

פרוטוקול מס' 158

מישיבת ועדת הכלכלה

יום שלישי, ו' בתשרי התשנ"ח (7 באוקטובר 1997), שעה: 10:00

<u>נכחו</u>	<u>חברי הוועדה:</u>	אבי יחזקאל - היו"ר צבי הנדל גדעון עזרא
	<u>מוזמנים:</u>	עו"ד בני רובין - משרד המשפטים עו"ד עדה וייס - סגנית ליועץ המשפטי במשרד התחבורה. רות בן ברוך - עוזרת שר התחבורה אופיר קרני - משרד האוצר עו"ד ניסים זינבר - משרד הבטחון בני כהן - מפקד בקרה ביחידת חיל אויר אבי קוסטליץ - מנכ"ל רשות שדות התעופה מנחם זליקובסקי - סמנכ"ל מסופי הגבול גדי רובין - יועץ משפטי ברשות שדות התעופה משה פריימן - ממונה על כלכלה ותקציבים ברשות שדות התעופה יעקב יעקבי - סמנכ"ל מבצעים יואב אורן - עוזר סמנכ"ל מסופים רון עציון - אחראי תחום איכות הסביבה מנשה טרם - המשנה למנכ"ל אל-על דני ארי - ארקיע מירי גרופמן עובד דבי
	<u>יועצת משפטית:</u>	אתי בנדלר
	<u>מנהלת הוועדה:</u>	לאה ורון
	<u>קצרנית:</u>	אושרה עצידה

צו רשות שדות התעופה (הוראת שעה) (שינוי התוספת לחוק), התשנ"ז-1997, בדבר הפעלה ופיתוח מסוף קרני.

סדר-היום:

246

צו רשות שדות התעופה (הוראת שעה) (שינוי התוספת לחוק), התשנ"ז-1997
בדבר הפעלה ופיתוח מסוף קרני

היו"ר אבי יחזקאל:

אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה.

בראשית דבריי אני רוצה לאחל לכולם שנה טובה וגמר חתימה טובה.

אנחנו דנים בצו רשות שדות התעופה (הוראת שעה) (שינוי התוספת לחוק) בדבר הפעלה ופיתוח מסוף קרני. תחילה אני מבקש להבהיר את ההבדל שבין אגרה לדמי שימוש. האם ישנן פעולות שניתנות באגרה ולא ניתנות בדמי שימוש וכן להיפך? כמו כן אני מבקש לשמוע מכם באילו מעברים אתם גובים גם אגרה וגם דמי שימוש?

אבי קוסטליץ:

רשות שדות התעופה קיבלה על עצמה, בעקבות ההסכמה של שרי הבטחון, האוצר והתחבורה, ובכפוף למדיניות הממשלה, את האחריות על הפעלת מסוף המטענים בקרני כמטלה לאומית. בסיכומים שסוכמו יחד עם משרד האוצר, מבחינת המימון, רשת הביטחון וכל מה שכרוך בכך, ביקש שר התחבורה את התוספת של מסוף קרני לחוק, כך שהעברת האחריות לרשות שדות התעופה וכל התפעול בהקשר הזה, יהיה מכוח החוק שמסמך את הרשות להפעיל מסופי מעבר יבשתיים.

היום המעבר של משאיות או של תוצרים מהרשות הפלשתינאית ברצועה לישראל, מתבצע במסוף קרני בשיטה מסורבלת כך שעלות ההובלה למוצר שמגיע בממוצע מרכז הארץ לתוככי הארץ, הוא סדר גודל של בין 2,000-2,500 שקל. בשיטת התפעול החדשה יעברו כל המוצרים מרצועת עזה, לרבות אלה שעוברים היום ממסוף ארז, רק דרך מסוף קרני. אנחנו מאמינים שהמוצר בסופו של דבר יוזל גם ליבואן וגם ליצואן. סל המוצר כולל כמובן גם את עלות ההובלה. עלות ההובלה תהיה זולה יותר, ולו משום הסיבה שיהיו יותר סבבים בהובלות או במשאיות שיוכלו לעשות זאת. גם רמת הבטחון תשתפר באופן מהותי. יוכנסו לשם טכנולוגיות חדשות שעומדות להגיע בקרוב מארצות הברית. קצב הסבבים יהיה יותר גדול. היום מעבירים בערך 150 משאיות ליום. אנחנו מקווים שאנחנו נוכל להגיע לסדר גודל של כ- 300 משאיות ליום. השירות יהיה יותר טוב.

תקציב הפיתוח של הרשות בהשקעה כוללת עד לקבלת האחריות על המסוף הוא בסדר גודל של 42 מיליון ש"ח. באפריל 1998 אנחנו נקבל את האחריות על המסוף. אני לא רוצה להיכנס למרכיבים התפעוליים של הצורה בה נעבוד, אבל מכל מקום אנחנו נצטרך לממן את השירות שאנחנו ניתן שם כמשק כלכלי סגור. אנחנו לא רוצים להרוויח דבר על המקום הזה, אבל אנחנו צריכים בצורה כלשהי לממן את התפעול של המקום הזה. היות והנושא הזה רגיש משום שהוא גם נמצא במשא ומתן עם הפלשתינאים, הוא שונה גם מהמצב ששורר ביננו לבין ירדן ומצרים, אנחנו מדברים עם האוצר על גביית דמי שימוש. יתכן ונגיע לידי מצב בו בסופו של דבר אנחנו נחזור לוועדה.

היו"ר אבי יחזקאל:

מירדן אתם גובים גם דמי שימוש וגם אגרה.

אבי קוסטליץ:

זה נכון, וזה גם עם המצרים.

היו"ר אבי יחזקאל:

על פניו נראה שאנחנו מנוטרלים מלגעת בסוגיית דמי השימוש, שהרי אתם תמיד תוכלו להציג לנו דמי שימוש לפעולות שאינן במסגרת האגרה. אני סומך על שיקול דעתכם הכלכלי והמקצועי, אבל מי כמונו יודעים שבעולם הזה יש גם שיקולים שהם מעבר לעניין. יכול להיווצר מצב בו מחר יחליט מאן דהוא שדמי שימוש במסוף קרני יהיו חלק מהסגר הכלכלי העתידי על עזה. אני טוען שברגע שדמי השימוש לא יהיו תחת פיקוח של ועדת כלכלה או של אנשי ציבור מהכנסת, הם עלולים לשמש ככלי שהוא לא רק כלכלי. אני מקבל את ההגדרה שלכם, אין לי שום טענה, השאלה היא האם יש כאן באיזשהו מקום אלמנטים נוספים שהם בעייתיים משום שהם ללא בקרה. לכן אני גורס שגביית דמי השימוש גם היא צריכה לבוא לאישור ועדת הכלכלה או לפחות לידיעת ועדת הכלכלה, למרות שהחוק אגב לא אומר את זה.

עו"ד אתי בנדלר:

סעיף 29 לחוק רשות שדות התעופה אומר שהרשות רשאית להציע לשר התחבורה תקנות בדבר תעריפי אגרות שישלמו לה או לאחרים, בעד השימוש בשדות התעופה של הרשות ובמיתקנים שבהם, ובעד השירותים שנותנת בהם היא או אחרים, ובדבר סדרי גבייתם ותשלומם. בסופו של אותו סעיף (א) נאמר: "כל תקנות לפי סעיף זה טעונות אישור הממשלה וועדת הכלכלה של הכנסת". היינו, אנחנו רואים שהאגרות על פי סעיף 29 לחוק רשות שדות התעופה הן בעד השימוש בשדות התעופה של הרשות ובמיתקנים שבהם ובעד השירותים שנותנים בהם היא או אחרים. ללא צל של ספק, מדובר כאן גם על האגרות במעברים יבשתיים.

היוצא מהכלל שאינו טעון אישור של ועדת הכלכלה קבוע בסעיף (ד) לאותו סעיף הקובע לאמור: "האמור בסעיף זה לא יתפרש כגורע מסמכות הרשות לתת שירות ולגבות בעדו תשלום אף אם לא נקבעה לאותו שירות אגרה בתקנות, והוא כשאינן חובה על פי חיקוק ליתן אותו שירות". לעניות דעתי, לא ניתן לעקוף את החובה לקבוע תשלומים באגרות ולקבל לכך את אישור ועדת הכלכלה על ידי הגדרת שירותים אלה כשירותים שאינן חובה לתיתן על פי חיקוק, לא לקבוע עליהם אגרות, אלא תשלומים, ולעקוף על ידי כך את הצורך באישור ועדת הכלכלה.

יתכן שאם אנחנו נראה באילו סוג של תשלומים מדובר, או דמי שימוש, נגיע למסקנה שאכן הם דמי שימוש כאלה שהיו אמורים להיות במסגרת התקנות. אבל עד שאנחנו לא יודעים במה מדובר קשה לחוות על כך דיעה. על פני הדברים, לא נראה לי שכן פני הדברים.

היו"ר אבי יחזקאל:

כאשר אתם במעבר קרני גובים רק דמי שימוש הרי תחולת השירותים הניתנים בדמי השימוש הם שירותים שבמקומות אחרים הם יכולים להיגבות במסגרת אגרה ולכן אני שואל במה הועילו חכמים? יש כאן בעיה שקשורה במערכת יחסי הגומלין ביננו לבין הפעולות שלכם.

אבי קוסטליץ:

צריך לזכור שרשות שדות התעופה כהגדרתה, היתה מעדיפה להתעסק עם שדות התעופה. אנחנו מתעסקים עם מעברים לא מכוח הרצון או הוולנטריות שלנו. אנחנו מוכנים לקחת על עצמנו את המטלה הלאומית הזו וצריך לראות שבדרך יש לנו את מסוף ארז. ההסתכלות שלנו בעניין הזה אומרת שאנחנו לא רוצים להרוויח בעניין הזה דבר. אנחנו בסך הכל רוצים לממן. כל מרכיבי השירות יכנסו לכך, מרכיבי הביטחון ומרכיבי התפעול.

היות ומדובר פה ביחסים של מדינת ישראל עם הרשות הפלשתינאית, ולא בין מדינות, והיות והנושא הוא רגיש משום שהוא בתוך התהליך, ומשום שאנחנו עדיין בדיונים עם משרד האוצר, לכן אני מציע שכאשר אנחנו נגמור את הנושא הזה נבוא לכאן וניידע את ועדת הכלכלה. לא נעשה שום דבר שלא יהיה בפיקוח.

היו"ר אבי יחזקאל:

הבעיה שעלתה היא לא מעבר קרני. ללא ספק זה בסדר ואנחנו מודים לכם על כך שאתם נענים לבקשת הממשלה ומקבלים את המעבר. יש פה בעיה עקרונית והיא בדבר מערכות יחסי הגומלין ביננו לבינכם, ובין הסיטואציה שבה ניתן לגבות תשלומים ללא אישור של ועדה שנוגעת בדבר.

מנחם זליקובסקי:

אנחנו היפקנו לקחים ממה שאירע במעברים בהם גבינו גם אגרה וגם דמי שימוש. מסוף קרני הוא נושא מאוד מאוד רגיש מבחינתנו. אנחנו כל הזמן נצטרך לדון בבעיות שיתעוררו בשטח ולא יתכן שאנחנו נצטרך לעבור את כל המסלול הזה בשעה שנצטרך כל שבועיים שלוש לשנות את האגרה. בעבר לא עשינו זאת משום שזה יצר בעיתיות. אנחנו עושים זאת במטרה שתהיה לנו גמישות וכדי שהמערכת הרגישה של היחסים ביננו לבין הפלשתינים, עם מכלול המוצרים שבה, תוכל לקבל את השינויים בזמן הנכון.

היו"ר אבי יחזקאל:

אני שוב מודה ומוקיר לכם על עבודתכם בנושא, אני רק מבקש מכם לפתור את הבעיה שיש לי כיושב ראש ועדת הכלכלה והיא שאני לא רוצה שתעריפים יהיו ללא פיקוח ציבורי. זו הבעיה היחידה.

אבי קוסטליץ:

מר זליקובסקי בדבריו ניסה להסביר שבפתרון הבעיה לא ניצור לנו בעיה חדשה. צריך למצוא איזשהו מנגנון שיאפשר לנו גמישות. אני מציע שנבוא לכאן וניידע אתכם.

היו"ר אבי יחזקאל:

מר קוסטליץ, האם אתה יכול להמציא לנו בימים הקרובים רשימה מפורטת של הדברים שהאגרה בשער הירדני כוללת וכן מה דמי השימוש כוללים? יתכן ואז נוכל לעשות גם בצד הפלשתיני.

אבי קוסטליץ:

כרגע אנחנו בדיונים עם האוצר שבהם יקבעו דמי השימוש האלה. אני מתחייב לבוא וליידע את ועדת הכלכלה בעניין הזה.

עו"ד ניסים זינבר:

אנחנו מבקשים שמעבר קרני יכלל בחלק ב' לתוספת ולא בחלק א'.

עו"ד אתי בנדלר:

נוסח צו אומר: ...בחלק ב' לתוספת החוק אחרי מסוף ערבה, יבוא מסוף קרני.

עו"ד עדה וייס:

אי אפשר להגדיר במקום אגרה דמי שימוש, בשביל לעקוף את אישור הממשלה ואישור ועדת הכלכלה של הכנסת לשירות הזה. צריך לבדוק מה זה דמי שימוש.

היו"ר אבי יחזקאל:

אם מישהו לא יגיד לי שבתום לב לא היה כאן ניסיון חלילה ובדיעבד, להרוס בצורה אלגנטית, וכך אני מצטט מקורות חכמים ממני, את סוגיית האגרות אז בסדר.

אני מציע שנקיים ישיבה נוספת בעניין הזה. אתם תעשו הבחנה בין אגרה לבין דמי שימוש ואז אנחנו נאשר זאת. הנקודה החשובה לי כיושב ראש ועדת הכלכלה היא שהדברים יהיו תחת פיקוח ציבורי. נדמה לי שגם שר התחבורה צריך לתת את דעתו בעניין.

אבי קוסטליץ:

היות ומתנהלים כרגע דיונים עם האוצר שאני לא יודע לאיזה כיוון הם יתפתחו, אני אומר לך שאני מתחייב לבוא לכאן וליידע אתכם. יכול להיות שנחליט שזה אגרה. מכל מקום, אני צריך מכם עכשיו את התוספת לחוק. אני צריך את האחריות, אחרת אני לא יכול.

היו"ר אבי יחזקאל:

גבירתי היועצת המשפטית, איך אני יכול לאשר שמסוף קרני יהיה בסמכותם, בלי עניין האגרות ודמי השימוש.

עו"ד אתי בנדלר:

יש כאן עניין של יחסי הדדיות. יושבים כאן נציגי השר ואנשים בכירים מרשות שדות התעופה, ואפשר שהם יתחייבו להביא בפני הוועדה פרטים לגבי הנושא הזה, לפני שיתחילו בגבייה בפועל.

אבי קוסטליץ:

בוודאי.

עו"ד אתי בנדלר:

אם כך תתחייבו להביא בפני יושב ראש ועדת כלכלה בתאריך מסוים את הנושא הזה.

אבי קוסטליץ:

אני חוזר ואומר, לפני התיפעול אנחנו נביא ליושב ראש ועדת הכלכלה את הנדרש. בינתיים, אנחנו מבקשים את התוספת.

היו"ר אבי יחזקאל:

אני חוזר על בקשתי. תגדירו לי בבקשה מה האגרה כוללת ומה דמי שימוש במקומות אחרים כוללים. כמו כן, אני מבקש מכם לדעת מה יכללו דמי השימוש בסוגיה הפלשתינית. ברגע שנראה שזה לא אותם דברים אני אבין שאני נקי מבחינה ציבורית ואני אוכל לומר: רבותי, לא עוקפים אותנו. לכל הדיון שהיה פה יש מטרה אחת והיא שלא יעקפו אותנו.

האישור שלנו יהיה מותנה בכך שאתם בימים הקרובים תציגו לנו את מה שביקשתי.
אני אקיים בימים הקרובים ישיבה נוספת ואני אתן לכם אישור פורמלי לעניין. אני
מכיר את כל הרגישות שיש בעניין ולכן טוב שקיימנו היום את הדיון המיקדמי הזה
משום שעכשיו אנחנו יכולים לסיים את כל העניין הזה ולא להמשיך לגרור אותו. אני
רוצה לסיים את העניין הזה בימים הקרובים, אני רק מבקש מכם לעשות לי את האבחנה.
יתכן והישיבה הבאה גם לא תהיה בפורום כזה אלא בנוכחות שניים או שלושה אנשים.

רבותי, גמר חתימה טובה לכולכם ותודה רבה.

הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 10:25.