה בעד כל אחד מהסוגים המבוקשים.

היו"ר משה כחלון:

תורידו בסעיף (8) ל-1,000 שקלים חדשים.

מלי סיטון:

(ב) המחזיק ברישיון הפעלה ישלם אגרה שנתית בשיעורים אלה:

סוג מפעיל כלי הטיס האגרה בשקלים חדשים

(1) מפעיל כלי טיס בטיסות סדירות מהמדינה ואליה 6,500

(2) מפעיל כלי טיס בטיסות סדירות בישראל 2,000

(3) מפעיל כלי טיס בטיסות של מוניות אוויר בישראל 1,300

(4) מפעיל כלי טיס בטיסות חקלאיות ובהוראת טיס 1,300

(5) מפעיל כלי טיס לצרכי עסק 1,000

(6) מפעיל כלי טיס בטיסות שכר מהמדינה ואליה 6,700

(7) מפעיל אווירונים זעירים 500

(8) מפעיל כלי טיס שפרטים (1) עד (7) אינם חלים עליו 1,300

(ג) אגרה כאמור בתקנת משנה (ב) תשולם בתחילת כל שנה עד ה-31 בינואר זולת אם

טרם מלאו 6 חודשים לתשלום אגרה כאמור בתקנת משנה (א).

רן בג:

המטוסים הזעירים בטיסה הפרטית היחידה בארץ שמשלמת רישיון מפעיל. עד היום אף אחד לא משלם את זה. אני בדקתי עם מי שהמציא את הדבר הזה בשנת 1985 והוא אמר שהוא המציא את הדבר הזה בחצי טעות, מכיוון שנוצר מצב לפיו צריך לחייב את המטוסים הזעירים לקחת ביטוח בגובה מסוים והוא לא מצא שום דרך אחרת לעשות זאת מלבד כתיבת הדבר ברישיון המפעיל. לדבריו מאז אין שום משמעות לרישיון המפעיל.

אני בדקתי את רישיון המפעיל שלי, שקיבלתי אותו ב-1989, ובסעיף האחרון שלו כתוב: "רישיון זה בר תוקף כל עוד לא הוטלה על-ידי מינהל התעופה בישראל". אין משמעות לחידוש רישיון מפעיל. מינהל התעופה לא צריך לעשות שום פעילות בעקבות הדבר הזה, אני לא צריך לעשות שום פעילות ולא קורה כלום בשטח.

אריאל אריאלי:

מה עם אדם פרטי שמחזיק מטוס, הוא צריך רישיון או לא?

אודי זוהר:

לא. רק אם זה מטוס זעיר.

עמרי טלמון:

אם אודי מסכים, אפשר להוסיף בסעיף (7) הפעלה מסחרית.

אודי זוהר:

כל הסיפור של אווירונים זעירים נולד בחטא, כי אם היו מסדרים את זה בזמנו, לא היינו מדברים היום על אווירונים זעירים, כמו שאנחנו מדברים על אווירונים זעירים. הדבר הזה מופיע בתקנות גם בעבר. דיברתי אתמול עם רן בג שהעלה את הטיעונים שלו ואני בדקתי אותם. האנשים לא עשו את העבודה כי היו צריכים לגבות כל שנה.

רן בג:

לא חידוש. כתוב להוציא אבל לא לחדש.

אודי זוהר:

כתוב חידוש רישיון. מתן או חידוש. יש פה טענה שכאשר נסדיר את הכול ונגדיר, נגדיר את כל ההגדרות ואז לא נצטרך את הדבר הזה כדי שדרך זה נוכל לבקש מהם לעשות גם ביטוח. בטענה אמנם יש ממש, אבל הפתרון הוא לא פה אלא במקום אחר.

רן בג:

למה צריכים כל שנה לשלם אגרה אם אין שום פעילות לא מצד מחזיק הרישיון, לא מצד הרשות ולא מצד אף אחד.

קריאה:

לרישיון נהיגה לא משלמים כל שנה.

לאה ורון:

לא מתבצעת בדיקה לפני חידוש הרישיון?

רן בג:

לא. הרישיון שלי הוא מ-1989.

אודי זוהר:

יש סדרה של פעולות. אנחנו צריכים לוודא ביטוחים כי אם עכשיו האיש הפסיק את הביטוח ואין לו ביטוח, הוא לא עומד בתנאי הרישיון. יש סדרה של פעולות שצריך לעשות.

היו"ר משה כחלון:

כתוב לך במחשב שהרישיון של רן צריך להתחדש, ואז אתה צריך לבדוק דברים מסוימים?

רן בג:

צריך להיות, אבל אין.

קריאה:

אבל יהיה.

רן בג:

אלא אם כן בתקנות של הפעולה הספורטיבית יהיה כתוב מה הן החובות על-פי דין. כאן אין חובות לתעופה הספורטיבית על פי דין.

יצחק גלנטי:

תסלחו לי, אבל אתם יותר גרועים מהבנקים שעל כל דבר גובים אגרה. כאן אתם מסתכלים אם לאדם יש ביטוח או אין לו ביטוח וגובים תשלום.

רן בג:

אני משלם עבור ההסתכלות ברגע שאני עושה את הטסט השנתי של המטוס. כשאני עושה טסט שנתי, בודקים אם יש לי את כל הניירת המתאימה, כך שאין שום סיבה לעשות זאת פעם נוספת, מה עוד שאני כבר משלם עבור זה.

קריאה:

ארקיע לא שייכת לעניין.

אריאל אריאלי:

ארקיע כן שייכת לעניין כי ארקיע בודק את הבטיחות בתעופה במדינת ישראל. אומרים שארקיע מסתכל רק על מובילים אוויריים.

יצחק גלנטי:

השאלה כאן היא האם להכיר בבדיקה שמתכוונים לעשות ושלא נעשתה עד עכשיו.

אריאל אריאלי:

לפני כמה שנים הומצא מכשיר שנקרא מחשב. אם מזינים מחשב בתוכנה חכמה, המחשב עושה את הפעולות. הוא מפקיד פעם בשנה את חידוש הרישיון למטוס, זה יכול להיות חלק מובנה בתוך התוכנה. אין שום היגיון כלכלי וטכני בבדיקה נוספת. לו הייתה המערכת יעילה, ממילא חמישים אחוזים מהאגרות שנמצאות כאן שמחייבות עבודה נוספת, אין להן שום הצדקה טכנית. זה פשוט אקט של עבודה לא יעילה כי אפשר לחסוך את זה באמצעות תוכנת מחשב יעילה.

היו"ר משה כחלון:

גם חבר הכנסת גלנטי טוען, גם היועצת המשפטית וגם מנהלת הוועדה – אני עדיין לא אמרתי את דבריי – שאתם גובים כאן כסף עבור משהו שאתם לא מספקים. אומרת היועצת המשפטית שלכם שברגע שהתקנות יאושרו, הסעיף הזה ייאכף.

אודי זוהר:

בתקנות שלצורך העניין מחייבות אותי נאמר מה סדר הפעולות שאני צריך לעשות בעת מתן ובעת חידוש. אתם מביאים אותי לפינה שאני אומר לכם ששלושת-רבעי ממה שכתוב כאן האנשים שלי לא עשו, אז מה, זה נכון לא להמשיך לעשות?

היו"ר משה כחלון:

השאלה אם תעשו בעתיד.

אודי זוהר:

בוודאי שכן, אלא אם כן התקנה תשתנה ונגיד שאנחנו לא צריכים לעשות, אבל כל זמן שהתקנה קיימת ואומרת שאני צריך לעשות, אני מרגיש מחויבות לעשות.

יצחק גלנטי:

כשנותנים את הרישוי הטכני, מדוע אתה באותה הזדמנות לא יכול לבדוק ולראות אם לאדם יש ביטוח או אין ביטוח? על זה אתה רוצה לגבות תשלום נוסף?

רן בג:

לפני שבועיים עשו אצלי סיור והתבקשתי להראות רישיונות וביטוח והכול נבדק.

היו"ר משה כחלון:

אנחנו לא נצביע עכשיו על הסעיף אלא נחשוב על פתרון בהמשך ונצביע בהמשך הישיבה. נזכור שלא הצבענו על סעיף 24.

מלי סיטון:

**סעיף 25. אגרת רישיון השכרה**.

1. המבקש רישיון להשכרת כלי טיס, ישלם בעת הגשת הבקשה אגרה של 180 שקלים חדשים.
2. המחזיק ברישיון להשכרת כלי טיס ישלם בתחילת כל שנה עד ה-31 בינואר, אגרה של 180 שקלים חדשים, זולת אם טרם מלאו 6 חודשים לתשלום אגרה כאמור בתקנת משנה (א).

היו"ר משה כחלון:

יש הערות? מי בעד? מי נגד?

**סעיף 25 אושר פה אחד.**

מלי סיטון:

**סעיף 26. אגרה לאישור טיסות שכר**.

1. המבקש אישור טיסות שכר בין-לאומיות בודדות או סדרת טיסות שכר כאמור לפי תקנות טיסות השכר, ישלם בעת הגשת הבקשה אגרה לפי מספר הטיסות המבוקשות, כמפורט להלן:

מספר הטיסות אגרה בשקלים חדשים

1 עד 5 1,400

מ-6 עד 30 5,600

למעלה מ-31 10,000

1. המבקש אישור טיסות שכר פנים ארציות בודדות או סדרת טיסות שכר כאמור לפי תקנות טיסות שכר ישלם, בעת הגשת הבקשה, אגרה לפי מספר הטיסות המבוקשות כמפורט להלן:

מספר הטיסות אגרה בשקלים חדשים

1 עד 5 250

מ-6 עד 10 500

מ-11 עד 30 900

למעלה מ-31 1,500

אני מציעה שלפני שיגיעו ההערות של החברות שעוסקות בטיסות שכר, אולי אודי יסביר את המשמעות של הפעילויות שרשות התעופה משקיעה באישורי בקשות כאלה והן ההצדקה להבחנה בין מספר טיסות ושוני באגרה.

גדעון ארנון:

זאת תשובה למשהו שעדיין לא אמרתי. אני מבקש, במסגרת ההגינות, תנו לי להתייחס.

לנו החברות, המפעילות בעיקר טיסות שכר, הנושא הוא מהותי ביותר. ראיתי שהתעכבו כאן על אגרות קטנות יותר, ולדעתי היקף האגרות שאנחנו משלמים בתחום הזה הוא הרבה מאוד אלפי שקלים. האגרות האלו הן אגרות מפלות, הן אגרות שפוגעות ללא כל הצדק בתנועת השכר, תנועה שדווקא יש לעודדה במיוחד מבחינת התיירות. זה לא טיעון משפטי ואפילו לא טיעון לוגי, אני לא מכיר שום מדינה בעולם, למעט אפריקה, שגובים אגרות טיסות שכר. דרך אגב, גם מדינות הגוש המזרחי לשעבר שנהגו לגבות אגרות כאלו, הכירו בעובדה שזה מפלה והאינטרס שלהם הוא דווקא לעודד טיסות שכר, לעודד תנועה עממית ולעודד גם תיירות עממית.

בנוסף לזה, הדברים כתובים יותר בהרחבה בהסתייגויות שהגשתי, זו עבירה שאין לה גם שום הסבר לוגי. אם אני טס חמש טיסות, אני משלם 280 שקלים לטיסה, אם אני משלם שש טיסות, אני משלם 933 שקלים לטיסה. לכן זו אגרה מפלה שמקורה הוא בתקנות השכר שנועדו להגן על חברות התעופה הסדירות מפני תחרות ויצרה כל מיני תנאים מגבילים כדי להקשות על פעילות השכר.

אודי אדירי:

מדיניות משרד האוצר לעודד את תחום השמיים הפתוחים ולא לפעול דרך פגיעה בסמכויות ובאחריות של מינהל התעופה האזרחי. מינהל התעופה האזרחי אחראי על הרישוי, על התקינות ועל הבטיחות של טיסות השכר שהוא נושא לא פשוט ונושא פרוץ. על-מנת לאכוף זאת, דרושות לו הכנסות מסוימות. אנחנו לא רוצים שעידוד השמיים הפתוחים ייעשה בעזרת חסכון אגרות.

אודי זוהר:

אני אציג תזה מעניינת שהיא הפוכה מהגדרתו של גידי ואני חושב שהיא הגדרה הגיונית. אני אסביר גם למה, כי זו האגרה היחידה שמשלמים אותה שווה בשווה גם הישראלים וגם הזרים. יש פה שוויוניות מוחלטת.

אני לא יודע בתוקף מה גידי מדבר פה כי זוהי האגרה שמשלם מארגן טיסות השכר. בדבר הזה חברת התעופה היא שקופה. השטיח המעופף משלם את זה.

מלי סיטון:

טיסת שכר מבוססת על חבילה של מארגן מול מפעיל כלי טיס. זאת אומרת, החיבור ביניהם הוא זה שמייצר טיסת שכר או סדרה של טיסות שכר. לצורך העניין, מבחינת תשלומי האגרות, מדובר במארגן שהוא זה שמשלם את האגרה.

גדעון ארנון:

הבקשה חתומה על-ידי המוביל ועל-ידי המארגן ואתם כותבים לי מכתבים ואומרים לי שאם אני לא אשלם, לא תיתנו לי לטוס.

אודי זוהר:

תלוי איך אתה מציג את עצמך.

גדעון ארנון:

אני מציג את עצמי כמוביל והבקשה חתומה על-ידי שנינו. אני ביקשתי אישור לטיסות שכר ואתה מאשר לי את הטיסה. זאת גם סמנטיקה כי המחיר בכל מקרה – בין אם הוא על המארגן ובין אם הוא על המוביל, הוא בסוף נופל על הנוסע.

אודי זוהר:

ההבדל נובע מפוטנציאל השינויים. כשאדם בא ומבקש טיסה אחת, הוא יכול להעסיק את האנשים שלנו בכל שינוי שנעשה. כאשר יש לי שלושים כאלה, או מארגן שמקבל אישור לשלושים טיסות שכר, על כל טיסה כזאת הוא יכול לבוא. כל דבר מצריך עבודה ומצריך שינויים. לכן יש כאן גם מדרוג. נכון שבסוף כשאתה קובע מדרגה, בהבדל בין 5 ל-6 נוצרת קפיצה.

טיסה סדירה להבדיל מטיסת שכר, אישרת מוביל נקוב בין שני יעדים, הוא טס ואתה יותר לא שומע ממנו. אין בזה שום פעילות שאני נדרש לעשות. לעומת זאת בטיסות שכר, יש ים של עבודה. זו הסיבה.

היו"ר משה כחלון:

אני לא אוהב את זה כי בסוף זה מתגלגל על הצרכן.

גדעון ארנון:

יש עוד דבר וזה מצב שבו אני מבקש שלושים טיסות. קורה שניצלתי טיסה אחת כי אותו מארגן שהוא מדבר עליו ביטל מאחר ואין ביקושים. מה שקורה הוא שאני משלם עבור כל ה-10,000 שקלים והכספים לא חוזרים אלי. הורדתי את כל העומס שמוטל עליו, אבל הוא לא מחזיר לי את הכסף. לכן זה מס.

עובד דבי:

פונים אלי מארגני טיסות שכר, אני מתכנן ארבעה מיליון נוסעים לפי הבקשות, אני מתחיל להתארגן, ואז הם מתחילים לפזר את הנוסעים והרבה פעמים הם מוכרים טיסות שלא קיימות. אני לא מדבר על החברות הישראליות אלא על החברות הזרות שמודיעים על טיסות שלא קיימות. היום גם כשאתה מזמין שירותים ומבטל, אתה צריך לשלם קנס מסוים.

גדעון ארנון:

פורצת מלחמה ואין נוסעים, ואז אתה מבטל את הטיסות, אבל לא מקבלים בחזרה אפילו אגורה. אודי הביא את אירלנד כדוגמה האומרת למה הוא צריך להעלות את המחירים, הביא את דנמרק כדוגמה, אבל שייתן לי דוגמה למדינות, פרט לזנזיבר וטנזניה – אלו שני המקומות היחידים שאני מכיר, וגם שם משלמים לעונה ולא פר-טיסות – שגובות אגרות טיסות שכר. אני אומר שבגוש המזרחי נהגו לגבות, אבל הפסיקו כי זה מס מפלה. במטוסים שלי זה דולר וחצי לטיסה, אם זו טיסה אחת. אם ביטלתי טיסות ומדובר 10,000 שקלים, מראש הפסדתי על הטיסה. תזכרו שענף התעופה לא מרוויח עשרות אחוזים אלא הוא מרוויח בין ארבעה לחמישה אחוזים כשאתה חברת תעופה מופלאה. כשהוא לוקח ממני 300 דולר, זה 15 אחוזים מהרווח הפוטנציאלי שלי על הטיסה.

אודי זוהר:

כדי לשים את הדברים בפרופורציה, במקרה של בין 6 ל-30 טיסות, אנחנו מדברים על סכום קטן מ-200 שקלים לטיסה. בממוצע זה יכול להיות 250 שקלים.

גדעון ארנון:

בהיבט הכלכלי אתה מכריח אותי להגיש גם על שלושים טיסות שש בקשות של חמש.

היו"ר משה כחלון:

אני רוצה להבין מדוע מהם פר-הזמנה?

מלי סיטון:

הרעיון של טיסת שכר הוא שלא מדובר בטיסה בודדת אלא תמיד מדובר על קבוצת טיסות, סדרה של טיסות.

אודי זוהר:

זאת חבילת תיור.

היו"ר משה כחלון:

בוא נאמר שיש ביטולים, יש שינויים, יש תחרות במסגרת השמיים הפתוחים, ואם זה כך, למה הוא צריך לשלם על משהו שהוא לא מנצל?

אודי זוהר:

אפשר להגיד שבסופו של דבר ישלמו ויתקבל החזר על מה שלא עשו, אבל זה יהיה מסובך. אני חייב לומר לכם שלא מדובר בסכומים גבוהים.

מלי סיטון:

מדובר על סכום של בין 200 ל-300 שקלים לטיסה.

אהוד שבתאי:

חברת ארקיע העלתה את כל הטענות שלה בעניין הזה ואני לא אלאה אתכם, אבל אני רוצה לציין שאם מדובר בטיסה אחת, לפעמים זה יותר ממחיר של מושב במטוס שלי שהולך לטובת האגרה עם עצם הגשת הבקשה. אם הטיסה התבטלה, גם את זה הפסדתי.

גדעון ארנון:

לא לוגי שאני משלם בגין טיסות שלא מתקיימות. אני חושב שבהיבט הכללי של משק המדינה ובהיבט הכללי של אפליה והבחנה, אלו הן פשוט אגרות גרועות. אומר שוב שההוכחה הניצחת היא שאני לא מכיר מדינה בעולם שנוהגת כך. בזנזיבר אני משלם 300 דולר לעונה ולא לפי טיסות.

היו"ר משה כחלון:

צריך לחשוב אם אפשר לעשות כאן משהו, כי גם אני לא מרגיש כל כך נוח על כך שאדם משלם על משהו שהוא לא מקבל. הוא הזמין, אפשר לקנוס אותו, ואפשר להחזיר לו את הכסף, ואפילו באופן חלקי, אם הוא לא צרך. אם הסיבה לביטול לא מוצדקת, תקנסו אותם.

גדעון ארנון:

אני מגיש על-בסיס תוכנית וצפי, אבל לפעמים התוכנית לא מתגשמת.

היו"ר משה כחלון:

מלי, את רוצה להציע כאן משהו בקשר לדירוג?

מלי סיטון:

אם נוסיף של מ-6 עד 30 מדרגה נוספת, אני חושבת שזה יצמצם את התשלום, אם בסופו של יום לא יתבצעו הטיסות.

היו"ר משה כחלון:

קיבלתי.

מלי סיטון:

אנחנו נציע מדרגה נוספת.

היו"ר משה כחלון:

עכשיו תציעו.

מלי סיטון:

15 יהיה האמצע. 6 עד 16, ו-16 עד 30.

קריאה:

מה לגבי גובה האגרה והחזר?

היו"ר משה כחלון:

אני גם רוצה לפנות אל גידי ואל כל המפעילים. אל תשכחו שהאגרות הן לשנתיים בלבד כאשר בשנתיים אלה אנחנו נקיים את כל הבחינות ונראה כמה פעמים היו ביטולים וכולי. הרשות בוחנת ונבחנת. אנחנו לא עושים כאן תקנות לעולם שאי-אפשר לערער עליהן. שנתיים הן פרק זמן לא ארוך.

גדעון ארנון:

מעכשיו עד עוד שנתיים לא יהיה דוח ביניים?

היו"ר משה כחלון:

למה אתה צריך דוח ביניים? אין צורך. אני מצפה מגידי והחברים כאן לבדוק ולהגיע אלינו לכאן בעוד שנתיים ולומר את הדברים. תקבלו את הפרוטוקולים של הדיונים ותראו שהטיעונים שלכם מופיעים בהם.

לאה ורון:

עורכת-הדין סיטון מדובר על מדרגה נוספת של מ-6 עד 15 כאשר האגרה היא 3,000 שקלים, ומ-16 עד 30, כאשר האגרה היא 6,400 שקלים.

מלי סיטון:

נכון.

גדעון ארנון:

אני חושב שלא ייגרע מהרשות אם יחזירו לנו את האגרות ששולמו בגין טיסות שלא ביצענו. למעשה הם מייצרים לעצמם יתר עבודה, וזאת בניגוד לרצונו של אודי. אני לא עושה טיסות על-מנת לבטל. זה חסר כל הגיון אם אני אשלם את האגרה דה-פקטו בבנק ואחר-כך אריב עם הרשות כדי שיחזירו לי אותה.

היו"ר משה כחלון:

אנחנו נשאיר את זה בתיקון הקיים. שנתיים זה לא סוף העולם. אני דורש ממשרד התחבורה להגיע לכאן עם תשובות בעניין הזה. אנחנו נבחן את הנושא בעוד שנתיים וכרגע נקבל את התיקון המוצע עם תוספת מדרגת הביניים.

גדעון ארנון:

אני מקווה שהוועדה תקבל את דבריי לגבי ביטול האגרות האלה שהן אנטי תיירותיות. יש לי עוד בקשה. כתוב שהאגרות האלה כתוב שישולמו בעת בקשתן. זה הליך מאוד אנכרוניסטי שעכשיו אנחנו רואים שיש בעיה מהותית ואפשרות של תקלות טכניות כשאני מגיש את הבקשה. ההליך של התשלום הוא כזה שאני מגיש את הבקשה, אחר כך מוציאים לי אגרה, האגרה זה טופס של בנק, אתו אני צריך לקחת ממינהל התעופה, לשלם אותו בבנק, אין חשבון אוטומטי שהם יודעים ששילמתי את הסכום, אני צריך לפקסס לגברת שולי את הפקס הזה, לוודא שהיא קיבלה, לוודא שהיא הודיעה למרכז תיאום כי אחרת הטיסה שלי תיתקע, וזאת בעקבות הוראה של אודי שטיסות עבורן לא שולמה האגרה, לא יצאו. במהלך שנים שילמנו בדיעבד.

אני מחזיק במינהל ערבות של 15 אלף דולר ואין בעיה של תשלום. אני מוכן גם להפקיד ערבות בנקאית על היקף אגרות חודשי שלי, אבל שלא יפגעו בשום צורה בטיסה שעומדת להמריא וזאת בגלל הליך טכני של תשלום מיידי. את זה אני מבקש ואני מציע שהתשלום יוכל להיעשות בתוך שלושים ימים. יש פה פוטנציאל של תקלות טכניות.

אודי זוהר:

אתה נותן גם ערבויות על החברות הזרות?

גדעון ארנון:

אני לא חברה זרה, אבל כשהחברות הזרות פועלות, הן מפקידות גם ערבות.

אודי זוהר:

הערבויות באות להגן על הנוסע ולא עלי. אם חברה לא שילמה לי ב-31 בדצמבר והיא נעלמה או המארגן שינה את השם שלו, לך תחפש אותו. המתודה שגידי מציע היא מתודה שעברה דה-פקטו ועד היום אנחנו רודפים אחרי הכסף. יש חברות – יושבים כאן הנציגים שלהם – שלא ספרו אותנו ממטר והלכו וטסו טיסות שכר מבלי שבכלל ידענו. אמרנו להם שהם טסו טיסת שכר בלי שבכלל הגישו בקשה, בלי ששילמו אגרה, ואז הם אומרים שאנחנו נלך ונחפש את הטיסות האלה, ונגיד להם מה הם חייבים לנו.

כל התשלומים וכל הטפסים נמצאים באתר האינטרנט.

לאה ורון:

לגבי טיסות שכר פנים ארציות אין הערות? אין.

היו"ר משה כחלון:

אני מעמיד להצבעה את תקנה 26 עם השינוי המוצע. מי בעד? מי נגד?

**אושר פה אחד.**

מלי סיטון:

**סעיף 27. אגרת רישיון מארגן**.

1. המבקש רישיון הפעלה למארגן טיסות שכר ישלם, בעת הגשת הבקשה,ש אגרה של 4,000 שקלים חדשים.
2. המחזיק ברישיון הפעלה למארגן טיסות שכר ישלם מתחילת כל שנה עד ה-31 בינואר, אגרה כמפורט בתקנת משנה (א), זולת אם טרם מלאו 6 חודשים לתשלום אגרה כאמור בתקנת משנה (א).

היו"ר משה כחלון:

יש הערות לסעיף 27? אין. מי בעד? מי נגד?

**אושר פה אחד.**

מלי סיטון:

**סעיף 28. אגרת כפל תעודה רפואית באנגלית או אגרת עיון**.

1. המבקש כפל תעודה או רישיון מאלה המפורטים בתקנות אלה או תעודה רפואית בשפה האנגלית ישלם, בעת הגשת הבקשה, אגרה של 150 שקלים חדשים.
2. המבקש לעיין ברישום כלי טיס פלוני בפנקס והמבקש העתק מאושר מרישום כלי טיס פלוני בפנקס, ישלם בעת הגשת הבקשה אגרה של 150 שקלים חדשים.
3. המבקש אישור מסמכים לרשויות בארץ או מחוץ לארץ, ישלם בעת הגשת הבקשה אגרה של 150 שקלים חדשים.

היו"ר משה כחלון:

יש הערות לסעיף 28? אין. מי בעד? מי נגד?

**אושר פה אחד.**

מלי סיטון:

**סעיף 29. אגרת רישוי לשדות תעופה ומנחתים**.

מפעיל שדה תעופה המבקש אישור או חידוש אישור ספר עזר מבצעי לפי תקנות הטיס (בטיחות בשדות התעופה של רשות שדות התעופה), התשנ"ב-1992 (מראה מקום 10) או המבקש רישיון או חידוש רישיון להפעלת מנחת על-פי תקנות הטיס (מנחתים), התשל"ה-1975 )מראה מקום 11) ישלם כל שנה בתחילת כל שנה עד ה-31 בינואר, אגרה כמפורט להלן:

סוג שדה תעופה או מנחת אגרה בשקלים חדשים

שדה תעופה עם יותר ממסלול אחד 1,000,000

שדה תעופה עם מסלול אחד 500,000

מנחת רגיל 1,500

מנחת חקלאי קבוע 500

מנחת חקלאי עונתי 400

מנחת זעיר 300

מנחת מסוקים על מבנה 3,000

היו"ר משה כחלון:

לגבי שדה תעופה עם יותר ממסלול אחד, נתקן ל-750,000. לגבי שדה תעופה עם מסלול אחד, נתקן ל-300,000.

יצחק גלנטי:

לפי ההגדרה, מה זה מנחת רגיל ומה זה מנחת לא רגיל?

רן בג:

מנחת פיק לדוגמה, זהו מנחת רגיל. כל מה שהוא לא חריג, הוא רגיל.

יצחק גלנטי:

ההגדרות האחרות יותר ברורות, אבל ההגדרה הזאת היא מוזרה.

מלי סיטון:

בתקנות התעופה התשל"ה-1975 מוגדר מנחת כלהלן:

"מנחת – שטח יבשתי או ימי שאיננו שדה תעופה והמשמש או המיועד לשמש לנחיתה ולהמראה של כלי טיס.

מנחת זעיר – מנחת המיועד לשמש לנחיתה ולהמראה של אווירון זעיר.

מנחת חד-כיווני – מנחת חקלאי שבו הנחיתה וההמראה מתבצעות בכיוונים נוגדים בלבד.

מנחת חקלאי – מנחת לכלי טיס שאושרו כדין לביצוע טיסות חקלאיות.

מנחת חקלאי עונתי – מנחת חקלאי המופעל במשך עונה חקלאית אחת או חלק ממנה.

מנחת רגיל – כל מנחת שאיננו מנחת חקלאי ואיננו מנחת מיוחד.

מנחת מיוחד – אתר המשמש באופן אקראי להמראות ולנחיתות של הליקופטר או אווירון זעיר".

אריאל אריאלי:

עלתה כאן נקודה שהתלבטתי אם להגיב עליה, אבל מאחר שאני משתתף כבר במספר ישיבות של הוועדה, אני לא יכול שלא להתייחס אליה. יש איזשהו דבר שלא עונה להגיון הצרוף של אדם שחונך באיזושהי תרבות מסוימת.

ישנו כאן גוף שצריך הרבה כסף, ועל זה אין ויכוח, וישנם אנשים פרטיים שנדרשים לשלם סכומי כסף. סכומי הכסף שנדרשים לשלם האנשים האלה הם מאוד גדולים. אם נחבר את סך כל הסכומים שאותם אנשים קטנים צריכים לשלם, הם לא פסיק מתוך כל הדרישה הגדולה של הגוף הגדול וכאן יש משהו מאוד מקומם. אני חושב שבתרבות של מדינה, המדינה לפעמים צריכה לתת לציבור, לאזרחים שלה, גם כלים ולא רק לגבות תשלומים וכספים.

אני מבקר הרבה מאוד בעולם במקומות שונים ואני רואה מה קורה שם. אולי במזרח אירופה, התפיסה הבסיסית של המדינה היא שהאזרחים קיימים עבור המדינה. אני חונכתי שהמדינה קמה בין השאר גם כדי לשרת את האזרחים. העיוות כאן פשוט זועק לשמיים. זה בדיוק כמו שהיה בהרצליה, כאשר מנהל שדה התעופה בהרצליה רצה לגבות אגרת חנייה מבעלי רכב פרטי שנכנסים להרצליה, ואם היה עושה זאת, היה מקבל בסביבות חמישים אלף שקלים בשנה.

ישנן כאן אגרות שהן פשוט מדהימות. אם אני טייס פרטי ולא טסתי כבר שמונה שנים כי אין לי כסף, אבל אני מצליח לגייס כספים, יוצא שאז אני אצטרך לשלם כל שנה 10,000, 12,000 שקלים?

היו"ר משה כחלון:

הדברים הללו נדונו ונשמעו הערות לכאן ולכאן.

עמרי טלמון:

יש נושא של אגרת תעופה כאשר חלק מאתנו מפעילים מפעם לפעם מנחת ליום-יומיים, כדוגמת קציעות. מדובר כאן בהפעלה חד-פעמית, אחת לשנה או פעמיים בשנה, וכאן לא הגיוני לגבות עבור זה 1,500 שקלים. לכן אני מציע על הפעלה חד-פעמית סכום של 250 שקלים.

קריאה:

כיום לא משלמים על זה אגורה.

היו"ר משה כחלון:

כאמור, השינויים יהיו כדלקמן:

שדה תעופה עם יותר ממסלול אחד, במקום 1,000,000 שקלים, הסכום יהיה 750,000 שקלים.

שדה תעופה עם מסלול אחד, במקום 500,000, הסכום יהיה 300,000 שקלים.

כל היתר יהיה כפי שהונח בפנינו.

יצחק גלנטי:

אני מסתייג מההצעה לגבי מנחת זעיר, 300 שקלים. אני טוען שהרשות לא עושה כלום עבור המנחת הזה ואין שום סיבה לגבות עבור כלום.

היו"ר משה כחלון:

אתה נמנע?

יצחק גלנטי:

לגבי הפסקה על מנחת זעיר.

היו"ר משה כחלון:

אנחנו מצביעים על כל הסעיף.

יצחק גלנטי:

אם כך, אני נגד.

היו"ר משה כחלון:

לפני שנביא את זה להצבעה, יש לכם איזה פתרון לגבי מנחת זעיר?

אודי זוהר:

הוא מציג טיעון שחובת ההוכחה היא עלי.

היו"ר משה כחלון:

מדובר ב-300 שקלים בשנה?

אודי זוהר:

כן.

היו"ר משה כחלון:

חבר הכנסת גלנטי, מה יניח את דעתך? יש כאן עיקרון אתו הולך חבר הכנסת גלנטי כבר מהדיון הראשון ואני מכבד זאת. אתה שותף לדעת הוועדה שצריך מינהל תעופה?

יצחק גלנטי:

כן, אני שותף לדעה זאת.

מלי סיטון:

מפעיל השדה. בראשון לציון יש מנחת שהוא על תקן של מנחת זעיר. כמה כלי טיס קטנים יושבים שם?

אודי זוהר:

כמה עשרות.

מלי סיטון:

הוא צריך לשלם 300 שקלים בשנה.

אודי זוהר:

ביום ששי, כשהם עושים על האש, הם מוציאים יותר.

יצחק גלנטי:

אני שואל אותך איזה שירות אתם נותנים לאותו מנחת.

אודי זוהר:

אני נותן לו רישיון מפעיל. התקנה אומרת שהוא צריך לעמוד בסדרת התחייבות והתפקיד שלי לפקח שהוא אכן ממלא אותן ולבדוק שהסטנדרטים והתקנים האלה קיימים. אני לא יודע לעשות את זה בלי כסף.

היו"ר משה כחלון:

אתה רוצה להוריד את זה לסכום של 200 שקלים?

יצחק גלנטי:

כן.

היו"ר משה כחלון:

תכתבו 200 שקלים.

אנחנו מצביעים על סעיף 29 עם התיקונים המוצעים. מי בעד? מי נגד?

אושר פה אחד

מלי סיטון:

**פרק שביעי: שונות**

**סעיף 30. אגרת תעודת רעש.**

1. המבקש מתן תעודת רעש כאמור בתקנה 4 לתקנות הטיס (רעש כלי טיס) התשל"ז-1977, ישלם, בעת הגשת הבקשה, אגרה של 900 שקלים חדשים.
2. המבקש הכרה בתעודת רעש שנתנה מדינת חוץ כאמור בתקנה 5 לתקנות האמורות בתקנת משנה (א), ישלם, בעת הגשת הבקשה, אגרה של 220 שקלים חדשים.

יש מערכת של תקנות שנקראת תקנות הטיס, רעש כלי טיס, שהן תקנות שמחייבים כלי טיס מדגמים שונים ומסוגים שונים לעמוד במגבלות של יצירת רעש עקב הפעלתם. בסיום הבדיקה של כל כלי טיס כזה הוא מקבל תעודה שנקראת תעודת רעש. כאן מדובר באגרת תעודת רעש, שהיא מול בדיקה של אותו כלי לראות שהוא אכן עומד במגבלות ולא עובר את סיפי הרעש שנקבעו.

יצחק גלנטי:

מה המגבלות?

מלי סיטון:

תקנות הרעש קובעות בהתאמה לסוג כלי הטיס את הסיפים בהם מדובר. דרך אגב, צריך לומר שכל הסיפים עליהם מדובר, בכל תקני הרעש, הם בהתאמה לאמנת שיקאגו ולנספחים של הרעש שלה שהם מהווים תקינה בינלאומית מחייבת והם אומצו לתוך תקנות הטיס, רעש מכלי טיס, כך שזאת לא המצאה ישראלית.

יצחק גלנטי:

היום כל אדם שטס מעליו כלי טיס, הוא אומר שיש רעש.

מלי סיטון:

אני רוצה להקריא מה אומרות התקנות וכך נדע מה ההוראה המהותית בתקנות:

"המבקש תעודת סוג או תעודת כושר טיסה לכלי טיס, צריך להניח את הנחת דעתו של המנהל שכלי הטיס עומד בדרישות של התקנות האלה (של הרעש), שכלי הטיס עומד בכללי הכושר האווירי שמתאים לסוג של כלי הטיס, ושהנהלים של השמירה והעמידה בתקנים האלה מתקיימים. יש איסור על כלי הטיס לפעול ולהפעיל אותו אלא אם הוא עומד בתקנים של הסיפים ובהתאם לתעודות שניתנו לו. המנהל רשאי לתת תעודת רעש לכלי טיס הרשום בפנקס הרישום של כלי טיס בישראל, אם כלי הטיס עונה על הדרישות הישימות של תקנות אלה".

תעודת הרעש כוללת את המספר הסידורי של היצרן, את הסוג והדגם לפי תעודת היצרן, הצהרה בדבר שינויים בתקנות שנעשו, משקל מקסימאלי וכולי. כל זה לצורך מתן תעודת רעש.

אתי בנדלר:

חובה להוציא תעודת רעש, על-פי בקשתו.

מלי סיטון:

כן, לגדולים.

יצחק גלנטי:

זה רק למטוסים הגדולים.

מלי סיטון:

כן.

לפי התקנות האלה יש עוד פעולה והיא ההכרה בתעודה שניתנה על-ידי מדינת חוץ. זה עוד אישור של המנהל.

עמרי טלמון:

האם תעודה שמורידים מהאינטרנט, דינה כדין תעודה שניתנה על-ידי מדינת חוץ?

מלי סיטון:

תעודה שניתנה על-ידי מדינת חוץ היא תעודה שצריכה לשאת את חתימת המדינה ולהיות אוטנטית על-ידי המוסמכים לחתום על-ידי אותה תעודה. אם התעודה באינטרנט היא צילום או פקס, היא צריכה לקבל את האימותים כמו שצריך לקבל כל מסמך רשמי שמובא ממדינת חוץ ומבקשים לקבל לו תוקף במדינת ישראל.

היו"ר משה כחלון:

אתה מדבר על תעודת רעש או על תעודה בכלל?

עמרי טלמון:

על תעודת רעש. התבקשתי באירופה להציג תעודת רעש, במקומות בהם הצפיפות היא כזו, שדורשים תעודת רעש גם ממטוסים קלים. בגרמניה למשל.

היו"ר משה כחלון:

אתה מצפה שאתה תוציא את התעודה מהאינטרנט וממשלת גרמניה תאשר לך?

עמרי טלמון:

התעודה היא תעודה והמטוסים אותם מטוסים.

היו"ר משה כחלון:

בגרמניה, כשאתה מוריד מהאינטרנט, מכירים בזה?

עמרי טלמון:

כן.

היו"ר משה כחלון:

בארץ בודקים מאתיים פעמים אפילו תעודה מקורית.

אנחנו מצביעים על סעיף 30. מי בעד? מי נגד?

**סעיף 30 אושר פה אחד.**

מלי סיטון:

**סעיף 31. אגרת מתקן עזר לטיסה**.

המבקש מתן אישור לפי תקנה 56(ג) לתקנות ההפעלה למתקן עזר לטיסה שהוא תאורת סימון ואזהרה לכלי טיס, ישלם בעת מתן אישור הרשות את הבקשה, אגרה כמפורט להלן:

1. 500 שקלים חדשים – אם אין צורך בסקר אווירונאוטי.
2. 2,500 שקלים חדשים – אם יש צורך בסקר אווירונאוטי.

היו"ר משה כחלון:

יש הערות לסעיף 31? אין. מי בעד? מי נגד?

**אושר פה אחד**

מלי סיטון:

**סעיף 32. אגרת פיקוח על שירותי בקרה אווירית**.

בתחילת כל שנה, עד 31 בינואר, ישלם גורם המפעיל את שירותי הבקרה האווירית בהתאם לתקנות ההפעלה, אגרה בסך של 1,000,000 שקלים חדשים. אם מספר גופים יפעילו את הבקרה האווירית, תחולק אגרה זו ביניהם, באופן שווה.

היו"ר משה כחלון:

יש הערות? אין. מי בעד? מי נגד?

**אושר פה אחד.**

מלי סיטון:

**סעיף 33. הצמדה למדד**.

1. בתקנה זו, "מדד" – מדד המחירים לצרכן שמפרסמת הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.
2. האגרות לפי תקנות אלה ישתנו ב-1 בינואר של כל שנה (להלן – יום העדכון) לפי שיעור שינוי המדד שפורסם לחודש אוקטובר שקדם לו לעומת המדד שפורסם לחודש אוקטובר של השנה שקדמה לה.
3. המנהל הכללי של משרד התחבורה יפרסם ברשומות הודעה על סכומי האגרה שהשתנו לפי האמור בתקנת משנה (ב).

היו"ר משה כחלון:

יש פה בעיה עם העדכון. אם אנחנו מסיימים את העבודה עכשיו, אתם רוצים לבוא לכאן בעוד חודש על-מנת לעדכן?

מלי סיטון:

לא. העדכון הוא אוטומטי.

אתי בנדלר:

מתי תהיינה תחילתן של התקנות?

מלי סיטון:

ב-1 בדצמבר.

היו"ר משה כחלון:

נכון להיום, מעדכנים פעמיים בשנה.

אתי בנדלר:

זה יהיה ב-1 בינואר 2008. צריך לכתוב שתחילתה של תקנה 33 היא ב-1 בינואר 2008.

מלי סיטון:

תחילתו של הסעיף הזה הוא 1 בינואר 2008.

היו"ר משה כחלון:

מה מצב המדד?

קריאה:

הוא היה שלילי.

היו"ר משה כחלון:

אם כן, העדכון יהיה ב-1 בינואר 2008.

מי בעד? מי נגד?

**אושר פה אחד**

מלי סיטון:

**סעיף 34. ביטול תחילה**.

תקנות הטיס (אגרות רישום, רישוי ותיעוד) התשמ"ט-1988 – בטלות.

**סעיף 35. תחילה**

תחילתן של תקנות אלה הוא ב-1 בדצמבר 2006.

בהצמדה למדד אנחנו נוסיף שהעדכון הראשון לפי התקנה הזו יהיה בתוך שנה וחודש.

היו"ר משה כחלון:

אני מבקש להוסיף, כפי שהתחייבתי כאן לפני החברות, שתוקף התקנות הוא לשנתיים.

אתי בנדלר:

צריך להוסיף עוד תקנה. זה עד 2008.

היו"ר משה כחלון:

נחזור לסעיפים עליהם לא הצבענו. סעיף 24 נראה לי סעיף מאוד פשוט. רן טען שהמפעיל משלם עבור משהו והוא לא מקבל שירות.

אודי זוהר:

המפעיל אמור לקבל שירות. אם אתם אומרים שנוריד את זה לאפס ושלא ניתן לו את השירות, אפשר למחוק את התקנה שמחייבת אותי לתת את השירות.

קריאה:

התקנות קובעות את הדרישה הזאת.

היו"ר משה כחלון:

אפשר לבטל כאן כל מה שאנחנו רוצים, אבל השאלה אם זה נכון לעשות זאת.

אודי זוהר:

אמרנו שבשנת 2007 אנחנו מטפלים בכל הדבר הזה שנקרא תעופה ספורטיבית, וזה חלק מהתעופה הספורטיבית.

אברהם קמחי:

אפשר להוסיף שורה שאומרת שבשנת 2007 אנחנו עוסקים בפעילות של התעופה הספורטיבית.

אתי בנדלר:

בתקנת משנה (ב) זה 180? אצלי כתוב 350.

מלי סיטון:

בתקנת משנה (ב) זה 350 ובתקנת משנה (א) זה 150.

אתי בנדלר:

איך אתם מסבירים את ההבדל? אני מדברת על תקנה 24(א)., תקנת משנה (7), מפעיל אווירונים זעירים. למה זה לא 180?

קריאה:

שינינו את זה.

אתי בנדלר:

לא. בתקנת משנה (ב) לא שונה.

היו"ר משה כחלון:

יש תשובה לעניין הזה.

קריאה:

לא.

היו"ר משה כחלון:

אם כך, ירד ל-180. אנחנו מצביעים. מי בעד? מי נגד?

אושר פה אחד

לאה ורון:

רק להבהיר, בתקנת משנה (7) ירד ל-180.

היו"ר משה כחלון:

כן. היה 500 ועכשיו זה יהיה 180.

אנחנו עוברים **לסעיף 10**.

אתי בנדלר:

לא הצבענו על סעיף 10. היינו צריכים לקבל תשובה בקשר למטוסי ניסוי.

דוד ארצי:

אני חושב שהאגרה היא גבוהה והיא ללא שום פרופורציה כי לא מדובר במטוס שטס 300 שעות בחודש, כפי שטסים מטוסי הנוסעים הרגילים. אני בעד לשלם אגרה, אבל מחצית הסכום. קודם ביקשתי פטור, אבל עכשיו אני מציע חצי.

אודי זוהר:

צריך להסתכל על התמונה כולה. אנחנו עומדים לעשות כאן משהו שהוא החרגה עבור אווירון אחד?

דוד ארצי:

לא אחד.

אודי זוהר:

שניים.

דוד ארצי:

יכולים להיות עשרה.

אודי זוהר:

יכולים להיות, אבל אין.

דוד ארצי:

יש היום כמה מטוסי מנהלים.

אודי זוהר:

שהם יהיו מטוסי ניסוי?

דוד ארצי:

כן. אני בעד חצי ואני חושב שזו הצעה הוגנת.

צבי מעיין:

צריך להזכיר שבכל טיסת ניסוי, בה יש שינוי במטוס, משולמת אגרה בנפרד.

אודי זוהר:

אם משנים משהו בתצורה של המטוס.

דוד ארצי:

כשאנחנו משנים מכשיר אחד, משלמים אגרה.

היו"ר משה כחלון:

אם אתה מוריד חמישים אחוזים, מה אתה מוריד כאן?

קריאה:

שני כלי טיס לשנה.

אודי זוהר:

יש מחזור של מיליארד דולר בשנה, אבל כאן מתווכחים על עשרים אלף שקלים בשנה.

דוד ארצי:

הבעיה היא שהמתחרים שלנו לא משלמים זאת. אין מקום בעולם שם משלמים אגרה על הייצוא, אבל אתה הכנסת את זה לכאן. אתה דורש אגרה, אחר כך כושר התחרות שלנו יורד, אנחנו לא זוכים במכרזים בינלאומיים, צריך לפטר את העובדים. אני אומר שזה לא שייך למחזור הכספי. אנחנו מדברים על שתי המדרגות האחרונות, שם קיימת הבעיה.

אודי זוהר:

אלה לא רק מטוסי ניסוי אלא גם מטוסים אחרים. אם רוצים לדבר כאן על מטוסי הניסוי של התעשייה האווירית, צריך להוסיף סעיף שאומר שבמידה והמטוס מוגדר כמטוס ניסוי ומשמש לכך, ישלם חמישים אחוזים ממה שכתוב כאן.

קריאה:

צריך להוסיף את המילה "בלבד".

אתי בנדלר:

תתווסף תקנת משנה - והיא צריכה לבוא בין (ב) ל-(ג) – האומרת: האגרה בעד הגשת בקשה לכלי טיס המוגדר ככלי טיס לניסוי בלבד תהיה מחצית האגרה הנקובה בתקנת משנה (א).

היו"ר משה כחלון:

הטענה שלכם צודקת, ואם אני אוכל לעזור בעוד שנתיים, נוריד את זה לגמרי.

אנחנו מצביעים על תקנה 10 עם השינויים. מי בעד? מי נגד?

**אושר פה אחד.**

אנחנו מצביעים על תקנת המשנה, כפי שהוסיפה היועצת המשפטית של הוועדה. מי בעד? מי נגד?

**אושר פה אחד.**

אנחנו עוברים לדון **בסעיף 12 – אגרת כושר אווירי ליצוא מוצר או מספר מוצרים**.

דוד ארצי:

זו נקודה שעלתה בישיבה קודמת. אנחנו מדברים על קבוצה מאוד מוגדרת שנקראת AOG, כאשר מטוס מקורקע. בתקנה הכללית פתרנו את הבעיה של התשלומים הגבוהים בזה שאתה מדבר על מכלול שלם, אז יש לך זמן לארוז אותו, לבדוק אותו ואז האגרה היא אגרה סבירה. כאן אנחנו מדברים על פריט שלפעמים עולה עשרה דולר, אבל רוצים שאני אשלם 1,400 שקלים. זה לא הגיוני וזה הורג אותנו בתחרות שלנו בעולם. עשינו סטטיסטיקה ומדובר באלפי פריטים בשנה כאשר בשנה וזה רק ילך ויגבר. לפי דעתי זה הרס של תעשיית החלפים. לכן הצענו מדרג שונה. לא אמרנו לבטל כליל, אלא הצענו מדרג שמדבר על כך שעד 1,350 שקלים ערך תשולם אגרה של 125 שקלים, שזה בערך שמונה אחוזים מעלות הפריט, מ-1,351 ישולמו 250 שקלים, 3,151 עד 6,750 – 375 שקלים, ומ-6,750 כמפורט בתקנת המשנה. זה כבר פריט גדול. כאן מדובר על הרס של ענף שנקרא חלקי חילוף. כאשר מטוס מקורקע, זה הרגע הקריטי. לכן אני מבקש לקבל את הצעתנו.

היו"ר משה כחלון:

בפעם הקודמת הצבענו על זה, אבל אני אמרתי שתיתכן תוספת שתהיה לבקשת התעשייה האווירית. אפשרתי וביקשתי נוסח אחר.

אודי זוהר:

דיברנו ארוכות עם התעשייה האווירית על הנושא הזה שנקרא AOG. בפגישה שהייתה חשבנו ללכת למתודה של מדרגות, אבל המדרגות הוא לא משקל אובייקטיבי. כשמדברים על מחיר של חלף, המחיר הוא לא דבר שאני יודע שעכשיו זה מחירו ואני צריך לבדוק האם זה אכן המחיר של החלק, וכתוצאה מכך אפשר לגבות אגרות.

דוד ארצי:

במדינת ישראל אתה מצהיר על מחיר ואתה מוסיף אותו לאותה חבילה. אם זייפת, אתה הולך לבית סוהר. אם התעשייה האווירית תיתן הצהרת מחיר, יש עלות חותמת המבקר, וזה צריך לספק. בנוסף לכך יש גם חשבונית, ואותו מבקר מסתכל על כל המסמכים. ניסינו להסביר, אבל לא הצלחנו בהסבר. אני אומר שכאן מדובר על סכומים גדולים והם ללא שום פרופורציה וללא הצדקה אלא באים להרוס לנו את כושר התחרות שלנו בעולם.

היו"ר משה כחלון:

אתה שמעת את ההצעה שלהם?

דוד ארצי:

כן, אבל היא יוצאת גבוהה מאוד.

אודי זוהר:

אנחנו הצענו את הניסוח הבא: על אף האמור בתקנת משנה (א), המבקש מתן אישור כושר אווירי לייצור מוצר בודד אשר לגביו הוכרז והוכח מטוס על הקרקע (AOG) מקבוצת ב' או ג', כפי שמוגדר בתקנה 106 לתקנות הטיס, ומשך בדיקתו אינו עולה על שתי שעות עבודה, ישלם בעת מתן האישור חמישים אחוזים מגובה האגרה המצוינת בתקנה ובנוסף עלות בגין הוצאות וכולי.

אפשר לשחק עם זה כמה שרוצים, אבל צריך להיאחז במשהו. חלק פשוט וזול, תהליך הבדיקה הוא מאוד מאוד קצר. אם משהו עולה מאה דולר, האישור הוא זריז ולכן הלכנו להיבט של הזמן. למה הוספנו את עלות הנסיעה? כי יכולים לומר לנו ללכת לבדוק משהו בתעשיות גולן, כאשר אותו אדם מבזבז חצי יום על חצי שעת עבודה.

איתן שטרקמן:

אפשר לבדוק אם אותו AOG הרבה יותר קשה מאשר חשבונית. AOG זה כאשר מתקשר אליך ספק מחו"ל ואומר לך שהמטוס על הרצפה. צריך להסתכל איך זה עובד בשטח. מטוס על הרצפה, מטוס מסחרי, תקוע באיזשהו מקום והם צריכים ספק של ארקיע. בנוסף לזה אני גם צריך לבטל את הטיסה ולשלם אגרה.

אודי זוהר:

תעשיית ה-AOG היא תעשייה ענקית. חלק שעולה איקס, כשהמטוס הוא AOG, חברה – שלא אומר את שמה – מוכנה לשלם הרבה מאוד כדי שהחלק יגיע במהירות.

דוד ארצי:

לא כשאתה יצרן. זה פשוט לא נכון. אחר-כך אומרים שלא יבואו אלינו יותר. אני מבקש להציע אלטרנטיבה.

"על אף האמור בתקנה משנה (א), המבקש מתן אישור כושר אווירי לייצור מוצר בודד מקבוצה ב' או ג' כפי שמוגדר בתקנה 106 לתקנות הטיס, נהלי תיעוד כלי טיס וחלקיהם בגין אירוע AOG, כפי שהוכח ויתועד בכתב, ישלם אגרה של 350 שקלים חדשים בתוספת 250 שקלים חדשים בגין כל שעת עבודה מעבר לשלוש השעות הראשונות".

אני חושב שזה מכסה לו את שעות העבודה. אני חושב שזו הצעה הוגנת שפתרה את הבעיה.

אודי זוהר:

שלוש שעות זה הרבה זמן. אם זה AOG לחלק שזמן העבודה עבורו הוא מאוד קצר, שפרק הזמן יהיה קצר ושיביא את החלק מהחצר של התעשייה.

דוד ארצי:

אני מציע שעד שלוש שעות זה יהיה במסגרת ה-350 שקלים חדשים.

אודי זוהר:

התמריץ צריך להיות צמצום זמן העבודה. אני אמרתי שעה, כי בשעה יש תמריץ גם לתעשיות לפעול.

דוד ארצי:

אם צריך לנסוע למקום, שלוש שעות זה הגיוני.

אודי זוהר:

הם מנסים למשוך את זה למעלה.

מלי סיטון:

כל מה שמשך העבודה ייקבע, מעל שעתיים, אמרנו שהוא ישלם חמישים אחוזים מהאגרה המנויה. זה מודד נכון.

דוד ארצי:

לפי הסטטיסטיקה, בשלוש השנים האחרונות לא היה AOG. אם הבדיקה נעשית כאן, היא יותר משלוש שעות כי מדובר בעסק מורכב מאוד, כך שמשלמים את כל הסכומים. אנחנו מדברים על ידיות? אלה עיקר הפריטים. מתוך ה-3,200, מדובר בעיקר בידיות.

אודי זוהר:

אם זו ידית, לא בודקים אותה שלוש שעות.

דוד ארצי:

בודקים שעה וחצי.

אודי זוהר:

אתה רוצה שבשלוש השעות האלה אסע לתעשייה גדולה.

היו"ר משה כחלון:

במקור זה היה שעתיים ואני מציע להחזיר את זה לשעתיים.

צבי מעיין:

אנחנו צירפנו טבלה שמראה מחירים. לפי הסטטיסטיקה, מחצית מהפריטים שיוצאים, המחיר שלהם הוא פחות מ-300 דולר, והבאנו גם דוגמאות של פריטים שעולים 10 דולר, 15 דולר, 35 דולר, 27 דולר, שזו המסה העיקרית. על זה לשלם 600 שקלים? אותו אדם לא פותח שרטוטים, והבדיקה אורכת בדיוק שלוש דקות.

דוד ארצי:

ההצעה צריכה להיות בדיקה של שעתיים ב-350.

צבי מעיין:

אתם מסתכלים על זה בצד הצר ביותר, שזה תחום החלפים. בסוף תאבדו את תעשיית הייצור. בשנה הבאה אנחנו מצליחים למכור 58 מטוסים שנבנים בתעשייה האווירית, וזה הולך וגדל כל שנה בשנה, אבל הלקוחות שלנו לא ירצו לרכוש את המטוסים אם אנחנו לא יכולים לספק את החלפים.

דוד ארצי:

אני אומר לכם שבעולם אין אבסורד כזה. אני מוחה בכל תוקף בעניין הזה. הם אומרים שאין להם חמישים מיליון, אבל זה לא מעניין וזה לא טיעון. בעוד יומיים מתקיימת ועידת ראש-הממשלה על נושא הייצוא שזה המנוע במדינה, ואין להם 50 מיליון? אני הייתי צריך בכלל להתנגד לאגרה.

היו"ר משה כחלון:

באמת חשובה לנו התעשייה. אנחנו צריכים להעביר את זה.

דוד ארצי:

הצעתי 350.

היו"ר משה כחלון:

אני רוצה ללכת על ההצעה המתוקנת של משרד התחבורה.

לאה ורון:

"שמשך בדיקתו לא עולה על שעת עבודה, ישלם 25 אחוזים מעלות האגרה. זאת אומרת, זה שעה וזה 25 אחוזים".

דוד ארצי:

שעתיים. אין שעה. שעה זה בכלל לא יחידת בדיקה, כי עד שהוא מגיע לתעשייה האווירית, לוקח לו זמן.

היו"ר משה כחלון:

איך מודדים שעה?

דוד ארצי:

מהרגע שהוא יצא מהמשרד שלו ועד שהוא מגיע לתעשייה האווירית, עוברת חצי שעה. לכן אמרנו שעתיים.

עמרי טלמון:

אני מרגיש שאנשים חושבים שארצי מפריז, ואני לא מוכר חלפים אלא קונה חלפים, ולא מתעסק בבואינג אלא במשהו אחר. כבר יצא לי AOG כאשר היה חסר לי בורג שבאותו לילה שלחו לי מארצות-הברית. בורג עולה 2.75 דולר ואני חושב שזה מוזר שעבור הבורג הזה הייתי צריך לשלם עוד 1,400 שקלים.

היו"ר משה כחלון:

אני מצטער שאני נאלץ לעשות כאן פשרות עם עצמי.

עמרי טלמון:

הפשרה יכולה להיות שבכלל לא תהיה אגרה.

היו"ר משה כחלון:

אני פונה למינהל התעופה, כפי שפניתי לאורך כל הדיונים למפעילים, לבעלי החברות, ואמרתי להם שנבחן את התקנות במשך שנתיים. אני אומר לכם שגם אם נפגעתם קצת ברמות ההכנסה או במה שתכננתם, הצורך להקים את המינהל הוא צורך חיוני ודחוף, ואני חושב שנתנו לו קדימות ועשינו כל מה שאנחנו יכולים כדי לקיים דיונים ולקדם את הנושא.

מלי סיטון:

אנחנו מאוד מודים על כך.

היו"ר משה כחלון:

אמרנו שנעשה את זה למשך שעה ו-30 דקות עם 25 אחוזים, ואני מאוד מקווה שזה יהיה טוב לכל הצדדים.

לאה ורון:

יתווסף סעיף 12(ב) האומר: "על אף האמור בתקנת משנה (א), המבקש אישור כושר אווירי לייצוא מוצר אשר לגביו הוכרז והוכח AOG מקבוצה ב' או ג' כפי שמוגדר בתקנה 106 בתקנות הטיס, ומשך בדיקתו לא עולה על שעת עבודה ושלושים דקות, ישלם 25 אחוזים מעלות האגרה המצוינת בתקנת משנה (א) ובנוסף עלות בגין הוצאות נסיעה ואש"ל".

מלי סיטון:

בישיבה בה התחלנו לקרוא את התקנות, ביקשה היועצת המשפטית של הוועדה שנגדיר בצורה יותר ברורה את המונח הגדר.

היו"ר משה כחלון:

**סעיף 12(ב) אושר לפי הנוסח המתוקן**.

אתי בנדלר:

אשר לגביו הוכח להנחת דעתו של המנהל כי הוא AOG.

מלי סיטון:

לגבי המונח הגדר. באחד מגלגולי המונח הגדר נכלל שיקול דעת של המנהל על מאפיינים טכניים שונים. הפעלת שיקול דעת כזו של המנהל, שהמשמעות שלה היא משהו שלא סדור מבחינת אמות מידה בתקנות שקבע השר, יצרה בעיה משפטית. לכן הגדרנו את המונח הגדר, וכך אנחנו מבקשים שהוא יהיה:

"הגדר – כהגדרתו בתקנות הרישיונות. לגבי כלי טיס, גוף מטוס או מנוע כלי טיס, משמעו דגם או קבוצת דגמים, כפי שהוגדר בתעודת סוג של אותו דגם, ולרבות ההגדרים כמפורט בתקנה 20(א) וכן דגמים שיחליט עליהם המנהל בהתאם לשיקול דעתו המקצועית על-פי מידת השונות במאפיינים הטכניים של כלי הטיס או המכשירים שבהגדר, חלקיהם, אביזריהם, והטכנולוגיה שהם מבוססים עליה, או על פי מידת השונות בתחום ואופי פעילות נושא ההגדר".

אני רוצה להבהיר שפעם שתחמנו את שיקול הדעת של המנהל באותם מאפיינים שגם קודם לכן היו, וזו קביעה של השר בתקנות, זה צולח את הבדיקה המשפטית של הפעלת אותו שיקול דעת. לא שינינו במהות אלא עיגנו את שיקול הדעת של המנהל תחום לאותם דברים שכבר היו קודם לכן.

היו"ר משה כחלון:

תשאירי לנו את הנוסח.

אנחנו מצביעים על השינוי בנוסח הגדר.

**התיקון התקבל.**

אני מודה לכולכם. היה נעים לעבוד אתכם.

אודי זוהר:

בשם השר, המנכ"ל ובשמי אני רוצה להודות. זו אבן פינה מאוד משמעותית בהתארגנות רשות התעופה. מיומי הראשון, בדקה הראשונה של התפקיד התייצבתי כאן לפני הוועדה. אני חושב שהוועדה ראויה לכל ההערכה על הדרך שבה היא פעלה, גם להעביר את החוק, גם להסדיר את נושא התקציב, וכמו שאמרתי לך הבוקר, יש לנו עוד כמה דברים בדרך. אני באמת מודה מכל הלב.

היו"ר משה כחלון:

אנחנו מאחלים לך הצלחה, ואנחנו שמחים שזו הוועדה היחידה אליה יכול להגיע ציבור רחב עם מטוס פרטי קטן או נציגים של חברות ולהביע את דעתם ולקחת חלק בדיונים. החלק הזה יכול להיות לתפארתה של כנסת ישראל.

תודה רבה, הדיון נעול.

**הישיבה ננעלה בשעה 13:50**