

פרוטוקול מס' 391

מישיבת ועדת הכלכלה  
יום שני, א' בשבט התשנ"ט (18 בינואר 1999), שעה 09:00

נכחו:

חברי הוועדה: אמנון רובינשטיין - היו"ר

מזמנים:

משרד התחבורה:

- פרץ אורון
- יועמ"ש רנ"ר
- פאני אקסל
- ממונה על ספנות ונמלים
- אבשלום פלבר
- סמנכ"ל כלכלה וכספים רנ"ר

משרד האוצר:

- רונן וולפמן
- הילה אייל
- אגף תקציבים
- גלית אסף-שנהר
- אגף תקציבים
- עופר לינצ'בסקי
- רכז, אגף התקציבים

- עו"ד בני רובין
- משרד המשפטים
- רוני דוד
- מנהל אגף כספים, רכבת ישראל
- איתן רפפורט
- נשיא, לשכת הספנות

התאחדות התעשיינים:

- משה נחום
- מנהל המח' לסחר חוץ וקשרים בינלאומיים
- דניאל סינגרמן
- כלכלן אגף סחר חוץ וקשרים בינלאומיים
- יוסי אריה
- מנהל אגף הכימיה והפרמצבטיקה
- ציון אוסמו
- כלכלן אגף הכימיה
- יונתן שטיבל
- מנהל לוגיסטיקה-רותם ומנהל חב' נגב סטאר
- ישראל חזקיה

- מיכל דויטש
- מתמחה בלשכה המשפטית

מנהלת הוועדה: לאה ורון

קצרנית: חנה כהן

סדר היום: תקנות הנמלים (תיקון מס' ....), התשנ"ז-1997 בדבר שיעור אגרת רציף.

-4495-

תקנות הנמלים (תיקון מס' ...), התשנ"ז-1997 בדבר שיעור אגרת רציףהיו"ר אמנון רובינשטיין:

בוקר טוב, אני מתכבד לפתוח את הישיבה. תקנות הנמלים, התשנ"ז-1997 בדבר שיעור אגרת רציף.

פאני אקסל:

במסגרת תקנות רשות הנמלים מופיעה אגרה רציף. היום האגרה על מטעני היבוא ומטעני היצוא שונה ואנחנו מעוניינים במסגרת זו להביא להורדת אגרת היבוא והגדלת אגרת היצוא. מכיוון שהשלב הראשון בשינויים שנעשה בעתיד הוא לקרב את העלויות של האגרות ולבטל עיוותים. זה גם בעקבות פניה של האמריקנים שטוענים שאנחנו מסבסדים את מטעני היצוא שלנו ומטילים קנס ליבוא ממדינות אחרות. לפיכך במסגרת השלב הראשון לשינוי מבנה האגרות רוצים לעשות את השינוי המוצע.

במסגרת יותר כוללת אנחנו רוצים להביא לשינוי כל אגרות הנמלים.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

רוצים להגדיל את שיעור אגרת הרציף על היצוא מ- 0.2% ל- 0.5% וביבוא להוריד מ- 1.3% ל- 1%.

פאני אקסל:

זה כשלב ראשון.

רונן וולפמן:

השינוי המוצע מטרתו להשיג שני דברים: הפחתה מסויימת בהכנסות הנמלים על מנת להתאים את רמת ההכנסות לרמת הוצאות רצויה וליצור את הפער ביניהם. ההורדה והשינויים שמוצעות לגבי אגרת הרציף נובעים בין היתר מנטיות והתחייבויות העבר של ממשלת ישראל כבר מספר שנים לצמצם את אותו פער מפלה שקיים בין יבוא ליצוא ושגורמים בינלאומיים, בעיקר האמריקנים, רואים בו כסבסוד לא מוצדק ולא הוגן של פעילות מקומית של יצוא על חשבון יבוא. יש לחץ מתמיד של האמריקנים, והיו גם התחייבויות בעבר לצמצם את הפער הזה ולהביא לביטולו.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

מה המצב במדינות אחרות או אפילו בארצות הברית עצמה?

רונן וולפמן:

אין אגרות רציף.

משה נחום:

זה לא נכון, אני מוכן להבהיר מה קורה בארצות הברית.

רונן וולפמן:

הנושא הנוסף - ברמה העקרונית אנחנו חושבים, אומנם זה לא יבוא לידי ביטוי היום, אבל זה יבוא בוודאי לידי ביטוי בעתיד, שאגרת הרציף איננה האגרה או התשלום הראוי לקביעת הכנסות הנמלים. אנחנו חושבים שהבסיס הראוי צריך להיות פעילות ולא דווקא ערך של מטען, שאין לו כל קשר בין גובה התשלום לבין השירות שהוא מקבל בנמל.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אם כך, מדוע אנחנו לא מבטלים בכלל את אגרת הרציף?

רונן וולפמן:

אנחנו חושבים שזה צעד שאי אפשר לעשות אותו בבת אחת. מוטיב ההכנסות של אגרות הרציף הוא מאוד גדול.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אני לא מציע לפגוע בהכנסות, אלא מציע לשנות את בסיס החישוב.

פאני אקסל:

הנושא נבחן והיו ועדות שנטו לכיוון הזה, אבל אי אפשר לעשות את זה בבת אחת. מה שאנחנו מציעים עתה הוא שלב ראשון.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

יש דברים שקל לעשות בבת אחת מאשר בשלבים.

מדוע רשות הנמלים לא תומכת בביטול אגרת הרציף בכלל?

פרץ אורון:

יש הצעה לעשות רפורמה במכנה האגרות של הרשות בכלל, דבר שמקטין באופן ניכר מאוד את אגרת הרציף ומעלה את האגרות הייעודיות, כלומר האגרות שקשורות לפעילות עצמה. בינתיים הנושא הזה עוד תקוע בממשלה ולכן אנחנו מביאים פה "מיני רפורמה".

משה נחום:

נסאלה שאלה לגבי מה שקורה בארצות הברית. בארצות הברית יש בעצם הפליה בין היבוא ליצוא, לטובת היצוא. זה קרה בעקבות זה שהיצואנים תמכו ובית המשפט על פי החוקה האמריקנית שקובעת שאסור להטיל שום מס על היצוא, זכו בבית המשפט העליון, בגלגולים השונים שלו, לכך שבוטלה אגרת הרציף ליצוא. כלומר, במצב הנוכחי בארצות הברית יש אגרת יבוא בלבד.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

נאמר לי שאין אגרת רציף.

משה נחום:

יש אגרת רציף בגובה של 0.25%, שנקראת HMT.

רונן וולפמן:

האם זה קיים בניו-יורק?

משה נחום:

במקרה הזה שאני מדבר עליו זה היה בניו-יורק, אבל זה קיים בכל הנמלים. זאת אגרה פדרלית, לא אגרה לוקלית.

הי"ר אמנון רובינשטיין:

ממתי קיימת החלטת בית המשפט?

משה נחום:

החלטת בית המשפט היתה בסוף '98, אם תרצו אני יכול להביא את פסק הדין.

הי"ר אמנון רובינשטיין:

אני לא צריך את זה, אבל מי שנושא ונותן בזה צריך שיהיה לו את פסק הדין הזה.

משה נחום:

יש חוסר מידע בענין הזה. התהליך בנושא הזה בבתי המשפט בארצות הברית היה ארוך ובסופו של דבר זה נקבע כמס. זה נקרא מס כי זה נקרא מס AD VALOREM, על ערך הסחורה. אין לזה שום קשר לשירות שנותנים לקונטיינר.

רונן וולפמן:

לאן הולכת ההכנסה?

משה נחום:

ההכנסה הולכת לקרן פדרלית שממנה מוציאים את הכסף לפיתוח הנמלים, לפי דרישת רשויות הנמלים. בעצם הכסף נצבר בקרן ובעקבות החלטת בית המשפט, כל יצואן ששילם את אגרת היצוא, זכאי לקבל החרז מאותה קרן. היום יש תהליך של החרז כספים לכל היצואנים. כמו כן יש שינוי החקיקה בנושא האגרה, כי היא איננה אגרה, אלא מס, ועל פי החוקה האמריקנית אסור להטיל מס.

המצב המשפטי בישראל די דומה, כיוון שהטלת מס חייבת לעבור חקיקת הכנסת. היום כשמטילים אגרה או מעלים אותה, זה לא עובר איזשהו תהליך חקיקה. העלינו את הנושא הזה בפני בית המשפט העליון, אשר לא דחה אותנו, אלא ביקש להעלות את זה בערכאה יותר נמוכה.

אפשר לומר שארצות הברית מפלה את ישראל בהקשר ליצוא המקומי. ההפליה היא של ארצות הברית. לכן, הטענה שהועלתה כאן, שארצות הברית ביקשה את ההשוואה של דמי הרציף היתה נכונה לפני מספר שנים. היום אנחנו לא שומעים אף מילה מארצות הברית, כיוון שהיא בעצמה מפרה את התנאי הזה של השוואת האגרות.

### היו"ר אמנון רובינשטיין:

אני מבקש להשתמש בשירותיך הטובים כדי להעביר את פסק הדין האמריקני הזה אל מר רונן וולפמן מהאוצר וגם למשרד התחבורה. זאת משום שאני כן יודע שלפני חצי שנה היתה תביעה אמריקנית כזאת. אני חושב שייתכן שהתביעה הזאת היתה לפני שהם ידעו מה יהיה פסק הדין. האם אתה מתכוון לבית המשפט העליון בווינגטון?

### משה נחום:

כן, זה SUPREME COURT.

לעצם העניין, אנחנו נמצאים כרגע במצב של משבר כללי עולמי וגם משבר בשוק המקומי וגם משבר ביצוא. כל אחד יכול לראות את הנתונים הסטטיסטיים של "הישגי" היצוא לגבי שנת 1998. הגידול ביצוא בשנת 1998 היה אחד הנמוכים ביותר שהיו בשנים האחרונות.

כפי שציינתי אגרת הרציף היא AD VALOREM. באופן עקרוני, כפי שאתם יודעים, היצוא של ישראל מורכב גם מחומרי גלם שמיובאים כולם וגם מערך מוסף. הערך של קונטיינר שיוצא לחוץ-לארץ הוא בעל ערך דיי גבוה ולכן כשמטילים אגרה לפי ערך הקונטיינר, סך כל ההכנסות מקונטיינר כזה היא הרבה יותר גבוהה מאשר הכנסה של קונטיינר שמורכב מחומרי גלם שהוא בעל ערך יותר נמוך. כלומר, יש כאן הפליה גם במחיר ולכן יש הפרשי עלויות בין אגרת הרציף ליבוא, כי נקנסים על ערך מוסף גבוה וגם על חומר הגלם שיובא מחוץ לארץ שאף הוא שילם 1.3% ביבוא. יש פה למעשה מס כפול.

נקודה אחרת שאני מבקש להעלות מתייחסת לתקציב רשות הנמלים. אנחנו עומדים בפני עידן חדש, שאני מקווה שכן יעבור, בו הרשות תיפרד אחת ולתמיד מנטל ההוצאה שחל עליה בעקבות זה שהיא גם שולטת על הרכבות. הרכבת מהווה נטל תקציבי על הרשות, שהגיע בשנה האחרונה לכ- 260 מיליון שקל. אם ננתק את הרכבת מהנמלים ישארו בעצם עודפים של כ- 260 מיליון שקלים. מעבר לכך, הרשות משלמת מדי שנה תמלוגים לפי החוק לממשלת ישראל בסכום של למעלה מ- 150 מיליון שקל. אם מצרפים את שני הסכומים האלה, בעצם הרשות משלמת ללא קשר למתן השירותים למשתמשים כ- 400 מיליון שקל שנובעים בעצם מכספי המשתמשים. היות שאגרת הנמלים מממנת למעלה מ- 50% מתקציב הרשות, ברור הוא שמקור המימון של אותם עודפים או הכספים שמועברים לממשלה ולמימון הרכבת, הם כספים שנובעים ישירות מהמשתמשים.

בהצעה של רשות הנמלים להוריד את אגרת הרציף על היבוא ולעלות את האגרה על היצוא, למרות שפעולה זאת בעצם מצמצמת את ההכנסות של הרשות בשיעור מסוים, נשארת יתרה. אותה יתרה שנשארת בעקבות כך שהיא נפטרת מהנטל של הרכבות, מאפשרת להוריד את אגרת הרציף ליבוא בשיעור הרבה יותר גדול. על פי חישובנו, אם אנחנו לוקחים בחשבון את אותם הסכומים שמועברים אם לממשלה ואם לכיסוי גרעונות הרכבת, אגרת הרציף גם ביבוא וגם ביצוא לא צריכה לעלות על 0.3%.

### יונתן שטיבל:

אני מסכים עם דבריו של מר נחום. יש פה משהו שהוא בהחלט מפלה. האוצר מציג פה מיני רפורמה לפגיעה ביצוא. בעצם אם המיני רפורמה הזאת באה להגדיל את הכנסות הרשות, אזי היא רק מקטינה את הכנסות הרשות ואז הצעד הבא שיתבקש הוא אגרות והיטלים אחרים שעומדים כבר בפתח. אני מניח שלא היתה כוונה לפגוע ביצואנים, אבל אותה מיני רפורמה בעצם מטיבה עם היבואנים, פוגעת ביצואנים בסדר גודל של עשרות מיליוני שקלים, כאשר בעצם אין צורך בכלל בענין הזה. אם רוצים לא להפלות את היבוא שישוו את האגרות היצוא והיבוא ל- 0.1% או 0.2%.

כל הרזרבות שהוזכרו על ידי מר נחום יכולות בעצם לסבסד את הנושא. לא הוזכר כאן הנושא של מקדם ההתייעלות שאותו צריך להפעיל על רשות הנמלים. זו בעצם קביעה שהאוצר קובע במסגרת המשא ומתן שלו עם הרשות.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

ההתייעלות תהיה כאשר תהיה תחרות בין הנמלים. כל עוד שיש רשות נמלים אחת זה לא יקרה.

יונתן שטיבל:

אנחנו כיצואנים נברך על דבר כזה. אין לנו בעיה עם תחרות.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אם הרפורמה הזאת לא תיעשה, לא תהיה התייעלות.

יונתן שטיבל:

אנחנו מתנגדים להעלאת אגרת הרציף ליצוא ומה שצריך לעשות הוא להשוות את האגרות.

רון וולפמן:

לנו יש כוונה אמיתית לצמצם את ההכנסות על מנת להביא להתייעלות של רשות הנמלים. אמנם רשות הנמלים עושה מאמצים בכיוון של התייעלות, אבל אנחנו חושבים שיש עוד הרבה מה לעשות ואין לי ספק שההערה לגבי התחרותיות היא במקומה. יחד עם זאת, כל עוד זה לא קיים, צריך למצוא מנגנונים אחרים ששיגו את אותה התייעלות.

באשר לטענה של היצואנים - מבדיקות שערכנו, המסתמכות בין היתר על נתונים שנמצאים בידי רשות הנמלים, הפעילות של היצוא, גם בתעריפים הקיימים היום וגם לאחר שיועלו התעריפים, היא פעילות מסובדת.

יונתן שטיבל:

זה לא נכון. מה זאת אומרת פעילות מסובדת?

רון וולפמן:

הפעילות הזאת מסובדת ביחס לפעילות של היבוא ולכן יש מקום להעלות. התעריפים היום עדיין לא משקפים, כי גם אם היינו מנטרלים את כל הדברים שדובר בהם, לא היינו מגיעים לכיסוי העלויות של פעילות הנמלים.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

האם אפשר לצמצם את אגרת הרציף ליבוא מעבר ל- 1%, אולי ל- 0.8% ? זאת לאור הנתונים על עודף של כ- 400 מיליון שקלים.

רון וולפמן:

אין לנו התנגדות לעשות את זה, אבל יכול להיות שרשות הנמלים תביע עמדה אחרת.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

הסכום שהציג מה נחום אינו נכון, משום שחלק מההכספים הולך לסיבסוד הרכבת.

משה נחום:

אבל הרכבת תנותק מרשות הנמלים.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

הסכום שהצגת אינו נכון. הסכום הנכון הוא 150 מיליון שקלים.

משה נחום:

יש שני דברים. יש סיבסוד ויש את הפחת. הסכום של 260 מיליון מורכב משניהם.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

250 מיליון שקלים עוברים לרכבות והשאלה אם אתם צריכים לשאת בזה היא סיפור אחר, אבל אין לי מקור תקציבי אחר.

האם רשות הנמלים מוכנה להוריד את אגרת הרציף ליבוא מעבר ל-1%? יש הרי מקדם יעילות. אנחנו משיטים על חברת החשמל, בזק ואחרים, כל שנה חובת התייעלות בשיעור של 2% - 5%.

אבשלום פלבר:

מה שהוגדר כאן כנתונים, זה די רחוק מהמציאות. כך גם לגבי המצב המשפטי אם זה מס או לא מס.

לגופו של ענין, הועלו שני דרכים אליהם התייחסה ההתאחדות כמקור להפחתת האגרות: תמלוגים שרשות הנמלים משלמת למדינה. אם המדינה תוותר על 170 מיליון שקל בשנה, רשות הנמלים בהחלט מסכימה להוריד את זה מתעריפיה.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

כך אומרים כולם. לא התייחסתי לדברים של ההתאחדות, אני התייחסתי לשאלת מקדם היעילות, כאשר השנה זה יהיה 1% ו-0.8% בשנה הבאה.

אבשלום פלבר:

הסכומים שעומדים מאחורי המספרים שצינת הם הרבה מעבר למקדם התייעלות הסטנדרטי של פירמות, גם הפירמות שאתה הזכרת, אפילו הבולטות שביניהן כמו בזק.

דבר שני, רשות הנמלים מקיימת מקדם התייעלות, שכן מחצית אגרונתיה צמודות לדולר ולא לשקל, דבר שהיווה במשך כל שנות ה-90 מקדם התייעלות גבוה מאוד.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

כעת קיבלתם BOOST.

אבשלוס פלבר:

אם אני לא טועה, אז ה-BOOST הזה בא גם ביצוא. בשנת 1995 סוכם על מעבר לבסיס מדד והשתת מקדם התייעלות של 2.75% כפי שנהוג בפירמות אחרות שאינן צמודות לדולר.

אילו הופעלה הרפורמה הזאת בשנת 1995 כפי שסוכמה אז, הכנסות הרשות היו היום גבוהות ב-10% ממה שהן היום.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

נניח שנקבע שבעוד ארבע שנים זה יירד ב-10%.

אבשלוס פלבר:

אני מציין את העיקרון של מקדם ההתייעלות שרשות הנמלים כבר קיבלה ואימצה באותה רפורמה.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

לפי דבריך זה לא בוצע.

אבשלוס פלבר:

אנחנו אישרנו את כל הרכיבים של הרפורמה. אישרנו את השינויים במבנה התעריפים ואישרנו את המעבר. הנושא תקוע בממשלה. אילו היו מיישמים את זה בשנת 1995, היום הכנסות הרשות היו גבוהות יותר ולא נמוכות יותר, לרבות מקדם ההתייעלות.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אני רוצה לעזור לרשות ולאוצר להגיע להסדרים. אנחנו נקבע שהיבוא הוא 1% ונקבע שבערך בעוד ארבע שנים הוא יורד ואז מימלא יהיה לכם כוח ללחוץ או על העברה מאגרות רציף לדמי טיפול שקשורים בפעולות, או שתגיעו למקדם יעילות מדדי כפי שסיכמתם.

אבשלוס פלבר:

אנחנו בעד רפורמה בתעריפים, אבל אי אפשר לאשר רק את צד ההפחתה ולומר לנו להגיע להסדרים על צד ההעלאה. יש כאן שני אלמנטים: מבנה האגרות וכמה צריך להיות סך כל האגרות. הסכמנו בעבר, ואנחנו עדיין מסכימים, להשתת מקדם התייעלות ברגע שנעבור לבסיס הצמדה למדד. אנחנו מוכנים היום לעבור לבסיס הצמדה למדד עם מקדם ההתייעלות שדובר בו, 2.75% שסוכם כבר בשנת 1995.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

בבזק זה מדד עם התייעלות, גם חשמל זה כך, מדוע ברשות הנמלים זה לא כך?

רונן וולפמן:

יש פה עיוות היסטורי שמבוסס על כך שזאת פעילות בינלאומית לכאורה ולכן התעריפים הם על בסיס אותם מחירים. דרך אגב, זה קיים גם ברשות שדות התעופה, אם כי לא בכל סוגי התעריפים. יש בוודאי סוגי תעריפים שאין שום סיבה שהם יהיו בהצמדה מט"חית ויש מקום לפעילות אחרת. יחד עם זאת, אנחנו חושבים שיש מקום לעשות את השינוי הזה.

הי"ר אמנון רובינשטיין:

אני רוצה להציע את ההצעה הבאה. כולנו מכירים את הנושא הזה ויש לנו אינפורמציה לגבי ארצות-הברית. יש נתונים מדויגים מאוד לגבי מצב המשק היום ומצב היצוא. במקום שנעלה אנחנו יורדים ואני לא מדבר עתה על היצוא לאסיה, שזה סיפור אחר. יש כאן דבר אחד מובנה שהוא לרעת היצוא הישראלי, כלומר, אתה מייבא BULK ואתה מייצא QUALITY. אם כך, אגרת הרציף עובדת לרעת המשק הישראלי, זה דבר מובן מאליו.

בהחלטת הסיכום של הישיבה אני אמליץ לאוצר ולרשות הנמלים להפעיל תוכנית של ביטול אגרת הרציף, כי היא לרעת המשק הישראלי. זה יכול להיות ביטול הדרגתי, אבל צריך להתחיל במשהו.

כמו כן, אני לא יכול לאשר היום את העניין של היצוא. אני מוכן לאשר את הורדת מס הרציף על היבוא מ-1.3% ל-1%, אבל אני רוצה שב-1 בינואר שנת 2002 תהיה הורדה ל-0.8%. כך יהיה לנו איזה מטווה ובאוצר יצטרכו להתאים את עצמם לזה על ידי העברה לבסיס מדד או שיעבירו נטל יותר גדול על הפעילות עצמה. לא סביר שמדינה שמייצאת היי-טק ופרי המוח שלה, תשלם על AD VALOREM, זה לא מתקבל על הדעת. מתקבל על הדעת שאגרת הרציף תבוטל כליל וישלמו בעד פעילות.

אני חוזר ואומר, בלי התייעלות של הנמלים, זה יהיה רע מאוד. בזמנו קיבלתי נתונים של תפוקה והתייעלות לגבי ענף אחד של הנמלים, המכולות, ראיתי את ההבדלים בין ישראל ורוטרדאם וממש נדהמתי.

אם אתם מוכנים להצעה שהצעת, אני אאשר את זה.

אבשלום פלבר:

ההצעה שהוגשה, הוגשה כבר ב-1995 לרבות זאת שמונחת כרגע על שולחן הוועדה. ההצעה כרוכה בהפחתת הכנסות הרשות בכ-105 מיליון שקלים. אנחנו מסכימים לזה. ההצעה החלקית שהיושב ראש הציע עתה, שלוקחת רק את צד ההפחתה ביבוא ולא מעלה את המס ביצוא, מובילה למצב של הפחתה הרבה יותר גדולה, של 160 מיליון שקלים.

אם רוצים ללכת לאישור חלקי וניטרול היצוא, אנחנו מבקשים שתנטרל את אלמנט "סיבסוד" היצוא מהפחתה ביבוא, כלומר, לעשות הפחתה מ-1.3% ל-1.1%, שזה יוצא נטו 120 מיליון שקלים. את ה-15 מיליון השקלים שהם מעבר להצעה שלנו, אנחנו יכולים לספוג.

הי"ר אמנון רובינשטיין:

מה דעת האוצר להצעה הזאת?

רונן וולפמן:

אני לא משוכנע שהרשות לא יכולה לחיות עם הפחתה יותר גדולה. יחד עם זאת, לא הייתי רוצה לוותר על הבקשה לוותר על אגרת היצוא. הועלו טענות על ידי התעשיינים ואנחנו מוכנים לבדוק אותם, כי לפחות חלק מהדברים שהוצגו פה הם נושאים חדשים עבורנו.

הי"ד אמנון רובינשטיין:

האם אתה מוכן כעת להורדה ל- 1.1% ובשנת 2001 לרדת ל- 0.8%? שהאוצר יעשה מאמץ לפתור את הבעיות.

רונן וולפמן:

אני מוכן לכל דבר שמקדם את הכיוון שדיברנו עליו.

אבשלום פלבר:

צריך לכרוך את הירידה ל- 0.8% עם מה יעלה.

הי"ד אמנון רובינשטיין:

אני מציב יעד ורשות הנמלים עם האוצר צריכים להיכנס לזה. שלוש שנים זה מספיק זמן לפתור בעיה כזאת. אפשר לפתור את הבעיה בחודש, אבל אני יודע מה קצב הדיונים.

גם התעשיינים צריכים לדעת שהדבר הזה הולך למצב שבו אין מיסוי AD VALOREM. יש מיסוי עבור עסק שנותרן שירות. אין אגרות, אלא תשלום עבור משהו שעושים.

אבשלום פלבר:

זה מקובל עלינו כיעד לעבודה. לקבוע כרגע שזה יירד בנקודת זמן מסוימת ל- 0.8% מבלי לקבוע מה יהיו השינויים הנלווים לו, זאת בעיה.

הי"ד אמנון רובינשטיין:

אני סומך על אנשי האוצר המיומנים שהם יביאו לנו הצעה. אני מוכן לקיים דיון בזה אם יהיה צורך.

אבשלום פלבר:

הרי אלה תקנות שנקבעות ולפיהם אנחנו פועלים. אפשר לקבוע בתקנות את ההפחתה ל- 1.1% ולצאת עם הנחיה לפעולה להביא את זה ל- 0.8% בשנת 2003, אבל לא בהפחתה חד צדדית ל- 0.8%.

רונן וולפמן:

בחלופה הבסיסית אנחנו מעדיפים מה שהוצע. יחד עם זאת, אם יש דרך ללכת באיזשהו מהלך שמקיים את העניין הזה, אנחנו לא מתנגדים.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אם כך, אני אאשר את התקנות לשנה אחת בלבד. אני לא יכול לאשר את זה לתקופה יותר ארוכה. בעוד שנה תבואו ותסבירו מה נעשה ומי שיהיה יושב ראש ועדת הכלכלה יקרא את הפרוטוקול ויראה את הבקשה שלי.

עופר לינצ'בסקי:

לדעתי זאת טעות.

רון וולפמן:

אני לא יודע אם הפחתה זמנית בענין הזה נותנת משהו. אם אנחנו מדברים על הפחתה פרמנטית ולו גם על הצעת הפשרה שרשות הנמלים הסכימה לה, זה עדיף.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אני רוצה לדעת מה אני יכול לעשות כדי שבעוד שנה אתם תבואו עם הצעה להפחית את אגרת הרציף?

פאני אקסל:

במסגרת החלטת הממשלה הוקמה ועדה בראשותו של מנכ"ל משרד התחבורה שהיתה צריכה לבחון את מקדם ההתייעלות ושינוי המבנה של הרשות. אנחנו יושבים עם נציגי רשות הנמלים והאוצר ולא מצליחים להגיע למשהו.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

מה שאת אומרת מדאיג אותי עוד יותר.

פאני אקסל:

לא בגלל הנושא של האגרות, כי לגבי האגרות יש את הצעת ועדת המנכ"לים שעליה אנחנו והאוצר צריכים לדון.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אני מבקש לקרוא את התקנות ולאשר אותן. כמו כן אני מבקש לצרף פניה שלי, כיושב ראש הוועדה, גם לרשות וגם לאוצר להביא בפנינו תוך שנה תוכנית פעולה שתשנה לחלוטין את מבנה אגרות הרציף, כך שלא ייקנס מי שמייצא עם ערך מוסף גבוה. במקום אגרות הרציף יבואו דמי טיפול על פי הפעולה ועל פי שווי הפעולה.

"תיקון התוספת החמישית" - 1. "בתקנות הנמלים התשל"א-1971, בתוספת החמישית, בחלק ג' - (1) בסעיף 17 -

(א) בפרק א', בסעיף 1, במקום "1.3 אחוזים" יבוא "1.1 אחוזים".

סעיף קטן (ב) יימחק.

(2) "בסעיף 18, סעיף משנה (ב) יסומן (ג) ולפניו יבוא: "(ב) חושבה האגרה על פי הערך - לא יעלה הסכום המירבי לתשלום על מכפלת המשקל ברוטו ב- 250 ש"ח".

החלטה: התקנות כפי שקראתי לעיל אושרו.

ישראל חקיה:

צריך להדגיש שהתקנות אושרו ללא העלאת האגרה על היצוא.

לאה ורון:

נאמר שסעיף 1 (ב) נמחק. ייצא מכתב שמאשר בדיוק את מה שהוחלט.

היו"ר אמנון רובינשטיין:

אני מודה לכולם, הישיבה נעולה.

-----

הישיבה ננעלה בשעה 09:45