**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 287**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שלישי, כ"ד בתמוז התש"ע (6 ביולי 2010), שעה 9:05**

**סדר היום:** הצעת חוק רשות התעופה האזרחית (תיקון), התש"ע-2010.

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

יצחק וקנין – היו"ר

**מוזמנים**:

עו"ד רון חלפון - לשכה משפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

יצחק רז - החוקר הראשי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

אבישי פדהצור - סגן יועמ"ש, רשות התעופה האזרחית

גדי רגב - ראש מטה תעופה, רשות התעופה האזרחית

רננה שחר - יועמ"ש, רשות התעופה האזרחית

עמיר שלום - מנהלת תחום רישוי עובדי טיס, רשות התעופה האזרחית

יואב בראל - מנהל תחום תקינה מבצעים, רשות התעופה האזרחית

רן בג - ראש תחום תעופה ספורטיבית, רשות התעופה האזרחית

אילון טל - ראש אגף פיקוח ובקרה, רשות שדות התעופה

רינה פאר - משנה ליועץ המשפטי, רשות שדות התעופה

מיכה פרלמן - אגף תקציבים, משרד האוצר

מאור שטיינמן - מחלקת ביטוח כללי אגף שוק ההון, משרד האוצר

יערה למברגר - ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

רויטל קסטרו - מנהלת תחום תשתיות תחבורה, משרד הפנים

פקד יעל אהרונוביץ - ק' מדור תחקירים במשטרה, המשרד לביטחון פנים

סא"ל יהורם מזרחי - חיל האוויר, ראש ענף תעבורה

קמ"ש אריאל סימון - מפקדת פרקליט צבאי, ק' ייעוץ ליועמ"ש חיל האוויר

עו"ד רוני סטבקובסקי - עו"ד בלשכה המשפטית, אל-על

עומר שלו - יועץ משפטי ומזכיר חברת אל-על

דוד גורודצקי - חבר ועד אגודת התעופה הכללית

אודי זהר - יו"ר קלוב התעופה

עמרי טלמון - מנכ"ל קלוב התעופה

אברהם קמחי - חבר הנהלת קלוב התעופה

עו"ד גלעד קפלנסקי - נציג אגודת פקחי הטיסה

ד"ר בנימין קלנר - רופא, החברה הישראלית לרפואה תעופתית

בועז חטיבה - יו"ר איגוד הטייסים

גדי אריאל - חבר מועצה, איגוד הטייסים

**מנהלת הוועדה**:

לאה ורון

**ייעוץ משפטי:**

איתי עצמון

**רשמת פרלמנטרית**:

יפה קרינצה

**הצעת חוק רשות התעופה האזרחית (תיקון), התש"ע-2010.**

היו"ר יצחק וקנין:

בוקר טוב, אני פותח את הישיבה בנושא הצעת חוק ההתייעלות הכלכלית (תיקוני חקיקה ליישום התוכנית הכלכלית לשנים 2009-2010), התשס"ט-2009. הייתי רוצה כמה מילים מקדימות ואחר כך אגיד מה אני חושב.

מיכה פרלמן:

כחלק מהצעת החוק של ההתייעלות הכלכלית לשנות התקציב של 2009-2010 הוספנו את סעיף 30, שמטפל בחוק רשות תעופה אזרחית ומנסה לעשות את ההתאמות הנדרשות בעקבות המלצות הוועדה הבין-משרדית שהוקמה כדי לנסות לחזק את עצמאותה של רת"א, וזאת גם בעקבות ההמלצות של ה-FAA, לאור כל הנושא של דירוג התעופה.

השינויים עצמם, שאנחנו עושים בנוסף לדברים שכבר נעשו כדי לחזק את עצמאותה של רת"א, הם בעיקר בתחום התקציב והעצמאות התקציבית שלה - העצמאות הארגונית כבר טופלה במרוצה השנים. השינויים האלה באים לתת למנהל רת"א סמכויות כמו מנהל של תקציב, כפי שמוגדר בחוק יסודות התקציב, דומה למה שיש למנכ"ל משרד,וזה סמכויות לגבי ביצוע שינויים בתקציב של רת"א.

לאה ורון:

מה גובה התקציב השנתי של רת"א?

מיכה פרלמן:

כ-50 מיליון שקלים.

לאה ורון:

אתה יכול לפרט מה החלק שמגיע מתוך האגרות ומה החלק - - - ?

מיכה פרלמן:

זה בערך חצי חצי, זה בערך 26 מיליון שקלים מאגרות ו-26 מיליון שקלים מהתקציב. ייתכן שנבצע שינוי לקראת השנים 2011-2012 לאור האגרות החדשות ולאור הפעילות של רת"א, אבל בסדרי גודל זה, פחות או יותר, היחס. התקציב הזה, בעקבות המלצות הצוות הבין-משרדי, הוא עם מעט תקנות יחסית. גם זה חלק מהעקרונות של שמירה על עצמאות רת"א.

יערה למברגר:

יש לזה משמעות מבחינת המעבר - - -

מיכה פרלמן:

זה גם בהתאם למדיניות הממשלה, לצמצם תקנות תקציביות באופן כללי. למנהל רת"א יש יותר גמישות בהפניית מקורות בין נושאים שונים בתקציב. להוסיף על זה את השינויים שבאנו לעשות בחוק הזה, שנותנים לו עצמאות לגבי ביצוע שינויים בין התקנות. החוק בא להסמיך אותו לעשות את זה בהתייעצות אתנו, הוא לא צריך אף אחד ממשרד התחבורה כדי לבצע את התיקונים האלה.

לאה ורון:

אבל הוא כן צריך את האוצר.

מיכה פרלמן:

תמיד צריך את האוצר. בנוסף, החוק נותן סמכויות בקשר להגדרת המקורות והשימושים של התקציב הזה, היעדים שלו, הרזרבות. הוא משלים את התמונה התקציבית מבחינת העצמאות של רת"א, נותן לרת"א עצמאות מלאה מבחינה תקציבית. אפשר להגיד שאין עצמאות גדולה יותר מזה, ככל שיש למנהל בממשלה לגבי הסעיפים התקציביים שלו ולגבי התקנות התקציביות. למעשה, ככה אנחנו עובדים בפועל, עקב שיתוף פעולה מלא של משרד התחבורה. הלכה למעשה אנחנו מבצעים את החוק הזה עוד לפני שהוא נכנס לתוקף, אבל חשוב שהוא ייכנס כדי שיהיה לזה בסיס חוקי.

לאה ורון:

לעצמאות הזאת שאתם מציעים יש תקדימים בגופים אחרים?

מיכה פרלמן:

ככל הידוע לי, כן. ליחידות סמך יש לא מעט סמכויות לגבי התקציבים שלהן. אני לא יודע להגיד אם בתוך משרד התחבורה למנהלת השירות המטאורולוגי – שגם הוא יחידת סמך – יש את אותן סמכויות. לדעתי, פחות. לא עשו אותם תיקונים שאנחנו רוצים לעשות פה לגבי השינויים התקציביים שהיא רוצה לעשות בתקציב שלה, זה נראה קצת אחרת. אני חושב שרשות המים נהנית מסוג אחר לגמרי של עצמאות, גם היקפי התקציב שם אחרים לגמרי וייעודי התקציב שם אחרים לגמרי.

היו"ר היו"ר יצחק וקנין:

מה קורה ברשויות אחרות מבחינת היקף התקציבים? אם הייתי רוצה להשוות אליהן את רת"א, מבחינת סדר גודל התקציב? לא שאני לא יודע, אני יודע.

מיכה פרלמן:

סדר גודל של רשות המים הוא למעלה ממיליארד שקלים. חלק גדול מהתקציב הוא תקציב פיתוח, שנועד להתפלה, אחזקה ופיתוח. סדר גודל התקציב שם מחייב כנראה טיפול מעט שונה, אבל באופן מהותי אין הבדל עמוק. סדר הגודל של תקציב רת"א הוא 50-60 מיליון בפועל. מכל הבחינות האחרות אין שום הבדל. היום להוציא כסף מהתקציב של רת"א ולהעביר אותו למשרד התחבורה או למשרד אחר, יש את אותו פיקוח פרלמנטרי. זאת אומרת, זה לא משהו שמנהל רת"א יכול לעשות, זה גם לא משהו שמשרד האוצר יכול לעשות, בלי אישור ועדת הכספים. בהיבט הזה אין שום הבדל בין רשות המים או כל רשות אחרת לבין רת"א, מבחינת הפיקוח הפרלמנטרי.

היו"ר יצחק וקנין:

מה ההגדרה החוקית של רת"א?

מיכה פרלמן:

היא יחידת סמך.

היו"ר יצחק וקנין:

למה שלא נעשה אותה רשות עצמאית? אתן דוגמה שאני מכיר. במקרה, כסגן שר, הייתי ממונה על הרשות לשיקום האסיר.

יערה למברגר:

זה תאגיד סטטוטורי?

היו"ר יצחק וקנין:

כן, רשות לשיקום האסיר. הייתי גם ממונה על רשות הדואר, לפני שהפכה לחברה. אני רוצה להגיד שני דברים קיצוניים. לרשות הדואר יש תקציב כללי של 1.5 מיליארד שקלים, לרשות לשיקום האסיר יש 20 מיליון שקלים. הייתי רוצה להבין למה לא הולכים לתת לה את העצמאות, כי באמת אנחנו רוצים לתת לה עצמאות.

מיכה פרלמן:

היתה ועדה בין-משרדית שעסקה בדיוק באיך אנחנו אמורים לתת את העצמאות הזאת לרת"א. זו הייתה ועדה בהובלת מנכ"ל משרד התחבורה, ומשרד המשפטים ומשרד האוצר היו שותפים לוועדה הזאת. הכול התנהל שם בשיתוף פעולה מלא. הוצגו המטרות וסוג העצמאות שרת"א מבקשים לעצמם בעקבות ההמלצות של ה-FAA. בוצע שם ניתוח מלא לכל הסוגים השונים של הרשויות הקיימות כיום במדינת ישראל, לרבות הרשות לשיקום האסיר, רשות המים. ממש בחנו כל מיני מודלים, לכל אחד מה יש יתרונות וחסרונות לבי המבנה הארגוני שלו. יש רשויות שיש להן כל מיני דירקטוריונים, ששם אף אחד לא שולט באמת על הדירקטוריון, ומה הוא יעשה כלפי אותה רשות ואותו תאגיד.

לאה ורון:

הייתה ועדה שעסקה בזה לאחרונה?

מיכה פרלמן:

כן. הגישה את ההמלצות ב-2009.

לאה ורון:

למה לא העברתם את המסקנות שלה לוועדה, על מנת שחבר הכנסת וקנין יוכל לעיין במסקנות? מה זה?

מיכה פרלמן:

בהצעת החוק אנחנו כותבים שזה בהתאם להמלצות הוועדה.

לאה ורון:

זאת אומרת, מה שאתה אומר זה שלא היינו ערניים מספיק לדברי הצעת החוק ולא הקדמנו לבקש את המסקנות של הוועדה?

רננה שחר:

זו טעות שלנו, לאה. אנחנו מתנצלים. אבל יש ועדה בין-משרדית.

לאה ורון:

זו ועדה שרת"א הקימה?

היו"ר יצחק וקנין:

אני מבין שמשרד התחבורה.

מיכה פרלמן:

ההמלצות האלה הועלו ואושרו על-ידי ועדת הכלכלה מיד לאחר קביעתן, לאור הדיונים הללו ועוד לפניהם. המושב הקודם של הכנסת נפתח בדיון בוועדת הכלכלה אודות כל מה שנעשה לשיפור דירוג התעופה הישראלי - - -

לאה ורון:

את זה אנחנו יודעים. זו הוועדה של האלוף במילואים עמוס לפידות.

מיכה פרלמן:

לא. זה תהליך שתיכף גדי רגב יציג.

לאה ורון:

אז אני לא יודעת על אילו מסקנות של ועדה אתה מדבר. אולי הזיכרון שלי מכשיל אותי.

מיכה פרלמן:

אז תיכף נפרט. בכל מקרה, אנחנו באים לפה כדי להשלים את המסקנות של הוועדה, וזו באמת טעות שלנו שלא הפצנו אותן כחלק מתהליך הדיון. המלצות הוועדה רוצות להסמיך את רת"א כיחידת סמך של משרד התחבורה. זה התקבל על-ידי שאול מופז שהיה שר התחבורה בזמנו, מנכ"ל משרד התחבורה דאז גדעון סיטרמן, זה היה מקובל על משרד המשפטים ומשרד האוצר. אגב, כמו שיש היום עוד כמה יחידות סמך במשרד התחבורה ויותר מזה, הוחלט לעבות את העצמאות שהדבר הזה נותן לה בתחום תקציבי נפרד, והשינויים שאנחנו מציעים לעשות בחוק הם כדי להגביר את העצמאות של מנהל רת"א לגבי התקציב שלו. אשמח אם יערה תאמר עוד כמה מילים לגבי הוועדה. היא ליוותה אותה מקרוב, אני הצטרפתי רק בסוף.

יערה למברגר:

אני רוצה קודם להגיד מילה על עניין הרשויות. המילה "רשות" קצת מבלבלת, כי היא משמשת לסוגים שונים של גופים מבחינה תאגידית. משתמשים במילה "רשות" גם לגוף כמו הרשות לניירות ערך, שהיא תאגיד סטטוטורי, ציבורי, וגם לרשות להגבלים עסקיים, שהיא יחידה פנים-ממשלתית בתוך משרד התמ"ת. זאת אומרת, כשאנחנו אומרים "רשות", המילה הזאת הרבה פעמים לא נותנת לנו את התשובה מה הגוף הזה באמת. זו מילה שגורה ואנחנו משתמשים בה, אבל היא לא מילה שמגלה לנו מבחינה משפטית. לכן, מבחינתי רת"א היא רשות, אבל זה לא אומר אם היא תאגיד. הרשות לשיקום האסיר, למיטב זכרוני, היא תאגיד ציבורי.

היו"ר יצחק וקנין:

לדעתי, היום המשרד רוצה להחזיר אותה כיחידת סמך של משרד הרווחה, אבל יש התנגדות של השר לעשות את המהלך הזה.

יערה למברגר:

אני מודה שאני לא מכירה מספיק את הרשות לשיקום האסיר.

לגבי רשות התעופה האזרחית - ואנחנו עושים את הבחינה הזאת לגבי כל מיני רשויות בהקשרים שונים – אנחנו בוחנים לאור מטרות הרשות, תפקידיה, האם מתאים שהיא תהיה בתוך המשרד, בתוך המדינה עם עצמאות מסוימת - למשל כיחידת סמך - ולתת לה את המכסימום של העצמאות האפשרית במספר היבטים, ביניהם גם ההיבטים התקציביים, או שמתאים שזה יהיה תאגיד ציבורי על כל המשמעויות של זה, שזה קשור גם לשליטה ופיקוח של הממשלה. למשל, יש אופי שלטוני מסוים של סמכויות שאי אפשר לתת לתאגיד ציבורי ואפשר לתת רק לרשות שהיא בתוך המדינה. לכן, אחרי שהוועדה הזאת - שבין היתר הייתה בה הגברת עדנה הראל כנציגת משרד המשפטים בוועדה - בחנה את העניין הגיעו למסקנה שלא מתאים שזה יהיה תאגיד ציבורי, מתאים שזה יהיה בתוך משרד התחבורה כיחידת סמך, אבל עם מירב העצמאות שאפשר לתת בתוך המדינה. חלק מהצעדים שנעשו לתת עצמאות הם צעדים שלא נדרשים להליכי חקיקה.

לאה ורון:

מי עמד בראש הוועדה?

יערה למברגר:

מנכ"ל משרד התחבורה דאז, גדעון סיטרמן. זה היה לפני שנה וחצי.

גדי רגב:

עבודתה הסתיימה בפברואר 2009.

יערה למברגר:

חלק מהצעדים לא נדרשו לחקיקה או לתקנות, הם נעשו בהליכים פנים ממשלתיים, נעשו שינויים מסוימים. היה עניין מסוים שהיה צריך תיקון חקיקה בשבילו, ואני חושב שזה הנושא שאנחנו מדברים עליו היום.

לעניין ההיבט של תקציב הרשות - האם זה יהיה במסגרת תחום פעולה נפרד, סעיף פעולה נפרד, אני חייבת להגיד שיש בחקיקה רשויות פנים ממשלתיות שיש להן סעיף נפרד, יש רשויות שיש להן תחום פעולה נפרד. זו לא הרשות היחידה שרשומה כתחום פעולה נפרד. ניסינו לעשות פה מדיניות תקציבית של משרד האוצר לגבי חלוקה לסעיפים ותחומים, אבל אמרנו שאנחנו רוצים לראות מה המטרה שלנו פה, ואם המטרה שלנו היא לתת עצמאות לרת"א, איפה זה רלוונטי לעצמאות. לקחנו את חוק יסודות התקציב וקראנו אותו בעיון והסתכלנו על ההגדרה של ממונה על סעיף תקציב, שמוגדר בסעיף 1 לחוק יסודות התקציב ומשמש לכל אורך החוק במספר הקשרים. לגבי סעיפים תקציביים ככלל, הממונה זה השר שקבעה הממשלה בהודעה על הוועדה או מי שהשר מינהו לכך.

אמרנו שאנחנו רוצים לראות את רת"א כמו ממונה על תחום תקציב ונראה איפה זה רלוונטי, אז עברנו על סעיפים חוק. למשל, סעיף 3א הוא סעיף שמדבר על תמיכות. תמיכות זה לא רלוונטי לרת"א, רת"א לא מחלקת תמיכות. אם הסעיף לא היה רלוונטי לא מצאנו שצריך לעשות את ההתאמה, זה סעיף שבכלל לא קשור לפעילותה. סעיפים 9, 11א ו-12ד הם סעיפים שקשורים לפעולתה של רת"א ולכן אמרנו שלעניין הסעיפים האלה יראו אותה כממונה על סעיף תקציב. זאת אומרת, דה פקטו בהקשרים האלה זה כאילו מדובר בסעיף תקציבי נפרד. מנהל רת"א הוא ממונה על סעיף תקציב.

לאה ורון:

את יודעת מה היה מעניין לראות, גברת למברגר? מה רצתה הכנסת ב-2005 כאשר היא תיקנה את החוק והקימה את רת"א כרשות, מה היא רצתה לעשות לגבי רת"א ומה היא נאלצה לעשות ביחס לעצמאות התקציבית של רת"א. זה לא פחות מעניין מאשר לבדוק את חוק יסודות התקציב. האנשים בוועדת הכלכלה, הצוות המקצועי של ועדת הכלכלה, יודע לראות ולהגיד שהכוונה של חברי הוועדה הייתה שרת"א תהיה כמו הרשות להגבלים עסקיים, כמו רשות הגז הטבעי, כמו הרשות לשירותים ציבוריים – חשמל.

איתי עצמון:

בדקנו בפרוטוקולים מ-2004 ויש כאן אמירות מאוד ברורות, גם של יו"ר הוועדה דאז חבר הכנסת שלום שמחון, גם של שר התחבורה דאז, מאיר שטרית, שהם רוצים רשות עם תקציב עצמאי, חיצוני למשרד התחבורה. שר התחבורה אומר: "המשמעות - בתקציב משרד התחבורה יופיע סעיף נפרד, שזה יהיה תקציב רשות התעופה האזרחית". לאחר מכן, בדיונים מתקדמים יותר אומר השר שהם נאלצו להתפשר ובמקום סעיף תקציב יהיה מדובר על תחום פעולה נפרד. אנחנו רוצים להבין מה המשמעות, מכיוון שיש שורה ארוכה של רשויות ממשלתיות, שיש לגביהן סעיף תקציב נפרד. אני מתייחס גם לדברים של עורכת הדין למברגר - אם באמת יש סעיפים בחוק יסודות התקציב שהם לא רלוונטיים, אז בכל מקרה זה לא רלוונטי. מדוע לא לקבוע זאת כסעיף תקציב נפרד?

מיכה פרלמן:

בחנו שוב והתחלנו מהמטרות. בסוף, כשבחנו את מטרות העצמאות ואיך להשיג את המטרות – ואם נעבור על המטרות האלה בפרוטוקולים מטרה אחר מטרה ונבחן האם אנחנו משיגים את זה בקביעת תחום תקציבי נפרד לעומת סעיף תקציבי נפרד, אני חושב שנשכנע את הוועדה שאין שום הבדל מהותי מבחינת היכולות והעצמאות של מנהל הרשות לגבי התקציב, בין אם זה נמצא בתחום פעולה או בסעיף תקציבי נפרד.

מעבר לזה, באופן כללי יש מדיניות של הממשלה לא לפתוח תקנות חדשות, סעיפים חדשים ולא לעשות מבנה סרבולי. המבנה של הסעיפים התקציביים נועד לעשות תהליך יותר ארגוני ומבני של תקציב המדינה וליצור זיקה בין הגופים השונים תחת אותו תקציב. למשל, לא מדובר פה בחשבות נפרדת, גם לאור המלצות הוועדה, ולא מדובר ברשות פיקוח חיצונית, כמו שרשות ההגבלים העסקיים היא באיזשהו סעיף סל, ששם כל רשויות הפיקוח החיצוניות נמצאות. פה הוחלט, גם בוועדה וגם כחלק - - -

היו"ר יצחק וקנין:

לרת"א תהיה חשבות נפרדת או שתהיה תלויה במשרד? ואם החשב של המשרד מחליט שהוא לא מאשר פעילות מסוימת?

מיכה פרלמן:

כמו שחשב רת"א יכול להחליט אותו דבר.

היו"ר יצחק וקנין:

זה לא בדיוק.

מיכה פרלמן:

הוחלט שאחד מסגני החשב במשרד התחבורה, שהוא אחראי בלעדית על רשות התעופה האזרחית ואמור לתת להם את מלוא תשומת הלב.

היו"ר יצחק וקנין:

מה שחסר לנו זה פרוטוקול הוועדה או החלטות הוועדה, בדיוק מה היה הסיכום שבסופו של דבר החלטתם ללכת לכיוון הזה. זה מה שחסר לנו כוועדה. עברתי על החומר ואני מבין שזה לא הגיע אפילו למזכירות הוועדה.

מיכה פרלמן:

אני מצר על כך ונשלח אותו בתום הדיון, כמה שעות אחרי. אבל אחרי שאסיים את דבריי, חשוב לי לשמוע את רשות התעופה האזרחית ולשאול אותם האם לאור השינויים האלה הם עומדים במה שהגדירו לעצמם כחלק מהמהלכים להעלות את דירוג התעופה של ישראל, חלק מההמלצות של ועדת לפידות? האם היום הם מממשים את העצמאות הזאת במידה ראויה? אם, הלכה למעשה, אנחנו עומדים באותם דברים, אני חושב שזה מבחן שחשוב לי לשמוע וגם להשמיע בפני הוועדה מעבר לכל הדיונים הרשמיים.

אני חושב שאין טעם להוציא אותם מסעיף משרד התחבורה לאף עניין. אני חוזר על דבריי ואומר שהתקציב מוגן. זאת אומרת, אי אפשר לקחת את הכסף הזה בלי פיקוח פרלמנטרי, לא יותר ולא פחות מאשר אם זה היה בסעיף תקציבי נפרד. לאור התיקונים שיערה התחילה לדבר עליהם, יש להם את כל העצמאות שיכולה הייתה להיות להם לו היו בסעיף תקציבי נפרד. אפשר לעבור מטרה מטרה ולבדוק האם השיגו אותה. להערכתי, זו הייתה הכוונה שלנו וזה מה שהשגנו. אני ממליץ לשמוע את רשות התעופה האזרחית.

איתי עצמון:

כאשר מבצעים קיצוץ בתקציב משרד התחבורה, האם גם תקציב רת"א יפגע? אני מדבר על קיצוץ פלאט.

היו"ר יצחק וקנין:

אם עושים פלאט 4%, האם התקציב הזה גם יפגע?

מיכה פרלמן:

האמת שזו דוגמה טובה. אל"ף, אין שום הבדל אם הם היו בסעיף נפרד או לא, הקיצוץ היה חל עליהם או לא חל עליהם באותה מידה. ספציפית לגבי השנים הבאות, הצלחנו להחריג את רשות התעופה האזרחית מהקיצוצים הרוחביים. הם בתחום תקציבי נפרד, הם יחידת סמך, הצלחנו להפריד אותם משאר המשרד והם מוחרגים לקיצוצים האלה ובהיבטי כוח אדם. אנחנו שומרים על הדבר הזה, שומרים על רת"א כגוף עצמאי חזק. אנחנו מנסים עדיין לבנות את רת"א ולחזק אותה ולכן היא הוחרגה, לפחות לשתי שנות התקציב הקרובות. זו דוגמה לכך שההפרדה לתחום אולי השיגה את מטרתה.

אודי זהר:

מה שנאמר מדויק חלקית, כי מדינת ישראל הגדירה שלוש שנים שבהן לא ייגעו בתקציב רת"א ולכן לא נגעו בתקציב רת"א. הסכנה שהקיצוצים יתחילו להגיע היא סכנה שאתם העליתם, והיא נכונה.

איתי עצמון:

אמרת שהמגמה כיום היא לא לקבוע סעיף תקציב נפרד לרשויות, אבל כשמסתכלים על רשויות שונות, כמו רשות סחר הוגן והגנת הצרכן, הרשות הממשלתית למים וביוב – שהן רשויות שהוקמו בחוק ההסדרים 2006, כלומר לא לפני עשרות שנים - כן נקבע לגביהן סעיף תקציב נפרד.

מיכה פרלמן:

אז אנסה לחדד את דבריי. לא לזה הייתה כוונתי. הכוונה שלי הייתה שאנחנו משתדלים לא לפתוח סעיפים ללא שנראה לנו שיש צורך אמיתי בכך. אם היה נראה שיש פה צורך במבנה חדש של תקציב ולפרק את הזיקה בין רשות תעופה אזרחית לבין משרד התחבורה בכל היבט אפשרי היינו אולי הולכים לכיוון הזה, היינו אולי מוסיפים את זה לאחד מסעיפי הסל שיש בהם הרבה רשויות. אבל מכיוון שבחלק מהדיונים, כמו שיערה אמרה, עלה שהם צריכים להיות חלק מהמשרד, גם בהיבטים ארגוניים, כדי להפעיל פיקוח שלטוני כזה או אחר, כדי לשמור על העצמאות המקצועית שלה זה יהיה כך. אגב, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, שיש לה את הסמכויות, החובות והעצמאות המקצועית המלאה, למרות שהיא גם יחידת סמך של משרד התחבורה, היא תחום פעולה נפרד.

לאה ורון:

אדוני, אם אני יכולה להמליץ בפניך, לדחות את הישיבה לשבוע הבא ועד אז נפנה למרכז המחקר והמידע של הכנסת. הוקמה שם יחידה שכל תפקידה לבדוק את נושא התקציב ונבקש מהם במהלך השבוע לבחון את כל הנושא הזה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני צריך גם את ההמלצות של הוועדה.

לאה ורון:

בוודאי. הוא אמר שהוא יביא לך עוד היום.

מיכה פרלמן:

אני מציע שבכל מקרה נשמע את דברי רשות התעופה האזרחית לפני שנקבל החלטה בעניין, כי אני חושב שבסופו של דבר מבחן העמידה בדרישות של ה-FAA הוא המבחן החשוב פה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מציע שברגע זה נשמע את רשות התעופה, מיד אחר כך אסגור את הישיבה בנושא. ביום שלישי הבא נפתח את הדיון ב-8:30 רק בנושא הזה ונסיים אותו, נצביע ונתקדם.

גדי רגב:

הייתי שותף לדיונים האחרונים של הוועדה. אכן, כתוצאה מאותה ועדה נעשו שינויים דרמטיים, מאוד גדולים, בכל צורת עבודתה של רת"א, בסמכויות רת"א וביכולות שלה לתפקד. בתוך הוועדה – ותראו בטח את סיכום הוועדה - יש שינויים משמעותיים בתחום התקציב. באמת היום אנחנו מתעסקים עם זה בצורה ישירה, אמנם דרך כלי שנקרא משרד התחבורה. ענייני העבודה שלנו בתחום התקציב זה ישירות בינינו לבין האוצר. בתחום המשפטי חלו שינויים מאוד משמעותיים. הרבה מאוד תחומים שבעבר לא נעשו בתוך רת"א כמו ועדות מכרזים, ועדות נסיעות, ועדות הדרכה, שתמיד היינו צריכים לרוץ למשרד התחבורה - קיבלנו אותם דרך אותה ועדה לבחינת עצמאותה של רת"א.

מיכה פרלמן:

אוסיף דוגמה נוספת ליכולת ההחרגה הזאת שעשינו. למרות שמשרד התחבורה כולו נמצא בחריגה אדירה של כוח אדם ונמצא בוועדת חריגים, רשות התעופה האזרחית פטורה מזה, היא מוחרגת לצורך העניין הזה והיא יחידת סמך בפני עצמה, נמדדת ונבחנת בפני עצמה בעמידה ביעדי התקציב.

גדי רגב:

בכל הנושאים שקשורים במשאבים לרת"א – בתחומי התקציב, בתחומי כוח האדם תקנים. רק בשנה האחרונה קיבלנו מספר לא קטן של תקנים אחרי שהסברנו צרכים מאוד מהותיים, שנובעים מענייני הקטגורי 1, 2 וה-FAA. יש לנו כתף ישירה, מאוד טובה, באוצר ומערכת ישירה מולם.

אני יכול להגיד בהקשר הזה, בתור האחראי על המשאבים ברת"א, שמאז עבודת הוועדה חלו שינויים דרמטיים לצד החיובי ברת"א. העניין של ההחרגה מקיצוץ – אכן הוחלט שרת"א מוחרגת מאותם קיצוצים. ההיפך, מכיוון שחלק מההכנסה שלנו היא תלוית אגרות אנחנו מקבלים כתף חמה מהאוצר למימוש הדברים האלה ופועל להגדלת התקציב, אחרי שאנחנו מציגים את הצרכים לאוצר. אני יכול להגיד שאכן חלו שינויים דרמטיים כתוצאה מאותה ועדה.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה. כמו שאמרתי, אני נועל את הישיבה בנושא הזה. ביום שלישי הבא נפתח את הישיבה, ואני מקווה שעוד היום תשלחו אלינו את מסקנות הוועדה על מנת שנוכל לעבור עליהן. אנחנו גם נעביר את זה למחלקת המחקר והמידע של הכנסת וביום שלישי נצביע על החוק. אני נועל את הישיבה.

**הישיבה ננעלה בשעה 9:35.**