**הכנסת השבע עשרה נוסח לא מתו**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 93**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שני, ט"ו בחשוון התשס"ז (6 בנובמבר 2006), שעה 09:30**

**ס ד ר ה י ו ם**

**1. טיסות חברת ארקיע וחברת ישראייר לחיפה**

**2. הצעה לסדר היום של חברת הכנסת אורית נוקד (דיון מהיר):**

**הפסקת קו הטיסות של טמיר תעופה לקריית שמונה**

**נכחו:**

**חברי הוועדה:** משה כחלון - היו"ר

אלי גבאי

אבשלום וילן

ישראל חסון

דוד טל

יעקב כהן

יורם מרציאנו

אורית נוקד

**מוזמנים**: דפנה עין דור - מנהלת אגף תכנון וכלכלה, משרד התחבורה

והבטיחות בדרכים

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

קרן טרנר - רפרנטית תחבורה, משרד האוצר

ליאור שטרסברג - יועץ בכיר לשר התיירות

גיא קרסני - עוזר למנכ"לית המשרד לפיתוח הנגב והגליל

אודי זוהר - ראש רשות התעופה האזרחית

עו"ד אהוד שבתאי - יועץ משפטי ומזכיר חברת ארקיע

ישראל בן חיים - מנכ"ל חברת ישראייר

גדעון ארנון - יועץ משפטי, חברת ישראייר

עו"ד אבנר ירקוני - מטיילי קריית שמונה

ניסים מלכה - חבר מועצת עיריית קריית שמונה

ויקטור חאג' - מפעיל מנחת קריית שמונה

אודי טמיר - מנכ"ל 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

יוסי חותם - נוסע בקו טיסות פנימיות

ישראל גל - נוסע בקו טיסות פנימיות

טלי עומנר - מנהלת פרויקטים, הרשות לפיתוח הגליל

**ייעוץ משפטי**: אתי בנדלר

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

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

**1. טיסות חברת ארקיע וחברת ישראייר לחיפה**

**2. הצעה לסדר היום של חברת הכנסת אורית נוקד (דיון מהיר):**

**הפסקת קו הטיסות של טמיר תעופה לקריית שמונה**

היו"ר משה כחלון:

אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר היום דיון מהיר בנושא הפסקת קו הטיסות של טמיר תעופה לקריית שמונה וטיסות חברת ארקיע וחברת ישראייר לחיפה.

"לאחרונה הודיעה חברת טמיר תעופה כי בעקבות דרישות של משרד התחבורה היא תפסיק את הפעלת הקו הנדון. הפסקה זו תביא לניתוק הצפון מהמרכז, דווקא על רקע הצורך הדחוף בשיקום הצפון. חרף המאמצים והתערבות שר התחבורה, לא הושג פתרון לעניין זה. לאור האמור, יש לקיים דיון בהול על-מנת להביא למציאת פתרון בוועדת הכלכלה".

את הדברים האלה כתבה אלינו חברת הכנסת אורית נוקד שמיד נאפשר לה להציג את הדברים בהרחבה.

אנחנו יודעים שהיו טיסות לחיפה בתדירות הרבה יותר גבוהה מהקיימת היום, אבל התדירות יורדת בהדרגה. התקבל הרושם שיש איזו תוכנית התנתקות מהצפון, מודרגת אולי, לא בוטה, ולא בבת-אחת, אבל קיימת תוכנית התנתקות של החברות שלפי הרישיון שלהן הן מחויבות לפעול בחיפה, והן מפעילות תוכנית התנתקות בדרכים יותר מתוחכמות או פחות, מעלות מחירים, יוצרות מצב שללקוח לא יהיה כדאי, ואז הן אומרות שמאחר שאין להן לקוחות, הן מורידות את מספר הטיסות.

אתמול התבשרנו שמנכ"ל משרד התחבורה, מר גדעון סיטרמן, הורה לפרסם מכרז חדש לקו הטיסות לקריית שמונה, על רקע הבעייתיות שקיימת היום בהפעלת הקו.

הבעיה, כפי שאנחנו יודעים ולפי הידיעות המופיעות בעיתון "הארץ", היא לא בטיסות אלא היא במנחת. אנחנו רואים שאכן קיימת בעיה – אליה לא אכנס עתה, אלא נשמע את הגורמים – שנובעת עקב סירובו של ראש עיריית קריית שמונה, מר חיים ברביבאי, לחתום על הסכמת העירייה למתן רישיון למפעיל כנדרש. על כך אשמע מהנוכחים וכרגע לא אכנס לסיבות ולא אצביע על האשמים.

העובדות הן שכיום אין טיסות לקריית שמונה והטיסות בחיפה מצטמצמות בצורה הדרגתית ואני יכול לומר שזה נעשה בצורה מאוד מוצלחת. החליטו להוריד את מספר הטיסות למינימום, ובהחלטה זו הם מצליחים, למרות שברישיון נאמר שלא כך צריך להיות המצב.

אני מבקש את חברת הכנסת אורית נוקד להציג את הנושא ולאחר מכן נפתח את הדיון.

אורית נוקד:

יזמתי את הדיון לאחר שמספר חודשים טיפלתי באופן אישי מול משרד התחבורה בניסיון להסדיר את הנושא. אני מאמינה שבמדינת ישראל לא יכול להיות מצב כאשר ממשלות ישראל לדורותיהן חוזרות ומכריזות השכם והערב שיש לחבק את ההתיישבות בצפון ובדרום, אבל אחר-כך, כאשר הדבר מגיע לידי ביטוי מעשי, אחרי שחברת ארקיע הפסיקה את הטיסות מחוסר כדאיות כלכלית, התקיים מכרז, זכתה במכרז חברת טמיר והתושבים הם בני ערובה. אני מבינה שהחברה מקיימת את כל המוטל עליה לפי תנאי המכרז, אבל התושבים לא יודעים אם תהיינה טיסות אם לאו. הדבר הזה פוגע באוכלוסייה שבחרה לגור בצפון. הדברים נכונים לפני מלחמת לבנון השנייה ובוודאי ובוודאי אחרי, עת כולם רצו לחזק את העורף שסבל במיוחד.

אני חושבת שאם רוצים לחזק את הצפון, חייבים לאפשר לאנשים להגיע אליו וזה אמור לא רק לגבי התושבים אלא גם על מי שבא ללמד במכללה, למי שבא לעבוד שם – ומדובר במפעלים עתירי ידע הפועלים במקום – וצריך לעשות הכול על מנת להקל ולקרב את התושבים למרכז ולא לגרום לניתוקם.

זו הייתה מטרת הדיון כי חשבתי שאם הדברים לא קורים, וכל פעם יש סיבה אחרת והיא מוצדקת, חייבים לסיים ולהגיע לפתרון. הפתרון הזה של הגשת מכרז נוסף, נראה לי קצת מוזר. אם יש בעיה ספציפית עם מפעיל כזה או אחר, יכול מאוד להיות שצריך לבדוק אולי תוספת מפעיל נוסף או שהמדינה תיקח את האחריות ותשלים כספים נוספים, אם יש צורך בכך, על-מנת לפתור את הבעיה כך שתושבים יוכלו לנסוע ולחזור מתל-אביב לקריית שמונה.

חברת טמיר הייתה החברה היחידה שהתמודדה במכרז הנדון, כך שכנראה שכולם מבינים שכסף כאן אין אלא רק ציונות.

ישראל חסון:

מאחר שערכת את הבדיקה, תסבירי לי מה השתנה.

אורית נוקד:

אני פניתי כל פעם למשרד התחבורה.

היו"ר משה כחלון:

אנחנו נאפשר למנכ"ל החברה לדבר, ואם לחברי הכנסת יהיו שאלות, הם יוכלו לשאול אותו ישירות ואני מניח שהוא ישיב להם. מיותר לציין, חברת הכנסת נוקד, שלא רק התושבים צריכים ליהנות באופן ישיר מהטיסות האלה אלא גם האזור כולו, כל אצבע הגליל. זו פגיעה קשה בכל אזור אצבע הגליל.

דוד טל:

לפי הנתונים שקיבלנו ממרכז המידע ומחברת טמיר, הקו הזה הוא לא רווחי. אם הוא לא רווחי, אני לא רואה פתרון בהוצאת מכרז חדש. במצב כזה אני חושב שצריך להפקיע את הסמכות מהגורמים השונים בעירייה, כדי לתת רישיון מפעיל לחברת טמיר. אני אומר את הדברים בהנחה שהנתונים שקיבלנו הם נכונים ומבוססים ואכן הקו הזה הוא לא כלכלי. חברת הכנסת נוקד אומרת שיש כאן ציונות לשמה, ולכן אני חושב שצריך לדאוג שיקבלו את האפשרות לשימוש בטרמינל וגם יקבלו את רישיון המפעיל מהרגולטור שבמקרה הזה הוא משרד התחבורה.

היו"ר משה כחלון:

אני רוצה לברך את תלמידות אולפנה בנות אברהם מערד שהגיעו לצפות בדיון.

יעקב כהן:

במזכר שקיבלנו אנחנו קוראים שבשנת 2001 היו 120 אלף נוסעים שטסו מהמרכז לצפון. בשנת 2005 המספר ירד לארבעים אלף נוסעים. אולי מישהו יכול להסביר לי מה קרה ואיך ירד בשליש מספר הטיסות.

אני בדעה שצריך להיות קשר תעופה בין המרכז לצפון, אבל השאלה שאנחנו צריכים לברר כאן מה סכום החיסכון. יש לי הרגשה שזאת בועה נפוחה. היום יש לנו את כביש 6 ויכול להיות שכל החיסכון הוא דבר של מה בכך, וזו הסיבה שירד מספר הנוסעים. הייתי רוצה לשמוע דווקא מהנוסעים וממציעת הדיון שיאמרו לי מה הסיבה לירידה במספר הנוסעים.

אני יודע שכדי לנסוע מהמרכז לצפון, צריך להגיע למטוס לכל הפחות חצי שעה קודם לטיסה, חצי שעה אורכת הטיסה ואז יש עוד חצי שעה שצריך לנסוע מהמנחת, כך שאנחנו מדברים על שעה וחצי, וכל זה בזמן שברכב משך הנסיעה הוא פחות משעתיים.

דוד טל:

זה נכון מה שאתה אומר, אבל אתה מגיע עייף ותשוש.

אבשלום וילן:

לאור החשיבות שאתה מייחס לכביש 6, ותבורך על כך, האם אתה בעד זה שייסלל הקטע מעכו ועד טבריה, כולל כביש המריבה?

יעקב כהן:

לכל יימצא פתרון. ברגע שלא תהיה מריבה, תהיה הרחבה.

אבשלום וילן:

אדוני היושב-ראש, טיפלתי בנושאים האלה כבר לפני כמה שנים וזה ריטואל שחוזר על עצמו. אני לא אוהב את המודעות בעיתונים ולא את ההאשמות האישיות. אני רואה שיושבים כאן עורכי-דין. יש החלטת ממשלה שחייב להיות קו תעופה סדיר לצפון, והוא מסובסד על-ידי המדינה. אני מודה שמבלי להיכנס לפרטים, אני חושב שתפקידה של הממלכה, במקרה הזה מדינת ישראל, להבטיח קו תעופה סדיר לצפון, להבטיח את ההפעלה של נמל חיפה, ולעשות זאת בתנאים ראויים. צר לי שזה, כמו כל דבר במדינת ישראל, מסתבך.

אני חושב שאנחנו כוועדה צריכים לדאוג לשורה האחרונה ולדאוג שכל הגורמים יגיעו להבנות הדרושות כדי שהקו יפעל. אני מאוד בעד כביש 6, אבל אני חושב שאי-אפשר לדבר על פריפריה ומרכז מבלי שיהיה קשר סדיר. אגב, ראיתי כאן את הנתונים על נמל התעופה חיפה, ושוב עלו אצלי סימני שאלה קשים, למה לא מפתחים את המקום כנקודת קשר נוספת מהצפון, כולל לאירופה, כולל לאילת, במחירים של משק שיכול לעמוד בהם. אני חושב שבכל התשתית התחבורתית אנחנו מאוד מפגרים.. אני משווה את המצב למקומות אחרים בעולם ואני אומר שאין שום סיבה שהבירוקרטיות יפילו דברים כל כך אלמנטריים.

היו"ר משה כחלון:

חברות רבות פנו אלינו בבקשה להשתתף בדיון הזה, כמו בנק הפועלים, הכשרת היישוב, מעבדות ים המלח, מכבי שירותי בריאות ונוספים. הם רצו להגיע לכאן ולחזק את העמדה לגבי נחיצות הטיסות לצפון. ביקשנו מהם לא להגיע, וזאת על-מנת לאפשר לנציגים הרלוונטיים לדבר. אמרנו שנסתפק בהודעה שלהם – אותה הודעתי עתה – לגבי הנחיצות בטיסות לצפון.

ישראל חסון:

בדיון כאן יש יותר מקורטוב של ניחוח עסקי וראינו את המודעות בנושא.

אורית נוקד:

הבקשה לדיון הוגשה על ידי לפני שבועיים וחצי.

ישראל חסון:

אני אומר את הדבר הזה על-מנת לשמור עליך ועלי ולא על-מנת להתנצח. אני לא רוצה לשבת כאן במסגרת משפט עסקי. המדינה היא הריבון והיא זו שהוציאה את המכרז והיא זו שמחויבת לו. המדינה הוציאה מכרז בפברואר 2006. אני לא זוכר מתי הופסקו הטיסות, אם התקיימו בכלל. אני חושב שהוועדה חייבת לשמוע בראש ובראשונה מה קרה מהיום שבוצע המכרז, מה השתנה בתנאי המכרז, למה הדבר הזה לא עובד, ואחרי כן נדע אם יש לנו פה מעמד לשמוע אנשים אחרים. משרד התחבורה צריך להציג בפניי את הדברים האלה. מה שיאמר לי נציג של חברה כזו או אחרת, זה מאוד מעניין אותי, אבל אני חושב שהסדר הנכון הוא לשמוע את נציג המדינה שייתן לנו את העובדות.

היו"ר משה כחלון:

אנחנו נכנסים לסדר הנכון. אחרי מר טמיר שיפרוס בפנינו את התמונה, נשמע את נציג העירייה ואת המפעיל. לאחר מכן נשמע את נציג משרד התחבורה.

אודי טמיר:

אני רוצה לומר שחברת טמיר רוצה לקיים טיסות לצפון ובהחלט רואה את זה יותר בהיבט הציוני מאשר בהיבט הכלכלי. לראיה, החברה מבצעת היום טיסות לראש פינה תוך שהיא מפסידה כסף מדי יום. החברה מביאה כסף מהבית על-מנת לממן את הטיסות האלה.

כרגע יש שני כשלים שמפריעים בטיסות לקריית שמונה ואת שניהם ניתן לייחס לעיריית קריית שמונה ושניהם ברי פתרון.

הכשל הראשון הוא שמבנה הטרמינל – כך הוצג לנו בהתחייבות כתובה על-ידי עיריית קריית שמונה – יעמוד לרשותנו ללא כל תמורה. עד היום אנחנו כבר מספר חודשים אחרי הודעת הזכייה במכרז, אבל המבנה לא הועמד לרשותנו, הוא לא כשיר, וכתוצאה ישירה מכך אנחנו לא יכולים להתקין את הציוד הטכנולוגי שהחברה קנתה כחלק מהוראות המכרז ומדובר בציוד ביטחוני שעולה עשרות אלפי דולרים והשב"כ, בהיעדר התקנת הציוד הזה, אוסר על הפעלת הטיסות. לפי הנחיית השב"כ אנחנו רכשנו מכונת שיקוף ועוד כל מיני אמצעים שלא אפרט כרגע. על-פי הנחיית השב"כ הכשרנו כוח אדם. דרך אגב, הכריחו אותנו לרכוש את הציוד הזה עוד טרום הגשת ההצעות למכרז כי לא האמינו שיש חברה פרטית שתשקיע כל כך הרבה כסף בקניית ציוד ביטחוני.

קריאה:

למה אתם לא מרכיבים את הציוד הזה?

אודי טמיר:

לא נתנו לנו להרכיב אותו.

קריאה:

מה עם הטיסות לראש פינה?

אודי טמיר:

אנחנו טסים לראש פינה.

יש מבנה טרמינל שהמדינה בנתה במיטב כספה בעלות של מיליוני שקלים, והמספרים נעים בין עשרה ל-24 מיליוני שקולים. המבנה עומד ריק כבר שנים, הובטח בכתובים על-ידי ראש העיר שהחברה הזוכה במכרז תקבל את המבנה לשימוש ללא תמורה, אבל עד היום זה לא קרה. ניסינו להידבר, ניסינו להגיע להבנות עם העירייה, אבל שום דבר לא צלח. שום רעיון לא צלח. באיזשהו שלב אמרנו לעירייה שאנחנו מבינים את המצוקה שלה, אנחנו מבינים שהיא לא מסוגלת לממן את מבנה הטרמינל ולכן אנחנו נממן אותו. יכול להיות שגם אמרנו שאם אחר-כך יהיה משרד ממשלתי כזה או אחר שיתמוך, אנחנו מצפים לכך.

היו"ר משה כחלון:

זאת אומרת שכרגע הבעיה המרכזית היא שהעירייה לא עומדת בהתחייבות לתת לכם את המבנה.

אודי טמיר:

זו בעיה אחת. ברגע שנוכל לקבל את הטרמינל לשימושנו, נוכל להתקין את הציוד הביטחוני, נוכל להשתמש בטרמינל ואז הבעיה הזו תיפתר. נכון להיום, בגלל שהמתקנים לא מותקנים, השב"כ אוסר על קיום הטיסות.

הסיבה השנייה היא שעיריית קריית שמונה כופה עלינו להשתמש בשירותי ההנחתה של אדם פרטי שנמצא במנחת, כך שאנחנו בידיו, תלויים במחירים שלו, ברצונות שלו, בגחמות היומיות שלו. זה דבר בלתי נסבל ברעיון הכללי שלו ובוודאי בלתי נסבל כלכלית.

היו"ר משה כחלון:

כשניגשתם למכרז, לא ידעתם על קיומו?

אודי טמיר:

כשניגשנו למכרז ידענו שיש מפעיל במנחת קריית שמונה, המנחית שידר דברים מסוימים ואחרי המכרז שידר דברים אחרים.

היו"ר משה כחלון:

מה זאת אומרת שידר? אתם עובדים בתשדורות? אתם אנשי עסקים.

אודי טמיר:

לא הצלחנו להגיע לידי שום הבנה עם המנחית. יחד עם זאת, עיריית קריית שמונה, בטרם המכרז, הציגה בפנינו ניירת מטעם העירייה שניתן לקבל רישיון מפעיל נוסף במנחת, אפילו עודדה את זה ואמרה שתעשה רבות – ואני מתבטא כאן בעדינות – על מנת שאנחנו נקבל אחיזה חזקה יותר במקום, ונתנה לנו את כל הלגיטימציה להבין שעיריית קריית שמונה תעזור לנו לקבל רישיון מנחית.

היו"ר משה כחלון:

הטיעון שלך מאוד ברור. אנחנו מדברים על בעיה לגבי המבנה, שלדבריך העירייה התחייבה בהסכמים למסור אותו, והדבר השני, על רישיון מפעיל כאשר אתה רוצה לקבל את הרישיון מהעירייה.

אודי טמיר:

העלויות שהמנחית מבקש הן עלויות בלתי סבירות.

היו"ר משה כחלון:

בלתי סבירות ביחס למקומות אחרים?

אודי טמיר:

ביחס לשום פרופורציה.

היו"ר משה כחלון:

אני מבקש מנציג עיריית קריית שמונה לתת את התשובות.

ניסים מלכה:

אני חושב שנמצאים כאן אנשי מקצוע והם יאמרו את הדברים שצריך לומר. אני כתושב ותיק של קריית שמונה יכול לומר שאם מדברים על ציונות, צריך לתת את הציון למפעילים שהם מטיילי קריית שמונה כחברה ולא כאדם פרטי. מטיילי קריית שמונה עם החברה המפעילה והיא זו שהפעילה ומפעילה את המנחת הזה משנת 1989 ועד היום הזה. אני חושב שהיו תקופות שלא היו רק שתי טיסות ביום אלא היו תקופות אז כל שעתיים נכנסה ויצאה טיסה מקריית שמונה.

היו"ר משה כחלון:

עלו כאן שתי נקודות. נקודה ראשונה היא התחייבות העירייה לתת את הטרמינל לחברת טמיר, והנקודה השנייה, רישיון הפעלה של חברת טמיר.

ניסים מלכה:

לגבי הטרמינל אני רוצה להתייחס למכתב שכתב ראש העיר ב-16 במאי 2006 למר אודי טמיר שביקש רישיון למפעיל נוסף.

במכתב ראש העיר נאמר: "בתשובה למכתבך שבנדון הריני להבהיר כי עיריית קריית שמונה לא תמליץ על קבלת רישיון מפעיל נוסף למנחת קריית שמונה. שום גורם נוסף פרט למפעיל הקיים הפועל במנחת שנים רבות לשביעות רצוננו".

אני חושב שזאת תשובה לדבריו של מר טמיר שטוען שעיריית קריית שמונה הבטיחה לו, אבל לא הייתה הבטחה כזאת. בנוסף לכך, בשבוע שעבר התקיימה ישיבת מועצה והתקבלה החלטה של כל חברי המועצה לא לתת רישיון למפעיל נוסף. אנחנו העברנו את הנושא להחלטת מינהל התעופה כדי שהוא יחליט. אנחנו חושבים שיש סכנה וגם ניגוד אינטרסים, כי לא יכול להיות שאדם שהוא טס, הוא זה שיפעיל את המנחת.

בנוגע למבנה. רק השנה קיבלנו את האישור להיכנס ולהפעיל את המבנה. אפשרנו לטמיר להכניס את כל מכשירי השיקוף שהוא רוצה, אבל הוא רוצה שהמבנה יהיה שלו ורק לאחר מכן הוא יכניס את מכונת השיקוף.

היו"ר משה כחלון:

הבעיה היא להעביר את המבנה על שמו בטאבו?

ניסים מלכה:

לא. הוא יהיה המפעיל של הטרמינל, של המבנה, והוא יהיה בעל הבית. עיריית קריית שמונה הציבה אדם בשכר ועל חשבונה, והוא יושב שם ומנהל את הטרמינל, וקראה לטמיר להיכנס ולהתחיל לעבוד, אבל הוא לא רוצה.

אבנר ירקוני:

אני הייתי ראש המינהל בשנים 1998-2001 ובעצם מינהל התעופה ביחד עם עיריית קריית שמונה הקים את המנחת, שיפץ אותו במתכונתו הנוכחית, והביא להפעלה ביחד עם עיריית קריית שמונה, עד שהגענו למספרים היפים ב-2001 של 120 אלף נוסעים בשנה, וצריך לזכור את ההיסטוריה הזאת. מי שהפעיל כל השנים את המנחת היא מטיילי קריית שמונה, או ויקטור שהוא המנהל, וזה לא אדם פרטי שהוא חובבן, כפי שמישהו כאן אמר. זה מפעיל עם רישיון משרד התחבורה, אדם שעובר את כל הביקורות של משרד התחבורה, משלם אגרות, כיבוי אש וכולי.

היו"ר משה כחלון:

אנחנו לא מטילים ספק בכישוריו. אני מבקש להתמקד.

אבנר ירקוני:

הנושא לחלוטין לא מורכב.

ישראל חסון:

אדם זכה במכרז, חתם במכרז על זה שהוא צריך להגיע להסדר. אתה לא יכול לזכות במכרז ולבוא אחר כך ולומר שהסכום לא מתאים לך. אסור לנו להיכנס לזה.

היו"ר משה כחלון:

מותר לנו. אני יושב-ראש הוועדה, יש לי אחריות ואני צריך לדאוג לציבור. אם אני צריך לשאול שאלות, אני אשאל.

ישראל חסון:

אני מצטער, אני לא יכול להיכנס לדיון בין שתי חברות מסחריות.

היו"ר משה כחלון:

אנחנו יום יום דנים בזה. חבר הכנסת חסון, הערתך נרשמה בפרוטוקול.

ישראל חסון:

שאלה עניינית. האם המחיר לפני המחיר ואחרי המכרז עלה?

היו"ר משה כחלון:

מר ירקוני, תמשיך בקו. אם זה עסקי או לא, אנחנו צריכים שיהיו טיסות לקריית שמונה. אם לא יהיו טיסות לקריית שמונה, נדע שעשינו הכול על-מנת שיהיו טיסות לשם ועשינו זאת ללא פחד. חבל ארץ ענק שכזה מנותק מקשרי תעופה, ואנחנו כאן מתקשקשים.

ישראל חסון:

אני לא מסכים אתך עם ההגדרה של מתקשקשים. מדינת ישראל הוציאה מכרז.

היו"ר משה כחלון:

חבר הכנסת חסון, אני מודה לך על ההערה. אנחנו ממשיכים.

אבנר ירקוני:

יושב כאן מנהל רשות התעופה והוא מיד יסביר שלא יכולים להיות שני מפעילים במנחת אחד אלא יכול להיות רק מפעיל אחד. לכן המשמעות היא מאוד פשוטה: לקחת את מי שמפעיל את המנחת מ-1998 ולתת לטמיר,שזכתה במכרז להפעלה, להפעיל את השדה.

דוד טל:

או למישהו אחר.

אבנר ירקוני:

או למישהו אחר. בשביל זה צריך סיבה טובה שמנהל רשות התעופה יחליט. לזרוק את הכדור לעיריית קריית שמונה, זה מיותר לחלוטין כי היא לא יכולה להחליט שיהיו שני מפעילים.

לגבי המחירים. כשהלך טמיר למכרז קרה דבר פשוט. הוא שלח מסמך שנמצא בידיי עם מחירים אותם הוא מציע למפעיל המנחת. מפעיל המנחת ענה לו בכתב יד ואני מצטט: "ידידי אודי, מאשר קבלת פירוט הצעתך להפעלת המנחת. מאחר ואני מעוניין בהצלחתך, אעשה הכול להוזיל את העלויות. בעניין הוצאות ביטחון, אני מטפל מול דני שנער שהבטיח לעזור".

מאז ועד היום, למעט סכומים שוליים בנושא ביטחון, לא שילם אודי טמיר או טמיר תעופה למפעיל המנחת ולו אגורה שחוקה אחת. מדובר בחוב של כמיליון שקלים.

עכשיו הוא מבקש גם את המנחת. אם אני עושה אנלוגיה כדי שכולם יבינו, תבוא אל-על לרשות שדות התעופה, אחרי שרשות שדות התעופה תוציא לה חוב על אגרת נחיתה של ג'מבו במיליארד דולר, ותגיד שהיא לא יכולה להמשיך ככה כי היא מפסידה כסף, ולכן או שהיא מפעילה את נתב"ג או שהיא לא טסה יותר. זה מה שקרה כאן. כל מי שמחפש משהו מעבר לזה, מסבך את העניינים. זה לא עסקים, אלא זה אלף-בית בהיגיון בריא.

אני הייתי מציע למנהל הרשות שתבוא מדינת ישראל ותאמר שמי שעומד בקריטריונים אלה ואלה וטס לקריית שמונה, דהיינו, עושה את זה פעם ביום, פעם בשבוע, בשעה קבועה, יזכה לסובסידיות. אין צורך בכל ההליך המיותר והמסורבל הזה של הוצאת מכרז שהוא יקר ומיותר. החוק לא מחייב את זה ומבחינה כלכלית ואל מול פני הצפון, הוא מיותר לחלוטין. אז תוכל טמיר תעופה לטוס אם היא רוצה, יוכלו עוד שלושה לטוס. אם יעמדו בקריטריונים, הם יקבלו את הסובסידיה ובזה נגמר העניין. מחפשים כאן את הגרוש מתחת לפנס וחבל.

דוד טל:

מה עם מכרז נוסף, ומה ישתנה אם טמיר שוב תזכה במכרז?

אודי זוהר:

מילה אחת לגבי ההיסטוריה. צריך לזכור שבמשך כמה שנים טובות לא טסו לקריית שמונה. כשארקיע הודיעה שהיא מפסיקה לטוס לראש פינה, היוזמה הייתה לצאת למכרז כדי להגדיר שטסים גם לראש פינה וגם לקריית שמונה, וכך למעשה להחיות את הקו שפעל עד שנת 2001. שר התחבורה דאז ומנכ"ל משרד התחבורה דאז ראו בזה חשיבות גדולה מאוד. למען הגילוי הנאות, אני לא גר באצבע הגליל אבל אני תושב הצפון, ומיותר לומר שאני חושב שזה קו מאוד חשוב.

חשוב לומר שחברת טמיר, ביוזמה שלה, הפעילה – גם בתקופה שארקיע עוד טסה לראש פינה – טיסות לקריית שמונה, בעיקר טיסות של מרצים למכללה הצפונית, וקרוב לוודאי אנשים נוספים.

בתנאי המכרז הקודם הנתונים היו ברורים לכולם. המכרז הגדיר שאנחנו רוצים טיסות בין שדה דב לראש פינה, שאנחנו רוצים טיסות בין שדה דב לקריית שמונה, ידעו האנשים שניגשו למפעיל מי מפעיל את שדה דב, מי מפעיל את קריית שמונה, מי מפעיל את ראש פינה, ידעו שיש סוגיות ביטחון וידעו שיש הגדרות בטיחות בתעופה שצריך לעמוד בהן. כל זה מופיע בתנאי המכרז. מי שלא ענה למכרז, ענה משיקוליו.

אגב, מרבית האנשים שקנו את המכרז ובסוף לא ניגשו, לא ניגשו בגלל כל מיני הסתייגויות בנושא ביטחון ובנושאים שהם העריכו שזה לא יהיה להם כלכלי. הקריטריון הביטחוני הוגדר על-ידי מי שסמכותו להגדיר אותו, וכך למעשה המכרז יצא.

מי שזכה במכרז הודיע שהוא יודע לעמוד בכל תנאי המכרז המוגדרים. אגב, הוא התחיל לעבוד באישור שלנו עם מטוסים לא מתאימים כי היה לנו חשוב שהקו יתחיל לפעול. מהמידע אצלנו חברת טמיר ידעה שבקריית שמונה יש מפעיל שאתו היא הגיעה להבנות, והיא ציינה שהיא יודעת מה היא צריכה לתת.

לגבי מפעיל מנחת. כדי שאדם יקבל רישיון להיות מפעיל מנחת ספציפי, צריכים להתקיים שני מרכיבים:

א. בעל הנכס אומר שהוא מסכים שאותו אחד יפעיל את המנחת. במקרה הזה, בעל הנכס זאת

עיריית קריית שמונה.

ב. רישיון שמקבלים מאתנו על-בסיס עמידה בתקנות המנחתים, איזה סטנדרט צריך לשמור, מה

צריך להיות, ויש סדרה שלמה של דברים ופעולות שאותו אחד מוכיח להנחת דעתנו שהוא עומד

במה שצריך, ואז הוא מקבל מאתנו את הרישיון להיות מפעיל המנחת.

דוד טל:

יש רישיון כזה.

אודי זוהר:

בוודאי. יש רישיון כזה. במסגרת התפקידים שלנו אנחנו בודקים, מבקרים ועורכים פיקוח במנחתים וזאת כדי לראות שהמפעילים עומדים בקריטריונים.

אני רוצה לומר שיותר ממפעיל אחד, זה לא בטוח. אגב, יש מקרה אחד, מנחת מגידו, בו פועל יותר ממפעיל אחד, שם למעשה יש שלושה מפעילים, אבל שם זה גורם להגברת הבטיחות ולא פוגם בה. כשיש מפעיל אחד, ברור לך מי צריך לדאוג מקצה לקצה, ולא נוצר מצב שכאשר אתה מגיע ושואל שאלה בקשר לאיזו פעולה שהייתה צריכה להתבצע, אומרים לך שזה משהו שהמפעיל השני היה צריך לעשות. לכן בצורה הכי ברורה אני נגד שני מפעילים בכל מנחת, בוודאי ובוודאי במנחת קריית שמונה שלכאורה יש פה שני אנשים שמתנצחים.

ההצעה למרי בשוק חופשי בטיסות לצפון, היא הצעה שצריך לבדוק אותה עניינית. אני אישית חושב שמי שייפגע אלה הם תושבי הצפון.

כשאנחנו ראינו שיש פה אי-הסכמה בין מי שזכה בקו לבין מי שמפעיל את המנחת – מבלי להיכנס לקונפליקטים העסקיים, כי אני לא רוצה להיות המגשר והמפשר העסקי בין שני גופים עסקיים – ניסינו להביא את האנשים לכך שהם ישבו כמו שני אנשי עסקים ויגיעו להבנה. נכון לרגע זה, זה לא קרה. אמרנו שאם זה המצב, יש פה שבר, ומה שעושים בשבר, טורפים את הקלפים ויוצאים למכרז חדש. יכול מאוד להיות שאם נראה שאף אחד לא ניגש למכרז, אולי נצטרך לשנות את תנאיו. יכול להיות שצריך יהיה להגדיל את הסובסידיה, אבל אני לא יודע. אין ספק שכרגע, להשאיר את המצב כמות שהוא, זה לא מביא פתרון, והכלי היחיד שיש לנו זה ללכת למכרז חדש.

היו"ר משה כחלון:

ברגע שאתם יוצאים במכרז חדש, ו"הבעיה" – למרות שאני לא יודע אם זו בעיה או לא – תישאר בעינה.

אודי טמיר:

יש לי מכתב מגדעון סיטון, סמנכ"ל משרד התחבורה, בו יש הסכמה שבמכרז החדש מפעיל הטיסות, הוא יהיה מפעיל המנחת.

קריאה:

הסכמה עם מי?

אודי טמיר:

הסכמה עם עיריית קריית שמונה.

אודי זוהר:

אני לא רוצה להיכנס כרגע לפרטי המכרז, אבל אנחנו רוצים לעשות לינק – וכך להימנע מהבעיה הזאת - בין הטיסות לבין ההפעלה של המנחת והלינק יכול להיות בהרבה מאוד וריאנטים.

דוד טל:

אז יש סיכוי שיהיה יותר ממועמד למכרז הזה.

אודי זוהר:

נכון מאוד.

אבנר ירקוני:

אז תיווצר בעיה אחרת של מונופול.

אודי זוהר:

בעיית המונופול קיימת היום.

היו"ר משה כחלון:

טמיר היה המועמד היחיד שניגש למכרז.

אבנר ירקוני:

יהיו מכשלות משפטיות מאוד קשות בעניין הזה.

היו"ר משה כחלון:

המכתב ממשרד התחבורה מדבר על הפעלה בלעדית של המנחת בקריית שמונה. הוא אומר שאותה חברה שגם תפעיל את הטיסות, גם תפעיל את המנחת.

אודי זוהר:

מה שכתוב, זה מה שסוכם אבל זה לא סותר את מה שאני אומר. יכול מפעיל לבוא ולומר שהוא יפעיל בעצמו, ויכול מפעיל שייגש למכרז לומר שהוא מפעיל באמצעות בן-אדם שכבר קיים.

דוד טל:

שיעמוד בתנאים התעופתיים.

אודי זוהר:

בווודאי. אם הוא לא יעמוד בסטנדרטים התעופתיים, הוא יכול לזכות באיזה מכרז שהוא רוצה, אבל הוא לא יקבל ממני רישיון.

יורם מרציאנו:

אני מציע שאנשי משרד התחבורה יחזרו למשרד, יכינו שיעורי בית ויחזרו לכאן. אני יושב כאן כמה דקות ואני מבולבל.

אודי זוהר:

אני נותן רישיון מפעיל אבל אני לא נותן זיכיון. יש הבדל בין רישיון לזיכיון ואלה הם שני דברים שונים לחלוטין. את הזיכיון לכאורה נותן בעל המנחת.

היו"ר משה כחלון:

צר לי, אנחנו עובדים כל כך יפה עם משרד התחבורה, בצורה טובה ויעילה מאוד. אני רוצה להניח שנשמט מהמנכ"ל שהוא היה צריך להעביר אלי את המכתב הזה. המכתב הזה נכתב ב-5 בנובמבר, הוא ממש בעיצומו של הדיון, ואני חושב שהייתי צריך לקבל את המכתב הזה לפני הישיבה היום.

הייתי מבקש מנציג ארקיע להתייחס לנושא של חיפה. כפי שאמרתי בראשית הדיון, יש תהליך התנתקות מהצפון ואנחנו רואים שמספר הטיסות קטן מאוד.

אהוד שבתאי:

אנחנו מתאימים את הקיבולת, את ההיצע של הטיסות שלנו, לביקושים. בסך הכול גם היום אנחנו מפעילים למעלה משבעים אחוזים מהתנועה מחיפה לאילת. בשנים 2004 ו-2005 קיימנו 11 טיסות שבועיות בנתיב הזה לכל כיוון, כאשר אחוזי התפוסה, לצערי, היו נמוכים והיו בסביבות חמישים עד שישים אחוזים. בדקנו באיזה טיסות יש אחוזי תפוסה נמוכים יחסית ואכן בשנת 2006, החל ממאי, הפחתנו את מספר התדירויות. יש לציין שלמשל באותן טיסות שבוטלו, היינו מוציאים מטוס שלם ובתוכו 12 נוסעים. היום אנחנו מפעילים מחיפה לאילת כשש טיסות שבועיות.

דוד טל:

אתם מפסידים כסף בקו הזה?

אהוד שבתאי:

אצלנו זה קו מאוד בעייתי.

היו"ר משה כחלון:

אם כן, למה אתם לא מוותרים עליו? ותרו עליו ותנו אותו לחברה אחרת. תאמרו למשרד התחבורה, או למי שנתן לכם את הזיכיון, שאתם מפסידים ולכן אתם מוותרים על הקו.

אהוד שבתאי:

אנחנו מנסים למקסם את מה שאנחנו יכולים להוציא מהקו. אנחנו לא פועלים לבד בקו. גם ישראייר פועלים בקו הזה, ואם ישראייר יכולים להגביל את תדירויות הטיסה שלהם, בבקשה. אנחנו עושים את כל מה שביכולתנו כדי להמשיך לשרת את תושבי הצפון.

ישראל חסון:

למה לא תיקחו את הפעלת שדה התעופה בחיפה?

קריאה:

גם את אילת. למה רק את חיפה?

ישראל חסון:

זה סוג של פתרון. אני מבין שבראש פינה משלמים בערך פי חמש ממה שמשלמים בקריית שמונה. ברשות שדות התעופה משלמים לראש פינה פי חמש ממה שמשלמים לקריית שמונה. אני מעריך שלשדה התעופה בחיפה משלמים סדר גודל דומה. למה לא תבואו עם הצעה לקבל את ההפעלה של שדה התעופה וכך תפטרו את הבעיה? זה לפי אותו סגנון של קריית שמונה.

אהוד שבתאי:

אנחנו לא מפעילים שדות תעופה אלא מפעילים טיסות.

אני רוצה להתייחס לעובדה שבקשות של קבוצות מהצפון לדרום נענות ואנחנו מתייחסים אליהן. אני רוצה גם להתייחס למכתבים שכתב אלינו ראש עיריית חיפה ששאל מדוע צמצמנו את מספר הטיסות. כאן אני רוצה לצטט ממכתב שכתבנו אליו ובו אמרנו: "ארקיע שבה ומזמינה את נציגך, כאמור במכתבנו מיום 5 ביולי 2006, לעמוד בקשר עם ארקיע על-מנת לבחון כיצד ניתן להגדיל את כמות התנועה מחיפה לאילת ומאילת לחיפה, ומדגישה כי במידה ויהיה תקציב פרסום, נשמח לפעול יחד לעידוד התיירות בחיפה ובאילת". אנחנו עדיין מחכים לתשובה למכתב הזה שעדיין לא התקבלה ועדיין לא קיבלנו תשובה למכתב הקודם.

אנחנו מוכנים לפעול יחד עם עיריית חיפה כדי למצוא דרכים ושיטות להגדיל את מספר הנוסעים.

דיברת על המחירים ואמרת שחברות התעופה מעלות את המחירים וכך הן גורמות לביקוש פחות. אני רוצה להפנות את תשומת לבך לכך שמחירי הטיסות בקווים פנים ארציים מפוקחים ונקבעים בצו כאשר יש מחירי מקסימום. אני רוצה לציין שאנחנו מתקשים מאוד לגבות את מחיר המקסימום.

יורם מרציאנו:

מה מחיר המקסימום?

אהוד שבתאי:

422 שקלים.

יורם מרציאנו:

אתם גובים מאה דולר.

אהוד שבתאי:

לצורך ההשוואה אני רוצה לציין שמחיר המקסימום של טיסה מתל-אביב לאילת – ויש מרחק בין שתי הערים – הוא 378 שקלים. לטעמי זה לא שלל כזה גדול כפי שאתה מצייר.

אני רוצה לציין שברישיון המפעיל של ארקיע, שגם לשם הפנית, אדוני היושב-ראש, אמרת שארקיע מחויבת לפעול. ארקיע, כמו כל חברת תעופה אחרת, לא מחויבת לפעול ולטוס למקומות אליהם היא קיבלה רישיון אלא יש לה זכות לטוס לשם ואנחנו בהחלט עושים את המקסימום כדי להטיס כמה שיותר ולפעול עבור תושבי הצפון.

גדעון ארנון:

מזה שבע שנים חברת ישראייר מקיימת לוח טיסות קבוע.

היו"ר משה כחלון:

והמספר לא קטן?

גדעון ארנון:

המספר לא קטן.

היו"ר משה כחלון:

אם כך, אתם בסדר. אם אותן טיסות נמשכו ולא הורדו בהדרגתיות, זה בסדר.

יוסי חותם:

אני יליד קריית שמונה. בסוף לימודיי בתיכון עזבתי את קריית שמונה, הסתובבתי קצת בעולם וחזרתי. עד לפני ארבע שנים גרתי ברמת פולג ואז העתקתי את מגוריי לצפון. אני עדיין עובד בתל-אביב, כך שכל יום אני צריך להגיע לשם. התחלתי לטוס עם ארקיע, ואחר-כך עברתי לטוס עם חברת טמיר.

יש דבר אחד שאנחנו הנוסעים כל הזמן אומרים והוא להוריד את המחיר ואז תראו כמה המטוסים מלאים. המספרים היפים שהציגו לגבי שנת 2000, כולם שוכחים שהם היו מאחר שמחיר הטיסה היה כמעט כמו מחיר הנסיעה באוטובוס.

קריאה:

99 שקלים.

יוסי חותם:

אפילו פחות. לפני ארבע שנים במסגרת חופשי-חודשי שילמתי בארקיע 3,000 שקלים בחודש. אחר-כך ארקיע ביטלה את החופשי-חודשי. לפורום הטסים הקבועים היו פגישות עם איזי בורוביץ והוא אמר שהכול הוא מוכן לעשות, חוץ מלהוריד את המחיר. אנחנו שומעים בתקשורת על סובסידיות שהם מקבלים ממקורות שונים, אבל הסובסידיות האלה אף פעם לא מתגלגלות אל הנוסעים. קחו את התקציב הזה עליו אתם מדברים, את הסובסידיה, ותגלגלו אותה לתושבים. קחו שלוש טיסות ביום, תמלאו אותן ותראו לאיזה מספרים מגיעים. תגלגלו את הסובסידיה על הנוסעים מקריית שמונה, ואז תראו שהמטוסים יהיו מלאים.

אני במקרה עצמאי, אבל יש אתנו כמה נוסעים קבועים שהם שלא עצמאים, הם קמים בבוקר ומסתבר להם שאין טיסה. זה עורק חיים ואי-אפשר שלא יהיה קו תעופה קבוע. תארגנו שהקו יהיה כלכלי, ותראו כמה אנשים יגיעו לצפון.

יעקב כהן:

הרווח בטיסה הוא גדול?

יוסי חותם:

עצום. אנשי העסקים לא יכולים לנסוע כל יום, זה לא בטוח, זה מעייף, זה קשה, זה שעות רבות על הכביש. חייבים שיהיה קו תעופה לצפון. תראו את המרצים שמגיעים ללמד והם נוסעים שלוש שעות במכונית כדי להרצות שעתיים.

גיא קרסני:

כנציג המשרד שאמון על פיתוח הגליל אני רוצה להצטרף לדוברים ולומר שהקו הזה הוא נחוץ מאוד, הוא חשוב מאוד, הוא חשוב להתפתחות המקום.

היו"ר משה כחלון:

אל תגיד לנו כמה הוא חשוב ונחוץ אלא תגיד לנו מה אתם עושים.

גיא קרסני:

אנחנו פועלים מול משרד התחבורה.

היו"ר משה כחלון:

איש העסקים דיבר כאן על סבסוד.

גיא קרסני:

אנחנו פועלים מול משרד התחבורה כדי לנסות לפתור את הדברים האלה וגם להגדיל את הסבסוד במידת הצורך. אני רוצה לברר במשרד התחבורה כמה זמן ייקח פרסום המכרז החדש.

היו"ר משה כחלון:

אנחנו מקווים לא להגיע למכרז הזה אלא לפתור את הבעיה קודם לכן.

ליאור שטרסברג:

מדינת ישראל, באמצעות משרד התיירות ובאמצעות משרדים אחרים, משקיעה מאות מיליוני שקלים בשיווק התיירות, גם בעולם וגם בארץ, בפיתוח תשתיות תיירותיות, וזה נכון עכשיו ונכון בעת הזו אחרי המלחמה. מה שקורה עכשיו מהווה פגיעה קטלנית בכל מהלך של עידוד תיירות, גם תיירות פנים וגם תיירות חוץ.

דוד טל:

חברות התעופה צריכות להוריד את המחירים.

יעקב כהן:

אני הייתי מציע שהחברות יורידו את המחירים ובמקביל יגדילו את הסובסידיה. אם החברות יורידו את המחירים ובמקביל תוגדל הסובסידיה, הטיסות יהיו מלאות, זה יהיה כדאי גם לחברות עצמן, ועל-ידי זה נגיע לטיסות סדירות.

אודי טמיר:

אנחנו הצענו להוריד את המחירים.

היו"ר משה כחלון:

לפני שאנחנו מסכמים, יש לך הצעה לפתרון?

אודי טמיר:

אותו פתרון אליו מתייחס מר סיטרמן והגיע להסכמה עם ראש העיר והוא שייתנו לנו רישיון מפעיל.

היו"ר משה כחלון:

אומר לך המנכ"ל שהוא לא ייתן שני רישיונות.

אודי טמיר:

מנהל הרשות אמר בהזדמנויות שונות שהוא כן ייתן. נשאלת השאלה למה יינתן למישהו מונופול. היום הטיסות היחידות לקריית שמונה הן טיסות שלנו.

דוד טל:

רק בגלל זה שאתה ניגשת למכרז ובידיעה שיש מפעיל מנחת אחר.

אודי טמיר:

עיריית קריית שמונה הציגה את הדברים כך ואמרה שניתן לקבל רישיון מפעיל נוסף. זה המצב שהוצג על-ידי עיריית קריית שמונה. אף אחד לא ציפה לקבל חשבונית גם על חודשים שלא טסנו בגלל המלחמה, כאשר חייבו אותנו בלמעלה ממיליון שקלים עבור כמה חודשי הטיסה האלה, עבור דברים שהתחייבו לתת לנו אותם ללא תמורה. אף אחד לא מסוגל לטוס במחירים האלה.

ישראל חסון:

אני רוצה לעזור לך אבל אתה לא תכוון אותי לאן שנוח לך אלא אנחנו נבנה ביחד את הפתרון. לא יכול להיות שמפברואר ועד הרגע הזה שאנחנו יושבים כאן בדיון, אנחנו הולכים בזיג-זג כזה של טיעונים וטענות. יש לי פה סיכום דיון של מנכ"ל משרד התחבורה מסוף אוגוסט, יש לי פה את תנאי המכרז וראיתי הכול. אני אומר לך שעשיתי שיעורי בית לקראת הדיון הזה ואני אומר לך שאם חסר לך מיליון שקלים, תגיד את זה על השולחן ונגמור עניין.

ניסים מלכה:

אני רוצה להבהיר בשם עיריית קריית שמונה. אתמול קיימנו פגישה עם ראש העיר וחד-משמעית ראש העיר ועיריית קריית שמונה מתנגדים לתת רישיון למפעיל נוסף. לכן גם אם יהיה מכרז חדש, זה מיותר.

יעקב כהן:

למה אתם מתנגדים?

ניסים מלכה:

במקום יש מפעיל והמפעיל הוא לשביעות רצון כל החברות.

אודי טמיר:

לפני המכרז ואחרי המכרז עלה מחיר ההפעלה?

היו"ר משה כחלון:

אנחנו יושבים שעה ודנים ואתה שואל שאלה שמתאימה לתחילת הדיון.

אודי טמיר:

הוא לא עונה.

היו"ר משה כחלון:

אין שינוי. אם היה שינוי, הוא היה עונה.

אודי טמיר:

אני טוען שיש שינוי.

מתי חלפין:

המכרז קובע מחיר טיסות לראש פינה ואיננו קובע מחיר טיסות לקריית שמונה. מחיר הטיסות לקריית שמונה נגזר מעלויות ההפעלה. נוכח החשבונית השערורייתית הזאת של מיליון שקלים שהוציאה מטיילי הגליל עבור טיסות לקריית שמונה, המחיר יהיה כפול.

היו"ר משה כחלון:

הוועדה קובעת כי יש להבטיח טיסות סדירות לצפון הארץ וכן קו טיסות סדיר לקריית שמונה.

הוועדה סבורה כי על הממשלה לסבסד את הטסים מהצפון ואליו, כמובן את התושבים ולא את החברות.

הוועדה מותחת ביקורת על משרד התחבורה כי על אף שמאז תחילת המלחמה בצפון פסקו הטיסות, לא פעל המשרד להסדרת הטיסות לצפון, למרות שהתקיימו דיונים. רק משפורסמו המודעות בעיתונים וזומן דיון בכנסת, מצא המשרד לנכון לטפל בנושא.

הוועדה תובעת ממשרד התחבורה להאיץ את כל המהלכים המכרזיים להבטיח את המשך הטיסות הסדירות לצפון הארץ.

מלי סיטון:

אני רוצה להדגיש נקודה מסוימת ולומר שמשרד התחבורה, מיד כאשר הופסקו הטיסות לקריית שמונה, שקד וקיים אין סוף דיונים, רובם בראשותו של המנהל הכללי, שאני מתנצלת בשמו שאינו יכול להיות כאן, כי הוא עזב אתמול לפני הצהרים ויצא לנסיעה בתפקיד בחוץ לארץ. המשרד נדרש לסוגיה, המשרד אסף אליו הן את המפעיל והן את עיריית קריית שמונה וניסה לקיים גישור ופישור ביניהם, אולם לא צלחה דרכו.

לכן הגיע המנהל הכללי של המשרד, על דעת שר התחבורה, לפתרון שמונח לפניכם. הפתרון אליו חתר המנכ"ל הוא שימשיכו להיות הטיסות לקריית שמונה ובהסכמת מפעיל הטיסות יהיו טיסות לראש פינה, והנוסעים שמקורם או ייעדם קריית שמונה יוסעו על-ידי המפעיל במסגרת רכב שיסיע אותם.

היו"ר משה כחלון:

אבל הוא לא מתקיים.

מלי סיטון:

הוא מתקיים. הטיסות מגיעות לראש פינה ויש רכב שמסיע את הנוסעים לקריית שמונה.

אני מתנצלת בשמו של המנכ"ל על שלא העביר עותק מהפנייה ליושב-ראש הוועדה, אבל אני יודעת שהוא שוחח עם חברת הכנסת נוקד ועדכן אותה בקטע הזה.

אבנר ירקוני:

רק למען הפרוטוקול. הוא כתב אתמול את המכתב למפעיל קריית שמונה. אני רוצה להסב את תשומת לב הוועדה שהמפעיל במנחת קריית שמונה עוד לא ענה על המכתב.

לאה ורון:

מי מממן את הרכב מראש פינה לקריית שמונה?

מלי סיטון:

מפעיל הטיסות.

היו"ר משה כחלון:

אני תמה על כך שהכול נעשה אתמול. יכול להיות שזה נעשה עקב הדיון שאנחנו מקיימים כאן היום.

מלי סיטון:

לא. אני יכולה להציג ליושב-ראש הוועדה שרשרת התכתבויות שנערכה בכל החודשים האחרונים, כולל סיכומי דיון שהיו.

אלי גבאי:

דנו, כתבו ודיברו, אבל בשורה התחתונה הגענו לכאן. היו צריכים לגמור את הכול לפני שהגענו לכאן.

מלי סיטון:

אני רק רוצה להזכיר שחילוקי הדעות הם בין מפעיל המנחת למפעיל הטיסות.

אלי גבאי:

ואיפה אתם? איפה משרד התחבורה?

מלי סיטון:

הוויכוח הוא ויכוח מסחרי, הוויכוח הוא על עלויות כספיות, ולכן יש הסדר ביניים שהמנכ"ל הגיע אליו עם חשיבה לטווח הרחוק יותר.

היו"ר משה כחלון:

אנחנו ככנסת מפקחים על עבודת הממשלה, לא על עבודתו של טמיר ולא על עבודתו של המפעיל. אתם הכתובת שלנו. לכן הפניות שלנו הן אליכם ואתם צריכים לטפל בנושא. לכן הוועדה פונה אליכם, ואני חושב שזו הדרך הנכונה. אין לי יכולת חוקית לפנות לטמיר אלא לעשות זאת באמצעותך.

מלי סיטון:

אין ספק. רציתי לחדד שההתנהלות של המשרד מול כל הגורמים הרלוונטיים בסוגיה הזאת, כבר מתנהלת חודשים.

דוד טל:

זו הבעיה.

אורית נוקד:

הדבר החשוב הוא שהנושא הזה יוסדר. כמציעת ההצעה אני רוצה לבקש ממך שתמחק את המשפט בו נאמרה ביקורת על משרד התחבורה שלאורך כל הדרך טיפל בנושא. היה שם משפט שבשלו הזדעקה היועצת המשפטית של משרד התחבורה. אני עומדת בקשר עם מנכ"ל המשרד וגם השר באופן אישי מודע לכך.

אני רוצה לבקש שתוך שבועיים נקבל מכתב ממנכ"ל משרד התחבורה – ואני מבקשת מהיועצת המשפטית של המשרד לדאוג לכך – בו הוא יודיע לנו מה קורה בתקופת המעבר.

מלי סיטון:

זה כתוב בפסקה הראשונה במכתב.

אורית נוקד:

אני לא קיבלתי את המכתב. השאלה היא איך מבטיחים שתהיינה טיסות סדירות מקריית שמונה למרכז.

היו"ר משה כחלון:

חברת הכנסת נוקד, אני מתחתי ביקורת בשני מישורים. פעם אחת על כך שלא קיבלתי את המכתב, ועובדה שלא קיבלתי אותו, ופעם שנייה, עובדתית, שעד היום אין טיסות לקריית שמונה. אם יש לי טעות באחת העובדות, תאמרי לי ואני אתנצל.

מלי סיטון:

על הפעם הראשונה אנחנו מתנצלים.

ניסים מלכה:

לא נראה לי שיהיו טיסות כי אם המנכ"ל יחליט על מכרז, המפעיל יוציא צו להפסיק את זה וייכנסו לעניינים משפטיים ובינתיים לא יהיו טיסות.

היו"ר משה כחלון:

תודה רבה לכולם. הדיון נעול.

**הישיבה ננעלה בשעה 11:00**