

פרוטוקול מס' 135

מישיבת ועדת הכספים
מיום ה' כ"ד בתשרי תשל"ה - 10.10.74, בשעה 10.00

נ כ ח ו :

חברי הוועדה:

י. קרבמן
ש. ארליך
י. גולן
ב.צ. חלפון
ע. פיינרמן
ג. פת
ח. קורפן

מוזמנים:

היועץ הכלכלי לוועדה	-	א.נ. פלוג
היועץ המשפטי לוועדה	-	ג. קיטרון
מינהל הכנסות המדינה	-	מ. נוי דרפר
מינהל הכנסות המדינה	-	י. תמיר
מינהל הכנסות המדינה	-	מ. דר-זיו
מינהל הכנסות המדינה	-	א. דובנוב
מינהל הכנסות המדינה	-	ס. מועלם
משרד התחבורה	-	ג. אשל
משרד התחבורה	-	מ. סינץ
מנכ"ל חברת אל-על	-	מ. בן-ארי
מזכירת החברה	-	ל. וולק
חשב החברה	-	מ. זינגר
עורכת-דין, יועצת משפטית	-	י. חריש
חברת אל-ים	-	י. רקנאטי
חברת אל-ים	-	ד. תדמור
חברת אל-ים	-	א. טובבין
לשכת הספנות	-	מ. אופנהיימר
חברה להובלת פרי הדר	-	מ. פגלין
חברה להובלת פרי הדר	-	מ. גוטמן
חברה להובלת פרי הדר	-	מ. רפאלי
מנכ"ל חברת צ"ם	-	י. רותם
מזכיר החברה	-	ח. יערי
רואה חשבון (קסלמן וקסלמן)	-	י. אפט
אגוד הבנקים	-	מ. טולצ'נסקי
אגוד הבנקים	-	ג. לויטי
אגוד הבנקים	-	מ. מאיר

רשמה:

נ. רינגלר

סדר-היום: א. חוק לתיקון פקודת מס-הכנסה (מס' 11), תשל"ד-1974;

אני פותח את הישיבה.

היו"ר י. קרגמן:

א. חוק לתיקון פקודת מס הכנסה (מס' 11), תשל"ד-1974.

אני מקבל בברכה את מר בן-ארי, מנכ"ל אל-על ואת עובדיו. ברצון נשמע את ההשגות שלכם לגבי אותם סעיפים לחוק שלא-על יש עניין בהם.

מ. בן-ארי:

אציג את הדברים באופן כללי ועקרוני ואם תהיינה שאלות משפטיות - יושבים איתן כאן

מומחים שישיבו על השאלות.

אנחנו מתייחסים לסעיף 3(א) (4) להצעת החוק המציע לתקן את סעיף 5 של הפקודה ולהוסיף להכנסות שייראו כהכנסה המופקת בישראל "ריבית, דמי שכירות ותמלוגים ששילם תושב ישראל", ללא הבחנה למי והיכן שולמו התשלומים האמורים.

ההתייחסות שלנו מתמקמת בעיקרה על עניין הריבית. טענתנו היא שאין להטיל מס על ריבית שמשלמת חברת תעופה הפועלת בקוויים בינלאומיים לתושב חוץ בגין הלוואה או אשראי שנתקבלו לצורך פעילותה כחברת תעופה בקוויים בינלאומיים.

אני רוצה לעגן את הדיון הזה בשלוש נקודות מרכזיות: (א) חברת אל-על בפעילותה כחברת תעופה בקוויים בינלאומיים שונה לחלוטין ממרבית החברות אשר למענן ולטובתן חוקק סעיף זה, באשר חברת אל-על איננה בנויה מחברות-בת הפועלות בחוץ-לארץ, היא פועלת כחברת תעופה בקוויים בינלאומיים וכל סניף הוא רק סניף המשרת את כל המערכת ואין לו שום מעמד עצמאי. פירוש הדבר שדווקא אל-על תיענש על-ידי החוק הזה. אני מקווה שלא זאת כוונת המחוקק.

(ב) מרבית הפעילות המשקית שלנו היא בחוץ-לארץ גם בתחום ההכנסות וגם בתחום המימון. יתרה מזאת, על אף העובדה שהודות לפעילותנו והצבירה העצמית של החברה אנחנו מממנים את עצמנו ממקורות עצמאיים, כך עשינו גם בעבר, אני מקווה שנוכל להמשיך בזה גם בעתיד - לא פחות מ-60% מכל ההשקעות שלנו הן בבניה וציוד בחוץ-לארץ לצורך פעילותה הבינלאומית של החברה. הרי בעל המניות שלנו, שהיא ממשלת ישראל, מטילה עלינו את החובה למצוא מקורות מימון בחוץ-לארץ בשביל כל הפעילות שלנו וההון העצמי שלנו הוא מזערי בהשוואה לכל מה שקורה בחברה דומה. את המימון שלנו, בחלקו לרכישת ציוד, אנו מקבלים מהבנק לייצוא וייבוא של ארצות-הברית, שהחוק הזה אין לו תחולה לגביו, אין ניכוי מס מהבנק הזה לייצוא וייבוא. אנחנו מקבלים רק 45% מכלל ההשקעה, אחרי שאנחנו משקיעים את ה-10% הראשונים. בנקים זרים לא יכירו בחובת מס בישראל על הלוואות או אשראי שניתנו, נתקבלו והוחזרו בחוץ-לארץ, ואם תחול חובת מס כזו היא תיפול על שכמה של אל-על, כי תושב החוץ יתנה כי אם יחוס מס אזי אל-על תשלם את המס, או לחילופין: כי הריבית תיקבע בשיעור כזה שלאחר ניכוי המס הריבית נטו תתאים לשיעור הריבית שמלכתחילה ביקשו לקבל. יוצא איפוא שאת הנטל הזה מטילים על חברת אל-על. פרט לרכישת מטוסים אנחנו חייבים לפתח את התשתית שלנו בחוץ-לארץ, בין אם זה משרדים, מערכות קשר, ציוד קרקע וחלפים למטוסים. בכל הפעילות הזאת ופעילות הסניפים שלנו - זו עיקר הפעילות של החברה - אנחנו נזקקים להלוואות ומימון ביניים, למימון לטווח קצר ולמימון לטווח ארוך. גם בתחומים האלה אנחנו ניענש על-ידי החוק הזה. לפי הבנתי לא זאת היתה כוונת המחוקק.

חן קורפנו:

מה היה המצב החוקי הקודם?

מ. בן-ארי:

שום דבר לא היה. יתרה מזו, המחוקק וגם האוצר התחשבו במצב ייחודה של חברת התעופה והעקרון המנחה הוא שחברת אל-על לפחות באשר למערכת הסביבתית שמדינת ישראל היא האחראית לה היא יכולה להיות בעלת תחרות עם חברות אחרות.

(ג) אם היינו מפעל מסוג אחר ולא חברת תעופה בינלאומית בנקל היינו יכולים להטיל את תוצאת התייקרות המימון על שכס הצרכן. איננו יכולים להטיל זאת על הצרכן, כי אנחנו פועלים כחברת תעופה בינלאומית. על כן ייקור המימון יפול אך ורק על שכמה של חברת אל-על.

מ. בן-ארי:

מן הטעמים האלה אנחנו חושבים שיש צורך להנהיג שינויים בחוק עצמו. רצוי שזה יהיה בחוק, שידאגו לכך שהחברה בתחומים האלה לא תיפגע ותהיה פטורה מחשלוט ריבית, בגלל המצב הייחודי בו היא נמצאת - כחברת תעופה בינלאומית. אבל אם משום מה יוחלט שלא רוצים בכל דבר לעשות חקיקה, חרי במכוח שר האוצר להתקין תקנות. עדיף בעינינו שהדבר יוסדר על-ידי חקיקה. יש חקדימים לכך ואינני רואה סיבה שהדבר לא ייעשה כך.

ג. פת:

כמה חייבת היום אל-על ומה הריבית המשתלמת?
כמה תגדל עלות הריבית על-ידי 25% הנוספים?

מ. זינגר:

חברת אל-על שילמה השנה 18 מליון לירות ריבית על סך-הכל ההלוואות שהיו לה. היו לה הלוואות בסכום של 300 מליון לירות. ה-25% יהיו תוספת על ה-18 מליון. ההלוואות שתהיינה חייבות בניכוי מסוריבית חסתכמה ב-12.5 מליון דולר.

ג. פת:

מה התחזית היום לקבלת תוספת הלוואות?

מ. בן-ארי:

לפי תכנית ההצטיידות שלנו שאנו עומדים להביא לפני המועצה ולפני הממשלה בעתיד הקרוב ואחר-כך נביא לאישורכם - הרי בתקופה של 5 השנים הבאות ההשקעה תהיה 2 מליארד ל"י ומה אנחנו מתכננים לקחת הלוואות בסדר גודל של 400 מליון ל"י. מתוך 1-מליארד ו-400 אלף ל"י - 600 מליון ל"י יהיו מאגוזים; והיתר עלול לחול במסגרת חוק זה. התכנית כוללת ציוד לאווירונים, ציוד קרקע, רכישת 7 747 נוספים, החל מסוף 75/6, ו-4 מטוסים מדגם 747 גדולים, מהם 2 - ב"י, זה הדגם הקיים; ו-2 - ס"י, שאפשר להפוך למטוס מטען; 3 מטוסים א.ס.פ. - 100 מקומות פחות וטווח רחוק יותר.

ג. פת:

על ריבית המשתלמת למפקיד זר בדולרים אין 25%.
יווצר פה מצב אבסורדי לגבי הארץ לא תחול הגלולה

המרה, ולגבי חו"ל - כן.

י. גולן:

בדברי ההסבר כתוב: "עם זאת יקבע כי החיוב במס לא יחול על ריבית ותשלומים אחרים כאמור, אם הכספים שימשו מפעל קבע (סניף או עסק עצמאי) השייך לתושב ישראלי בחו"ל והם שולמו מאת מפעל הקבע; וזאת משום שבמקרה כזה יש לראות את העסק האמור כיחידה כלכלית עצמאית." כנראה שאתם לא רואים את סניף אל-על כיחידה עצמאית.

מ. נוידרפר:

כן רואים כיחידה עצמאית.

מ. בן-ארי:

זה מתייחס אך ורק לפעולות בינוי המתקיימות באותו סניף, וזה לא מתייחס לפעולות של מימון ביניים אשר אנחנו לוקחים בסניף אחד לצרכי המערכת כולה.

ע. פיינרמן:

בעקבות שאלת חבר-הכנסת גולן: נאמר פה שסניפים של חברה פטורים מהתחייבות במס. אני מניח שחלק מן ההלוואות נלקח לצרכים אלה וזה צריך לרדת מהסכום שנקבת. אני מבקש לדעת מהו מספרו של המרכיב הזה באל-על.

השאלה השניה היא לגבי הבנת הבקשה. פה מדובר גם בתשלומים אחרים. האם התכוונת רק לריבית?

מ. בן-ארי:

דיברתי על ריבית, דמי שכירות ותמלוגים. קראתי את כל הסעיף.

ע. פיינרמן:

האם יהיה זה נכון להעריך ששיעור מס-הכנסה וגביית 25% מכלל התשלומים יכולים להגיע בטור עולה מ-4 מליון ל-5-6-7-8 מליון, לפי תכנית ההצטיידות שרמזת עליה?

מ. בן-ארי:

המגמה ברורה. (א) זה דינמי ולא סטטי; (ב) אני דיברתי על הצטיידות, אבל הקחו למשל דוגמה של

מ. בן-ארי:

העסק שלנו הוא שיכולים להחחיל ב-100 אלף ל"י ולגמור ב-20 מליון ל"י. יש פה נקודה עקרונית, פרט לנקודה המעשית.

ע. פיינרמן:

לעניין מס-הכנסה של עובדי צוות אוויר. אנחנו יודעים שהעניין עומד לדיון משפטי. יכול להיות שאם האמר לנו שאתם מסכימים בנושא זה אז כל העסק יתקזז ומינהל ההכנסות יוותר על התביעה הזאת.

מ. בן-ארי:

דעתנו היא שמבחינה לאומית ומבחינה ציבורית וכן לפי התקדימים בחוץ-לארץ - ההסדרים הקיימים הם מוצדקים בהחלט. יחרה מזאת, הם קיימים 20 שנים.

ח. קורפן: מה מבחינה חוקית?

מ. בן-ארי:

אינני משפטן. אותי מעניין הצד המהותי ויכולים לשאול אותי לגבי הצד המהותי. הסדר זה קיים 20 שנים, הוא איפשר את השינוי המהותי שחל בהפיכתה של החברה לחברה בינלאומית ישראלית. לפי דרישת הממשלה ויתרנו על מערך שהוא יתרון לאל-על והצוותים - הצבת הצוותים בחוץ-לארץ. שם חסכו באש"ל ובבתי מלון.

אך ורק לפי הדרישות המוצדקות מבחינה לאומית של הממשלה ובנסיבות הקיימות הוכח הדבר שאי-אפשר היה לקיים במצב הנתון חברת העופה לאומית, כאשר אין שליטה מלאה ומיידית על כל כוח האדם והציוד. הרי האנשים האלה מבליים מחצית חייהם בחוץ-לארץ ושכרם בנוי מכך, שחוז מאש"ל, הוצאות שהיה של המשפחה וההוצאות שלהם הגענו למערך שקיבל את האישור המוסמך ביותר של ממשלת ישראל במשך 20 שנים. לפי דעתנו, נותר כעת למצוא את הפתרון הפורמלי הנאות כדי לתת את הגושפנקה הפורמלית להסדרים הללו.

ג. פת: השר לא הוציא תקנות בעניין הזה?

ג. קיטרון: לא.

ח. קורפן: מה יפריע לכם אם תשלמו מס-הכנסה כמו כל אזרחי המדינה?

מ. בן-ארי: אז מוטב שיהפכו את חברת אל-על למחלקה ממשלתית. חברת אל-על היא חברה מסחרית כלכלית הפועלת לפי

קריטריונים כלכליים.

ח. קורפן: אתם מתפארים בגרעונות שלכם.

מ. בן-ארי: מתמוטטים בגרעונות.

ח. קורפן:

גם כיום. 5 מליון ל"י רווחים לפני 3 שנים. באותה שנה אם היו מחייבים אתכם במס נסיעות על העובדים של החברה - כבר 5 מליון הל"י האלה אינם. זה רק עניין של הנהלת חשבונות.

מ. בן-ארי: אינני רואה את הדברים האלה קשורים אחד בשני בכלל. יכולתי לבוא ולהגיד, שעל-פי המקובל בעולם יש

הקלות בחברות תעופה אחרות.

ש. ארליך: עובדי חברת החשמל מקבלים חשמל בחינם. אינך יחיד.

מ. בן-ארי:

אני לא רואה בזה שום קונסנציה לאל-על וועדת הכספים, מלבד שר החבורה, שר האוצר וחברי מועצת המנהלים היודעים את המצב האמיתי של חברת אל-על מבחינה רווחית. מימון 60% מתכנית פיתוח אין לה אח ודוגמה. אני מטיל ספק אם יש עוד גוף משקי בארץ שעשה זאת, זה לא בא מעצמו.

ג. פת: אם היו משלמים מס-הכנסה, כמה זה היה מוסיף?

מ. בן-ארי:

קודם כל יש פה שלושה מעגלים. אין דבר קל יותר בשבילי מאשר לחזור לשיטה הקודמת - להפעיל את החברה מבסיסי חו"ל, להיפטר מכל הטובות הניתנות לצוותי האוויר ולייעל את אל-על. השיקול הלאומי הוא הסיבה היחידה שהדבר לא נעשה. קודם כל צוותי האוויר - לפי תחשיב שנעשה על-ידי נציב מס-הכנסה, זה צריך לעלות 70 מליון ל"י לשנה, בשנה הראשונה. רק תנאים סוציאליים ל-25 השנים האחרונות צריך לעלות 200 מליון ל"י. אני מוכן להגיד שייחכן מאוד שזה יעלה רק 150 מליון ל"י. ההשפעה על עובדי אל-על האחרים תהיה קטלנית, כי כאשר קברניט יקבל בחודש 40 אלף ל"י - אני רוצה לראות איזה עובד אל-על אחר יסכים לקבל זאת. אין לי כל ספק שחיה לזה הלשכה על המשק. יתרה מזאת, אני מקבל מחירים בינלאומיים ואני משלם לטייסים שלי משכורות בינלאומיות, לא לפי המידגם האמריקאי הגבוה, אלא לפי המידגם האירופאי הממוצע. אני לא יכול להעלות את מחירי הכרטיסים שלי. זאת אומרת, באופן מלאכותי יוטל על ממשלת ישראל לבטל את הבסיס הכלכלי של חברת אל-על לצרכים לא של חברת אל-על.

ש. ארליך: ביחס לחוק העניין ברור. מדוע אין לך כסף בקרדיט בנק?

מ. בן-ארי:

כי מר טיבור רוזנבאום הוא ידיד שלי. עניתי לך על דרך ההלצה; כיוון שלשאלה שלך היתה כוונה יסודית אשיב ברצינות. יש לנו מערכת בקרה בדוקה של כל הפעולות הפיננסיות של החברה. לחברה יש עודפים עונתיים בגלל הפרשים בין הרווחים בקיץ וההפסדים בחורף. בקיץ מצטברים סכומים גדולים ואילו בחורף אנחנו מפסידים כסף. אנחנו משתמשים במקורות האלה. יש לנו מערכת הפקדות מאוזנת, לא ספקולטיבית, אך ורק בבנקים קבועים מראש, כאשר בישראל הבנקים הם רק בנקים סולידיים לדעת כולם, ואותו הדבר בחוץ-לארץ. הפעילות הזאת היא לתועלת החברה. היא מקטינה את הריבית נטו שאנו משלמים, אבל אין לנו שום דבר שהוא מרוכז במקום אחד, אלא הכל מפוזר. שנית, בלי ספקולציות, איננו משקיעים בשום דבר, אלא אך ורק מפקידים בבנקים שעובדים בתנאים קבועים מראש.

היו"ר י. קרגמן:

כל הצרה היא שהבנקים עושים ספקולציות.

מ. בן-ארי:

אם בנק לאומי יכנס מחר לקשיים אני בתום לב יכול להגיד שהפקדתי כסף באחד הבנקים הסולידיים ביותר

במדינה.

ש. ארליך:

לדעתי, אינני רואה אפשרות שהכנסת תחוקק חוק לטייסים, שלירה שטרלינג היא לירה ישראלית. עובדים העובדים בחוץ-לארץ מקבלים תוספת חוץ-לארץ בדולרים בלי מס. אם אי-אפשר לראות בהם עובדי חוץ-לארץ ולא ללכת בדרך של לירות שטרלינג - זה נותן לירעיון.

היו"ר י. קרגמן:

מר בן-ארי, האם אתה מוכן לתת לנו סקירה קצרה על חברת אל-על והזעזועים שהיו?

מ. בן-ארי:

אדווח על שלושה מגזרים הנראים לי מבחינת האקטואליה כמגזרים החשובים ביותר. (א) המצב הכלכלי של החברה על רקע המצב הכלכלי של התעופה בעולם; (ב) בעיית יחסי העבודה; (ג) בעיית זכויות טייס ונתיבים חדשים.

אשר לחלק הראשון - לפי התחזית שלנו, בשנת 1974/5 חברת אל-על צריכה היתה להיות חברת התעופה אולי היחידה שלא תפסיד כסף. הפסדי התעשייה כולה נאמדים השנה בשיעור של 2.6% מהוצאות התפעול של החברות, שזה התבטא בערך בסדר גודל של 4 מליארד דולר. פרט לחברת "סוויס-איר", אין חברת תעופה אחת, אני מדבר על חברות בינלאומיות, שלא תפסיד סכומי עתק, כאשר "פאן אמריקן" תפסיד 200 מליון דולר; T.W.A - 60 - 100 מליון דולר; K.L.M - 40 - 50 מליון דולר וכו'. התחזית שלנו השנה, מבחינת תנועה נוסעים היתה בנויה על גידול של בערך 12% בתנועה אווירית לישראל באל-על. מטענים - יותר מזה. המטענים היו בנויים על הגדלת התנועה ב-25%. עיבדנו חכנית שמיצתה את מיטב היעילות של החברה - חסכוניות בתחום ההוצאות, וכתוצאה מכך חכנו להבא. כתוצאה מאי מימוש חכנויות החברה מה-1 באפריל עד ה-31 במרץ, עד סוף ספטמבר יש פחות הכנסות מן החוץ בסדר גודל של 30 מליון ל"י.

מ. בן-ארי:

הזה הצלחנו לחסוך 24 מליון ל"י, כך שמבחינת התכנון המקורי מצבנו הוא ב-6 מליון ל"י רע יותר. אני רוצה לקוות שהחורף יהיה טוב יותר, וזאת מן הסיבה שאני בטוח שגם ולמרות המצב הכלכלי הקשה בארה"ב ובאירופה, שפגע קשה בתנועת התיירות בכל העולם בתחום חטרוור, הרי הקיץ היה יכול להיות טוב משחזינו. מתוך תקווה ותפילה שהמצב הנוכחי בתחום הזה לא יורע אנחנו מקווים שהחורף יהיה טוב וכתוצאה מהמאמצים של הכנסות מעל ומעבר לחזוי לתקופה הזאת והמשך החסכון בהוצאות - נגמור את השנה באיזון מכוון, אחרי חלומי כל ההתחייבויות כדת וכדין, לפי הכללים השמרניים ביותר בניהול כספי וכלכלי.

המגזר השני הוא יחסי העבודה. אינני צריך לחזור

על הידוע לכם, שמבחינה זאת אל-על היא במצב מיוחד. אין גוף דומה לה לא בניגודי האינטרסים בין קבוצה לקבוצה והחולשה לאיגוד המקצועי וההסתדרות. אותן ההחלטות שקיבלה הוועדה המרכזת של ההסתדרות לפני שנתיים - להקים ועד גג לחברת אל-על ולהנהיג תקנון עבודה ומשמעת מיוחד לעובדי אל-על - נכשלו, הוועדים לא הסכימו. דרישות העובדים בתחום השכר; החל בצוות האוויר וכלה בצוות הקרקע חורגים ממה שנקבע במסגרת מדיניות השכר. יש לנו חוזה עבודה חתום עד ה-31 במרץ 1976. הם מנסים לנצל כל קוץ כדי לצאת מהחוזה הזה ולפתוח אותו מחדש. משא-ומתן מתנהל עם כל הוועדים של עובדי הקרקע על חידוש הסכמי עבודה והוא מתנהל קשה; כי הפעד בין מה שהם דורשים לבין מה שאנחנו יכולים לתת הוא גדול. לא נפתח את חוזה העבודה החתומים עד שנת 1976 עם הסייסיים והדייליים.

המצב הוא של שביתת נשק, הייתי קורא לזה, ולא אתפלא אם דבר זה או אחר יצית תבערה נוספת באל-על. אני רוצה להודיע לכם שקיבלתי מכתב סוועד אצ"א - לא הסכתב שאתם קיבלתם, בו הם מודיעים לי שאם תוך 20 יום לא יקבלו הבטחה חד-משמעית כי משכורת אצ"א בחברה תישאר ותוכר בחוק - יפסיקו את העבודה; אם ישונה מבנה השכר - הם יראו את הסכם השכר כבטל ומבוטל. אני חושב שהעניין צודק. צורת הטיפול של החברים, שהם אנשים מצויינים ועושים שירותים עצומים למדינת ישראל גם בימי שלום וגם בימי מלחמה, הם עם מיוחד במינו והם לא פועלים במיוחד כקבוצה לפי שיקולים רציונליים - אני חושב שצורת הטיפול בהם לא תזיק.

ג. פת: מהי עלות הבטחון הנוספת של השנתיים האחרונות באל-על?

היו"ר י. קרגמן: קבענו זאת אתמול.

מ. בן-ארי: הפכנו מפלה ודאית להצלחה. אחרי אתונה היתה בריחה המונית מאל-על וזה דרש פעולה נמרצת כדי להציל את המצב.

הוצאות הבטחון מתחלקים לשניים: חלק שהחברה נושאת בהם וחלק - אבטחה שהממשלה נותנת לנתיבי האוויר של ישראל. הייתי אומר שהחלק של אל-על מסתכם בערך ב-20% סכלל ההוצאה ומתבטא בהשקעות בארץ, השקעות במטוסים ומתקני בטחון. זה מתבטא באבטחת המיתחם שלנו בארץ וכל מיני הוצאות נוספות של האדמיניסטרציה הקשורה בהפעלת סידורי הבטחון. הוצאות הממשלה מבחינה תקציבית לגבי אל-על הם משהו בסדר גודל של 38-40 מליון לירות. ההוצאה העיקרית היא על אבטחת אל-על.

ג. פת: במינכן סחייבים אותנו בתשלום נוסף על האולם המיוחד.

מ. בן-ארי: לא, אנחנו סירבנו. עמדנו כל השנים תחת לחצים כדי לשלם עבור ההגנה. מטשלת ישראל סירבה והצלחנו לשכנע אפילו את האנגלים והקנדים שהיו עיקשים ביותר. כרגע לא משלמים בשום מקום, לפי מיטב ידיעתי.

י. גולא: מה עם זכויות הסייסיים?

מ. בן-ארי: הפעילות תיכנס החורף לשיאה. עיקר הפעילות היא במישור הממלכתי. אנחנו מסייעים בידי הממשלה על-ידי יידע, מגעים וקשרים. אני מאמין שיש סיכוי, למרות המצב הקשה של החברות האמריקניות, הרי אם נשחק יפה בקלפים שלנו - נשיב הישגים, לא בטווח המיידי. מוטב לסכם עכשיו זכויות סייסיים שתתחלנה להיות בעוד שנתיים ובמקומות טובים יותר מאשר ללחוץ על קבלה מיידיה של זכויות שהם לא יוכלו

מ. בן-ארי:

אם המצב המדיני לא יורע נצליח לחנוך את הקו שלנו לבנקוק במשך השנה הבאה. אין שום סיכוי לשום מקום אחר במזרח התיכון, כמו יפן. אפילו סינגפור שיש לנו חוזה חתום איתה לא מוכנה לשמוע דבר מאז מלחמת יום הכיפורים. לאדיס אבנה לא טסים מאז מלחמת יום הכיפורים.

ג. פת:

האם זה יפריע אם פאן אמריקן תקבל את ישראל במקום T.W.A.?

מ. בן-ארי:

בשבילנו זה היינו הן, בתנאי שתהיה חברה אחת ולא שתי חברות.

היו"ר י. קרנמן:

לפנינו המשלחת המשוכללת והמגוונת מטעם לשכת הספנות - חברת אל-ים, לשכת הספנות, החברה להובלת פרי הדר. וחברת צי"ם. אני מקדם אתכם בברכה.

י. רטנאטי:

קראנו בעתונות שיש כוונה להסיר את התיקון לגבי העניין של החברות-הבנות.

היו"ר י. קרנמן:

אנחנו עדיין לא החלטנו. יש הלכי רוח בוועדה. אני מייעץ לך לדבר על כל ההשגות שלך. כל תיקון צריך לבוא מוועדת הכספים, הממשלה כבר לא יכולה לתקן שום דבר.

י. רטנאטי:

אתחיל בנושא הריבית - סעיף 3(א)(4): ריבית, דמי שכירות ותמלוגים ששילם תושב ישראל... אם נתעלם מהפילו סופיה של המיסוי, אני רוצה להגביל את הערותי למישור הכלכלי, הריבית היא אחת ההוצאות הגדולות ביותר היום של הספנות. היום היא ענף עתיר הון. הריבית יכולה להגיע עד למעלה מ-20% מכל הוצאות חברת הספנות. באוניה בסדר גודל של 200 אלף טון הוצאות הריבית מגיעות ל-60% מכלל ההוצאות. לפיכך, הריבית היא הכבדה על הוצאות הספנות, זה דבר בלתי אפשרי והחברות לא תוכלנה להתקיים.

חברות הספנות מקבלות את המיסון שלהן ברו בו בחו"ל. היה זמן שחברות הספנות היו זקוקות להלוואות ממסלתיים. מאז הן גדלו והן מקבלות את המיסון שלהן בחוץ-לארץ. אם נתעלם אם זה צודק או לא צודק, לגבי מקור ההכנסה, המציאות כפי שהיא, אנחנו לא נוכל לקבל הלוואות. אם נגיד למלווה שנכנה ממנו מס. זה כולל מדינות שיש עימן הסכם כפל מיסים. פירושו של דבר, שאם אנחנו רוצים לקבל הלוואות אנחנו נצטרך לממן ניכוי זה. אם אנחנו נצטרך לשלם מס במקום המלווה - פירושו שנחסל את העסק. נניח שהמלווים ילנו לנו - רק חסידי אומות העולם - ויגידו שמדינת ישראל צודקת בגביית מס, אבל ישנו אספקט אחד שאי-אפשר להתעלם ממנו - יש גם חברות הפועלות בחברות-בת, אי-אפשר להשיג אוניות בדגל ישראל, מצד אחד אנחנו רוצים לשמור על סודיות הקשר עם ישראל, אנחנו נגיד להם שהם ישראלים ובגלל זה צריך לנכות מהם מס. אפילו אם היו מוכנים שנכנה מהם מס על הלוואות מסוג זה - גם לגבי חלק ניכר מפעולות הספנות הישראלית אין מקום ליישם זאת.

לגבי ניכוי דמי שכירות ששילם תושב ישראל. המושג: "דמי שכירות" - אינני יודע מה הכוונה? - אם זה זכירות דלא ניידים, או כל הנכסים, אם זה יכנס לספר החוקים של מדינת-ישראל זה צריך להיות עם הגדרה טובה יותר. זה יכול להביא לאבסורד כזה, שאם אני נוסע למטרות עסקיות בחוץ-לארץ ושוכר מכונית מחברת "הרץ" - חברת "הרץ" תהיה חייבת במס על השכרת המכונית; או ימאים השוכרים חדרים בבית-מלון - צריך יהיה לנכות מס מבעל בית-המלון; או אם שוכרים חדרים - צריך יהיה לנכות מס מבעל-הבית. אנחנו נצטרך לשלם זאת. אני לא חושב שזה עקרון טוב. פירושו, לדעתי, ייקור ההובלה לישראל. אם חברת מפעלי ים-המלח צריכה לנכות מס מבעל האוניה - החברה תצטרך לשלם מכיסה את המס, כי אחרת בעל האוניה לא ישכיר לה את האוניה. זה יכביד עליה במידה ניכרת. אם אנחנו, כחברה הפועלת לרוב בממלים זרים, נצטרך להחליף אוניה ולנכות מס מבעל האוניה - בעל האוניה לא יסכים לכך. לא האוצר ייצא נשכר וזה יגביל את הפעילות העלכלית שלנו.

לגבי חכירה אוניה להובלות לארץ - למעשה, הטלת מס לא נראית לי מיצוי הנושא עד הסוף. אם זה טוב אז צריך להטיל מס גם על דמי הובלה, כי מה ההבדל בין דמי הובלה לבין דמי חכירה? החברות האחרות תהיינה במצב תחרותי הרבה יותר טוב מאיתנו.

ג. פת: האם סעיף 2 (ב) - מיסוי על המענק - לא חל עליכם?

ח. יערי: אין מענק.

מר פבליון: (א) אין היום מענקים באגליה; (ב) אותה חברה שהיתה זבאית לקבל מענק באגליה היא חברה אנגלית הנמצאת תחת חוקים של אנגליה וחלים עליה חוקי מס-הכנסה אנגליים.

שערי הריבית הקיימים היום בעולם - חברות הספנות ממומנות באשראי - הם 13%. הריבית המשתלמת היא נטו מכל מיסים. פירושו, ניכוי מס במקור.

לעניין דמי החכירה. קיימת בעיה הרבה יותר חמורה. היום שיטת הבעלות ואחזקת האוניות הן יותר טופיסיטיקייט. היום בגלל העובדה שמחירי האוניות התייקרו פי 3 או פי 4 קשה לחברות ספנות ותיקות או חדשות לממן רכישת אוניות. את המימון עושה חברה פיננסית שהיא באופן פורמלי בעלת האוניה והיא מחכירה את האוניה לפי תשלום דמי חכירה. אם נרצה ליישם את הסעיף הזה - נחזור אוניה ל-20 שנים, דמי החכירה הם לא רק ריבית ועל הספרמים האלה נצטרך לנכות מס-הכנסה במקור, לנכות לחברה שאיננה מוכנה לשלם מס-הכנסה על הקרן שאנחנו מחזירים.

ד. תדמור: על ענף הספנות להתחרות בחברות אחרות העובדות או צריכות לעבוד בתנאים שווים. בחברות אחרות אין ניכוי מס במקור. יוצא, שאם בפועל יוטל הניכוי במס במקור - המעטה תיפול על חברת הספנות המקומית. המצב של אי ניכוי מס במקור היה קיים עד היום, גם על סמך פסיקה קיימת. ראינו איך ששר האוצר מתרוצץ בעולם להביא 40 מליון דולר. מדובר בחברות שגם מבחינת הדין וגם מבחינת הצידוק הכלכלי זה איננו הזמן הנכון לפתוח את המערכת הזאת ולשנות את המצב הנוכחי שהיה קיים מאז התחילה הספנות בישראל.

י. רותם: הצעת החוק הזאת היא קריטית לגבי הספנות, כאשר נקודת המוקד היא הדברים שהסביר מר תדמור - שאנחנו פועלים בתחרות בינלאומית, אנחנו מתחרים עם ארצות הנהנות מהקלות במימון בארצותיהם. היוונים, הבריטים, הגרמנים, ההולנדים - בעוד שאנחנו נזקקים לשם פיתוח הצי לקבל הלוואות בחוץ ונצטרך לשלם מס על כל המימון, וכמובן יגבלו זאת עלינו; אותן ארצות לא רק שלא תצטרכנה לשלם, הן מקבלות אשראי נוח לא רק לבניה אלא לקניה - וזה מעמיד את הספנות הישראלית במצב נחות. לא לזה התכוון המחוקק.

ההשלכות האפשריות לגבי הסחר הישראלי הן: ייקור ההובלה, או שהספנות הישראלית תצא מהמסחר.

לגבי הספנות הבינלאומית - 20% מההכנסה של חברת צי"ם מגיעה מחוץ-לארץ. זה יעשה אותנו דחוקים ונצטרך להצטמצם; בעוד שהממשלה מעוניינת בעידוד הספנות; בעידוד ענף המכניס דולרים ובעידוד התיירות. ענף הספנות נמצא בטבע קריטי. חברת צי"ם השקיעה בשנת ימים האחרונות 300 מליון דולר, לרוב מסקורות חוץ, כאשר הריבית השנתית על ההשקעה שלנו היא 30 מליון דולר לשנה. קל לראות איזה מעטה זה מטיל.

לגבי נושא האוניות החכורות. מדוע יש אוניות חכורות בחברת ספנות? קודם כל חברת ספנות חייבת להחזיק צי של אוניות חכורות. לבנות אוניה לוקח שנתיים ואילו לחכור אוניה אפשר במהירות. כאשר יש תנודות בסחר - חכירת אוניות היא יתרון; מה שאין כן בבת-י-חרושת. אנחנו נעזרים באוניות חכורות להרצת שיטות חדשות. כאשר אינך בטוח בשיטת הקונטיינרים אתה חוזר אוניות מהשוק הבינלאומי. אם השיטה מצליחה אפשר להזמין אוניות, יש שנתיים זמן עד שהאוניות מגיעות וחלות התפתחות נוספות. יש סוגים של מטענים, בעיקר מטענים נחותים, שאנחנו צריכים להוביל אותם באוניות חכורות. היקף דמי החכירה הוא 30 מליון דולר בשנה. שוב, אנחנו מתחרים בחברות - אם אנחנו נצטרך לשלם מס נוסף אנחנו שוב נימצא במצב תחרותי נחות, כבסעיף הקודם, והתוצאה תהיה - הצטמקות הספנות הישראלית.

אני רוצה להזכיר נושא נוסף של חברת-הבת. עד עכשיו חברות שהיו בשליטה ובניהל של חברות ישראליות היו חייבות בתשלום מס במקור. ההצעה החדשה מציעה שדי אם יתקיימו אחד התנאים, די שתהיה החברה לא בניהול ישראלי, אלא בשליטה ישראלית - יחולו עליה חוקי ישראל.

י. רותם:

הבעיה היא בעיה אדמיניסטרטיבית קשה מאוד, כי חברת הבת שלנו עובדות ללא רווח ואם יש להן רווח קטן - הרווח עובר לארץ. החוקים חלים עליה. ההתאמה והצורך האדמיניסטרטיבי הנורא הזה של נסיעות ומערכת פיקוח נוספת היא מטריד כבר מאוד ומשימה בלתי אפשרית. והיא לא תורמת דבר או חצי דבר, כי אנחנו מעבירים את הרווחים לערץ. לרוב אלו הן חברות הנותנות שירותים על-מנת להגדיל הרווחים בארץ.

מר פגלין:

בקשר לטעינת 3 - חברות הספנות מקבלות את כל ההון בחו"ל ואת הסיוע - במדינתן. התברר, שאם יבואו לראות את ההכנסות של החברות האלה כהכנסות החייבות במס זה יכביד ועלול להטיל מס על מסמכים בחו"ל המחזיקים את החלק הניכר בהשקעות האלה. אנחנו ערים לעובדה שבניסוח החדש של סעיף 3(א)(3) שבפיסקה (5) ניתן לפתור את הבעיה על-ידי כך שיאמר "לא יראו... תושב חוץ".

נראה לנו שהמלאכה פה לא היתה שלמה והפנינו תשומת לב אגף ההכנסות ונציבות מס-הכנסה לכך, שלמעשה שתי ההוראות של פסקות (2) ו-(3) מנסרות האחת את השנייה. ההגדרה בפיסקה 3 לא חלה עליה וכל חברה ישראלית המנהלת עסק בישראל היא בבחינת תושב ישראל. אם היתה כוונה לפטור תושב חוץ מסיורי בישראל - זה לא בא למימוש, כי לא מתקנים את פיסקה 2. לכן הצענו שאותה הגדרה תחול הן על הוראות פיסקה 2 והן על הוראות פיסקה 3, כי רק אז ימצא המחוקק משיג את המטרה שהציב בפיסקה 3.

ח. סורפר:

ביחס לשכירות, איך מופיע כפל המיטוי? אם אתה חוכר או ניה זרה אתה מקבל את הניכוי בחזרה?

י. רקנאטי:

צריך לנכות מס, בעל האוניה לא יסכים ואז אני צריך לשלם. יש גם אוניות שלא תבוצאנה לישראל בעד כל הון שבעולם. מיכליות צריך לחזור 10-15 שנה לפני שתבוצאנה לישראל. יש מגבלות רבות בחכירה. אצל חלק מבעלי האוניות אין מיסים. ישנן מדינות המטילות מס על ספנות, אבל בדרך-כלל הן דרום אמריקניות; אבל מדינות מערביות אינן מטילות מס על דמי הובלה.

ח. סורפר:

למעשה המס יפול על החברה.

י. רקנאטי:

כן.

מר פגלין:

בשוק המיכליות לחכירה הוא יצטרך לשלם 4 דולר לטונה. לא מעניין אותו מי ישלם את המיסים.

ד. תדמור:

בגלל הכירסום במעמדה של הספנות והלחצים הערביים הפוגעים ומקטינים את האפשרויות - קבע שר התחבורה ועדה שתעודד את הספנות. מצד אחד משרד התחבורה מחפש דרכים כיצד לעודד את הספנות, ומצד אחר מחוקקים חוק כזה. זה צריך לבוא בתיאום.

היו"ר י. קרגמן:

זו הצעת חוק. אינני יודע אם שר התחבורה אחראי להצעת חוק זו. אם הוועדה תמצא לנכון לקבל את הטענות ההגיוניות ולשקול אותן - היא לא זקוקה לאישורים נוספים. הכנסת תחליט שהיא משנה סעיף מסויים בהתאם להסברים על הצורך לעודד את הספנות ולא להטיל מעמסה על החברות בענף הספנות. הנימוק ששר התחבורה קבע ועדה - במקומו מונח. אנחנו שומעים השגותיהן של המשלחות ונשמע השגותיהן של 8-10 משלחות.

י. תמיר:

לכאורה, יכולנו לבוא ולומר להם: מה איכפת לך, אנחנו סובכים ממך ושם בארצותיהם יקבלו זיכוי. שלטונות ארצות הברית נותנים זיכוי על מחצית או שליש מהסכום. אם יש לך מספנה אמריקנית היא יכול להגיד: אל תנכה לי, כי היא רוצה לגבות את הכסף מארצות תקיפות יותר. מתירים לנכות לתקופים ולא מתירים לנכות לבלתי תקיפים. הם אוטורים: תרד ממני, כדי שיזכו בזכות בבריטניה. הלקוח האמריקני יעדיף עסקים - הוא ישמור לעצמו את העסקים בבריטניה, שם יש ממשלה בלתי תקיפה. קשה לנו להיות תקיפים וקשה לנו להיות ותרניים.

י. מינץ:

ביחס לדברים שנאמרו על עמדת משרד התחבורה, בלי לגרוע מאומה מהצעת החוק, אני יכול לומר שבשעתו שר התחבורה הסתייג מהוראות מסוימות, היו דיונים ודיונים אלה עדיין טעונים השלמה. בשלב זה איננו יכולים לומר דבר.

ח. יערי:
 אנחנו כמה וכמה פעמים ניסינו לבנק ארץ אמריקה
 לנכות מהם מס-הכנסה ואמרנו: מה איכפת לכם,
 והם בשום פנים ואופן לא הסכימו. בהוראות שלנו תכניסו סעיף שאנחנו חייבים
 לשלם להם את המס המלא.

מר פגלין:
 לדבריו של מר תמיר: א) גם הבנקים האמריקנים
 מסרבים לעשות זאת. רוב הבנקים האמריקנים
 נוטלים הלוואות והם לא חייבים במיסוי, אלא אם הם מעבירים לארצות-הברית.
 אם הם אינם מעבירים לארצות-הברית - הם אינם בהנים מהמס.

י. רקנאטי:
 התקיימו מגעים בין משרד התחבורה לבין חברות
 הספנות בקשר לנושא של הצעת החוק הזאת. היתה
 הצעה שריבית המשתלמת עבור בניית אוניות לא ינכו ממנה מס. זה לא כתוב
 בחוק, אבל אני בדעה שהכל צריך להיות כתוב בחוק ולא בצורת הסדרים בכתב.
 אני אומר זאת כאזהרה - יכולים להיות מצבים שזמין את האוניה עם הלוואות
 לטווח קצר ואחר-כך אפשר להחליף את הלוואה להלוואה בתנאים נוחים יותר
 לטווח ארוך. אוניה ששילמנו עבורה 70%, מוטב לנו לממן אותה מחדש בתנאים
 נוחים בבנק אחר ולהזמין אוניה אחרת. כל ההוראות המוצעות כאן מנסות
 להרוג את התרנגולת לפני שהטילה ביצי זהב.

י. אפט:
 לחייב במס דמי חכירה המתקבלים על-ידי בעלי
 אוניות זרות - נראה לי שזה קצת מרחיק לכת
 מבינת הקו נספציה של מיסים בארצות בעולם. אני שוכר אוניה יפאנית והאוניה
 אינה מגיעה לארץ. רק משום שאני ישראלי צריך לחייב אותו במס? כאשר
 הנכס עובר בארץ - כן.

י. תמיר:
 איך זה בארצות-הברית? אנחנו על סף משא-ומתן
 איתם. שם היה כתוב בחל בתך הקטנה. היכן
 נמצאת ההכנסה מריבית? - היא נמצאת אצל הלווה.

י. אפט:
 אני דיברתי על דמי חכירה ולא על הריבית.

י. תמיר:
 אתה צורך לגבי דמי חכירה.

י. אפט:
 הוא הרין אם חברה תשכור כלי רכב בחו"ל.
 ייצא, שבעל כלי הרכב ישלם מס בישראל. כך

יוצא מהחוק.

י. רקנאטי:
 חברת אל-ים השוכרת מנוף צריכה לשלם מס.
 אני מקבל חשבון עבור סבלות, מנוף וכו'.

א. טובבין:
 את הנוקשות של הסעיף תיקן במידה מסויימת
 היוצא מן הכלל לגבי מפעל קבע. בחברות צי"ם
 ואל-ים חלק נכבד של האוניות אף פעם לא באות לישראל. בתור עורך-דין
 קשה לי לומר ש"אליזבטה 2" הנוסעת בין צ'ילה ויפאן היא מפעל קבע, למרות
 שאני אומר בגזירה שווה שיש להתייחס אליה כמפעל קבע. אם להתאים את נוסח
 החוק צריך שאוניות שאינן קשורות בארץ ישלמו גם מס-הכנסה.

ח. קורפן:
 אתה מציע להרחיב את הניסוח נוסף למפעל?

א. טובבין:
 כן.

מר גוטמן:
 בארצות-הברית מחשבים כמה ימים בילתה האוניה
 הספציפית בנמלי ארצות-הברית מתוך 365 ימים.
 הם לא מביאים בחשבון את זמן ההפלגה, אלא כמה זמן שהתה בארצות-הברית.
 הורדת מס במקור איננה מעודדת לקיחת הלוואות. כל חברה אמריקנית שרוצה
 לקחת הלוואה רושמת חברת-בת. היא מקבלת את הלוואה ב-8% ריבית, מעבירה
 זאת ב-8.1%, כאשר באותו מקום חל מס של 0.8%. זה אלמנט מעודד זרימת
 הון לארצות-הברית. על אחת כמה וכמה שישראל יכולה לעשות כך.

י. רותם:
 זאת דוגמה שהצי האמריקני הצטמק ואין ספנות.
 זו דוגמה נגדית איך לא לנהוג.

י. תמיר:
 אני מצטמצם רק לעניין הריבית.

י. רותם:
 גם לעניין הריבית.

בארץ צריך לעודד קבלת הלוואות מחוץ-לארץ.

י. קרנאטי:

אני מקדם בברכה את משלחת איגוד הבנקים.

היו"ר י. קרנאטי:

מר טולצ'ינסקי:
באנו להשלים תזכיר שהוגש על-ידי איגוד הבנקים לפני זמן לא רב, בו העלינו ההשגות של הבנקאים על הצעת החוק של תיקון מס-הכנסה (מס' 19). אין לנו הרבה מה להוסיף. מאז אסנם הוכנסו בחוק תיקונים רבים שבאו לענות על כמה מן ההשגות שהועלו בתזכיר הזה, אבל לצערנו אין התיקונים האלה עונים במלואם לבעיות שעוררנו בתזכיר ולהתנגדות של הבנקאים בארץ לגבי מספר סעיפים בחוק זה. אנחנו מתייחסים בעיקר ל-4 סעיפים בחוק.

הסעיף הראשון נוגע לשאלה של הטלת מיסים ישראליים על החברות הבנות של חברות ישראליות בחוץ-לארץ; הנושא השני הוא המיסוי של תושבי ישראל המועסקים על-ידי חברות-בנות של חברות ישראליות בחוץ-לארץ; הנושא השלישי נוגע להטלת חובה לניכוי מס במקור על ריבית המשתלמת לתושבי חוץ; הנושא הרביעי הוא עניין מיסוי חברות בחוץ-לארץ.

אותן חברות-בנות שיש לבנקים בחוץ-לארץ מעסיקות מספר לא מבוטל של פקידים ישראלים הנשלחים מפעם לפעם כדי למלא תפקידים בחוץ-לארץ וגם בשלוחות ישירות של הבנקים בחוץ-לארץ. אנחנו מציעים לפטור אותם מתשלום מס-הכנסה ישראלי בזמן שהותם בחוץ-לארץ. לא הבאנו את הנימוקים כאן בתזכיר. אם נתחשב במטרות אשר למשן מוקמות חברות הבנות בחוץ-לארץ, שעיקרן קשירת קשרים עם היהדות בארצות שונות, עם המשק הכספי של המדינה - אין שום ספק שלצורך זה יש להעסיק בחוץ-לארץ לפחות חלק מן העובדים ואתון הפקידות בארץ. אנחנו שולחים מכאן פקידים לחוץ-לארץ, דבר זה הוא יקר מאוד, כי הפקידות הישראלית הנמצאת בחוץ-לארץ חייב ליהנות מזכויות כמו: בית-ספר לילדים, אמצעי בטחון שאינם קיימים לקבי הפקידות המקומית, ועצם העניין הזה מייקר את הדבר. אם במשך 4 השנים של שהותו של הפקיד בחוץ-לארץ נצטרף גם לשלם לו צה"ל שכר שיאפשר לו גם להתקיים בחוץ-לארץ בתנאים שם, גם לשלם את המיסים הישראלים שהם גבוהים יותר מהמיסים המקומיים בארצות בהן הוא עובד - ייצא שמשכורתו תהיה גבוהה יותר ממשכורתם של פקידים מקומיים, כדי שהוא יעמוד בתשלום המיסים הישראליים פרט לכך שזה יגדיל במידה רבה את ההוצאות - זה עלול ליצור מתיחות בין הפקידות הישראלית לבין הפקידות המקומית. אלה שזוכרים את משלחת המנדט זוכרים את המתיחות שהיתה קיימת בין הפקידות הבריטית לבין הפקידות המקומית, בגלל התנאים המיוחדים שניתנו לפקידות הבריטית. אנחנו לא רוצים ליצור מעמד עליון. אם אותם פקידים יצטרכו לשלם מיסים ישראליים הם יצטרכו לקבל ברוטו הרבה יותר כדי שיגיעו לנטו שישתווה לנטו של העובדים המקומיים. במלים אחרות, הם יהיו יוצאי דופן בצורה ניכרת מאוד. אני חושב שהדבר הזה עלול להפריע מאוד בקליטת המספר הנחוץ של פקידים ישראליים. עלי להסביר, כי בדרך-כלל נהוג שהפקידות הזאת נמצאת ברוטציה. הם נשלחים ל-3-4-5 שנים. בדרך-כלל, 4 שנים. זאת אומרת, שכל זמן היותם בחוץ-לארץ הם יצטרכו לשלם מס ישראלי ולא לקבל תמורה.

ביחס ליחיד הסעיפים - אנחנו קראנו אותם. שמענו דבריהם של נציגי שתי משלחות שניסו את ההתנגדות שלהם. אם אתה רוצה להוסיף בקיצור - בבקשה.

היו"ר י. קרנאטי:

מר טולצ'ינסקי:
אתחיל בסעיף הכבוד: המיסוי בחוץ-לארץ. חברות הפועלות בחוץ-לארץ חייבות גם במיסוי מקומי ואין לשער שבגלל זה שהן משלמות מס ישראלי יותירו להם על המיסוי המקומי.

ח. קורפנו: יש אמנות.

מר טולצ'ינסקי: לא בכל מקום יש אמנות. בארצות-הברית אין אמנות.

ברור גם שהמס הישראלי שיחול גם על חברה בחוץ-לארץ הוא גבוה יותר מהמס המקומי.

נראה לנו שעל-ידי החובה למסות את החברות הישראליות שיעור העולה במידה רבה על המיסים הרגילים באותה ארץ אנחנו מכבידים מאוד על אותן חברות להתקיים בתנאי תחרות באותה ארץ. הדבר

סדר טולצ'ינסקי:

מודגש עוד יותר בבנקאות, כי בבנקאות יש כללים נוספים. מתוך רווחי הבנק צריך לדאוג גם להקמת קרנות ורזרבות המבטיחות שאותו בנק יוכל להתקיים בתנאים תקינים וכל זעזוע קטן לא יפיל אותו. מובן שקרנות כאלה אפשר להקים רק מתוך הרווח הנקי של הבנק, רווח לאחר תשלום מס.

אין לי שום ספק שעצם המיסוי הכבד על החברות-הבנות בחו"ל יקשה עליהן. הן לצבור אותן הקרנות שהן חייבות לצבור כדי להחזיק מעמד בצורה סבירה - זהו נימוק אחד, נימוק כלכלי; ישנם נימוקים נוספים. אני חושב שהצורה בה רוצים להטיל את המס הישראלי על חברות-הבנות היא במידה רבה נוגדת את רוב האמנות הקיימות במדינות העולם. נכון שאמנה שנחתמה בין שתי מדינות עדיפה גם על-פי תוק שחוקק לגבי היחסים בין שתי המדינות האלה, אבל יש לזכור שלא עם כל הארצות יש לנו אמנות. יש לזכור שדבר כזה - כך נראה לנו - עלול לגרום לצעדי נגד מצד הצד השני לעיסקה. נניח שנחליט למסות את החברות-הבנות בארצות-הברית - יש לצפות לכך שארצות-הברית תמסה את החברות-הבנות בארץ.

י. תמיר: הם כבר החליטו.

סדר טולצ'ינסקי: הם עומדים לבטל זאת. לפני הקונגרס מונחת הצעת חוק שיש לה סיכוי מאוד סביר להתקבל, שבאה לבטל בכלל כל ניכוי במסך של מס מתוך הכנסות של חברות זרות.

נדמה לי שהצעת החוק הזאת באה דווקא בעקבות ההחמרה שבאה בהוראות הביצוע של שלטונות המס. לא מעשי לקיים דבר זה. נחשוב לרגע, אם הם יעשו זאת לפנינו, ודאי יהיה טוב; אבל מה תהיה התועלת לכל ההנחות במיסוי למשקיעים הזרים, כאשר המשקיעים הזרים יצטרפו לשלם מס מלא לארץ המקורית שלהם? אם תיקון החוק יביא לכדי כך, אנחנו סבורים שהוא יביא נזק רב למדינה ויבטל אותן ההקלות שאנחנו נותנים כאן למשקיעים זרים.

ה. קורפנו: האם זה לא נופל בקטגורייה של מפעל קבע שלא חל עליו המיסוי?

גב' לונסי: הצעת החוק מטילה זאת על חברות-הבת בלי שום התחשבות.

י. תמיר: מה הבעיה כאן? - בנק לאומי, לדוגמה, יכול לפעול בניו-יורק באופן פורמלי. אם בנק לאומי יחליט שאותו סעיף יאוגד כחברה נפרדת - צריך להיות מיסוי שונה.

גב' לונסי: אני רוצה להדגיש, שהקמת חברת-בת בבנקאית בחוץ-לארץ - ההחלטה להקים אותה - איננה מושפעת בכלל מגורמים של מיסוי. קודם כל אפשר במבנה המשפטי לשתף כמשקיעים בהון החברה בנקים מקומיים; שנית, החברה עצמה משמשת כלי לגיוס הון בחו"ל. אנחנו יודעים שהשאלה של היחס בין ההון לבין הפקדונות היא שאלה מאוד חשובה וקריטית לניהול בנק תקין. אם מר תמיר מדבר על בנק לאומי שיש לו אי אילו סניפים ומערכות די צניפה של בנקים - אם היינו צריכים לגייס את כל ההון, להצדיק את כל הפקדונות האלה, הדבר לא היה מתקיים כלל. התושבים שלנו לא היו יכולים להביא להקמת גוף שהרבה בליונים של לירות נמצאים בו. כך שמבחינה כלכלית ומדינית אי-אפשר היה לנהל קבוצה בבנקאית בינלאומית בלי להקים בנקים מקומיים. אני מבינה שהיה חשש אצל שלטונות המס שמא המצב המשפטי הקיים היה מנוצל לרעה לשם העברה פיקטיבית לחוץ-לארץ של הכנסות שצריכות היו לבוא בתחום רשת המיסוי הישראלית. יש לי הבנה לכך.

אני מציעה, אם מותר לי, לתקן את הדבר הזה על-ידי חיזוק אותו סעיף המדבר על איסור עסקאות מלאכותיות. לדוגמה: נניח שיש יצרן בארץ שיש לו סוכן בחו"ל. באופן מלאכותי הוא ירשום חברת-בת בחוץ-לארץ שתשמש סוכן למכירות, תמכור את כל התוצרת שלו וכל הרווח יצטרף בחוץ-לארץ. אפשר בפשטות רבה לתקן מצב זה על-ידי הכנסת הסבר לסעיף העסקאות המלאכותיות בו ייאמר: שאם העיסקה היא בין אנשים שיש קשר ביניהם, לא בתנאים מסחריים מקובלים, אז ההנחה היא שזו עיסקה מלאכותית. כך זה היה בא על פתרונו.

סדר טולצ'ינסקי: אנחנו נהנים לפעמים מתנאים המגיעים רק לבנקים מקומיים. לדוגמה: ביטוח פקדונות. חברת-בת ישראלית בארה"ב יכולה לקבל.

לכמה בנקים יש סניפים בחו"ל?

ח. קורפנו:

לשלושת הבנקים הגדולים: בנק לאומי, בנק דיסקונט ובנק הפועלים.

מר טולצ'ינסקי:

בעניין הבורסה: החוק אומר - אם קיימת חברה שיש לה מניות ואיננה רשומה בבורסה באותה חברה רושמת מניותיה בבורסה וכתוצאה מכך עולה ערך מניותיה - יש למסות זאת תוך 5 שנים. להצעה הזאת יש לפצונו תשובה האומרת שאנחנו מססים רווח שלא סומס. החברה שרשמה את המניה בבורסה טרם מימשה אותו רווח שהוא תיאורטי ביותר, כי הוא מצלם מצב סטטיים ולא מביא בחשבון שהמצב בבורסה יכול להשתנות. השאלה היא: מתי צריך למסות? אנחנו לא מתווכחים אם כן צריך או לא צריך למסות, אלא: מתי? אנחנו טוענים - בזמן מימושו ולא בשעת אישורו.

למה חברת "ורד" חייבת לשלם מס ואילו חברת-בת של הבנקים - לא?

ח. קורפנו:

גב' לרטי:
אני רוצה להסביר מהו תפקיד הבנקים בחוץ-לארץ, אולי זה יתן התשובה לשאלה. מצד אחד הם מגייסים פקדונות מהציבור, בדרך-כלל מיהודים מקומיים או גופים ישראלים במקום ומשקיעים בהלוואות; מצד אחר - האמצעים ההוניים שלהם - חלק נובע מהשקעת הבנק בחברת האם בארץ וחלק בא משיתוף גורמים מקומיים באותה ארץ. לכן בשני המובנים, גם בגיוס הון מגורמים מקומיים באותה ארץ, הרי הרשת הזאת מגייסת כספים המהווים חלק אפשרי של הרזרבה במטבע חוץ של המדינה. זו פעולה של גיוס כספים בהיקף רב. אין אפשרות בכלל לעשות זאת ישירות בהיקף כזה על-ידי הבנקים עצמם. יש מגבלות כאלה גם לגבי גיוס הון וגם לגבי גיוס פקדונות, שמסיבות בנקאיות לא מתאפשר לעשות זאת בהיקף כזה על-ידי הבנקים עצמם. אין שום קשר בין ההחלטות הללו לבין שיקולים של מיסוי.

תודה רבה.

היו"ר י. קרגמן:

הישיבה ננעלה בשעה 12.30