

הכנסת העשרים וחמש

יוזם : חבר הכנסת אברהם בצלאל

פ/25/4240

הצעת חוק טוס כחול לבן, התשפ"ד-2024

הגדרות

1. בחוק זה –

"גוף קשור" – מי שזקוק לשירותי הובלה אווירית לצורך ביצוע הסכם למתן שירותים לרשות ציבורית;

"טיסת קוד משותף" – טיסה המשווקת מטעם מוביל אווירי ישראלי ומופעלת על ידי מוביל אווירי זר;

"מוביל אווירי ישראלי" – חברת תעופה הרשומה בישראל המפעילה טיסות בינלאומיות בהתאם לרישיון להפעלת כלי טיס בטיסה מסחרית לפי חוק רישוי שירותי התעופה, התשכ"ג-1963¹, לרבות במסגרת טיסות קוד משותף;

"מוביל אווירי זר" – מוביל אווירי שאינו מוביל אווירי ישראלי;

"רשות ציבורית" – כל אחד מאלה:

(1) המדינה ומוסדותיה;

(2) רשות מקומית;

(3) מוסד מוכר להשכלה גבוהה כמשמעותו בחוק המועצה להשכלה גבוהה, התשי"ח-1958²;

(4) תאגיד שהוקם בחוק;

(5) חברה ממשלתית, חברת בת ממשלתית וחברה מעורבת כהגדרתן בחוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975³;

"שירותי הובלה אווירית" – הובלה אווירית בינלאומית של נוסעים ומטען;

1 ס"ח התשכ"ג, עמ' 104.

2 ס"ח התשי"ח, עמ' 191.

3 ס"ח התשל"ה, עמ' 132.

"השר" – שר התחבורה והבטיחות בדרכים.

שירותי הובלה אווירית עבור רשות ציבורית או במימונה, או עבור גוף קשור, יבוצעו באמצעות מוביל אווירי ישראלי בלבד, אלא אם כן –

2. שירותי הובלה אווירית מטעם רשות ציבורית

(1) לא היה מוביל אווירי ישראלי זמין בהתאם להוראות סעיף 4;

(2) מוביל אווירי ישראלי אינו יכול לבצע את הטיסה או ההובלה המבוקשים, והצהיר על כך בפני הרשות הציבורית או בפני הגוף הקשור שהזמין את הטיסה או ההובלה.

(א) רשות ציבורית תשתמש בשירותי הובלה אווירית של מוביל אווירי ישראלי הזמין בתחנת המוצא לצורך טיסה לתחנת מעבר המרוחקת ביותר האפשרית; ואולם, רשאית היא להשתמש בשירות מוביל אווירי זר רק עד לתחנת המעבר הקרובה ביותר אליה טס מוביל אווירי ישראלי, אם מוביל אווירי ישראלי אינו טס לתחנת המוצא או לתחנת המעבר.

3. שימוש רשות ציבורית בשירותי מוביל אווירי ישראלי

(ב) על אף האמור בסעיף קטן (א), התקשרו רשות ציבורית או גוף קשור עם מוביל אווירי ישראלי בהסכם לביצוע טיסה באמצעותו, ולאחר מכן שינה המוביל האווירי כאמור את נתיב הטיסה, דחה את הטיסה או ביטל אותה, רשאים הרשות הציבורית או הגוף הקשור, לפי העניין, לבצע את הטיסה באמצעות מוביל אווירי זר.

4. מוביל אווירי ישראלי בלתי זמין

(1) בטיסה אל מדינת ישראל או אל מחוץ לה, כאשר השימוש במוביל אווירי ישראלי יאריך את משך הטיסה ב-24 שעות לפחות או את משך ההמתנה במעבר בין טיסה לטיסה, כאשר הטיסה מבוצעת על ידי יותר ממטוס אחד, בשש שעות לפחות;

(2) בטיסה אל מדינת ישראל או אל מחוץ לה, אם השימוש במוביל אווירי ישראלי יצריך מעבר בין יותר משני מטוסים;

(3) בטיסות קצרות, אם התקיימו תנאים שקבע השר.

(א) המחיר שמוביל אווירי ישראלי רשאי לגבות עבור שירותי הובלה אווירית לרשות ציבורית יוגבל לפי הוראות סעיף קטן (ב).

5. הגבלת המחיר לכרטיס

(ב) המחיר המרבי לטיסה עבור רשות ציבורית יחושב בהתאם להוראות אלה:

(1) המחיר הממוצע לטיסה מסחרית בשנה החולפת, בחודש הקלנדרי המבוקש לטיסה, בקרב חברות אשר להן מקום עסקים בישראל;

(2) למחיר לפי פסקת משנה (1) יתווספו הוצאות אבטחה, ככל שנדרשות.

(ג) על אף האמור בסעיף קטן (א), השר רשאי להחליט בכתב ומנימוקים מיוחדים, על מחיר מרבי אחר לטיסה עבור רשות ציבורית.

6. הודעה על הובלה אווירית באמצעות מוביל אווירי זר תשלח אווירית באמצעות מוביל אווירי זר הודעה על הובלה אווירית באמצעות מוביל אווירי זר, תשלח הרשות למשרד התחבורה והבטיחות בדרכים הודעה על כך, ותפרט בה את הנימוקים להובלה האווירית כאמור, למעט כאשר פעלה הרשות הציבורית לפי הוראות סעיף 4.

7. אחריות אישית הובלה אווירית שבוצעה בניגוד להוראות חוק זה, יהיה מי שאישר את ההובלה כאמור אחראי לתשלום כל הסכומים שהיו כרוכים בביצוע אותה הובלה אווירית.

8. הסכמי טיס אין בהוראות חוק זה כדי למנוע הובלה אווירית באמצעות מוביל אווירי זר של מדינה אחרת, אם הובלה כאמור מעוגנת בהסכם טיס תקף בין מדינת ישראל ובין אותה מדינה.

9. פטור שר הביטחון ושר החוץ רשאים לפטור רשות ציבורית ממילוי הוראות חוק זה, בין באופן כללי ובין במקרה מסוים, מטעמים של ביטחון המדינה או יחסי החוץ שלה, לפי העניין.

10. השר ממונה על ביצוע חוק זה והוא רשאי להתקין תקנות לביצועו.

11. תחילתו של חוק זה שלושה חודשים מיום פרסומו.

ד ב ר י ה ס ב ר

תכלית הצעת החוק היא לחזק את חברות התעופה הישראליות. תכלית זו חשובה נוכח הנחיתות המובנית ממנה סובל ענף התעופה הישראלי מול חברות התעופה הזרות הפועלות בישראל, בין היתר בשל המצב הגיאופוליטי והביטחוני במדינת ישראל ולנוכח המשבר החמור בענף בעקבות התפשטות נגיף הקורונה.

מוצע לחייב גופים ממשלתיים וציבוריים לרכוש שירותי הובלה אוויריים ממפעילים אוויריים ישראלים בלבד. חובה זו לא תחול במקרים בהם אין מוביל אווירי ישראלי שיכול לבצע את ההובלה המבוקשת, או אם אין מוביל אווירי ישראלי זמין לשם כך. חובה זו תואמת את חובת ההעדפה של טובין תוצרת הארץ מכוח חוק חובת המכרזים, התשנ"ב–1992, ותקנות חובת המכרזים (העדפת תוצרת הארץ), התשנ"ה–1995.

כדי למנוע ניצול לרעה של כוח מונופוליסטי, לקביעת מחירים גבוהים מהממוצע עבור רשויות

ציבוריות, ולצורך הבטחת ניצול יעיל של כספי הציבור, מוצע להגביל את מחירי הטיסות הניתנים עבור הרשויות הציבוריות באופן יחסי למחירים בשוק התעופה.

הוראה דומה, מעוגנת בדין האמריקני: (The Guidelines for International travel Paid by the Government) Fly America Act). ההסדר המעוגן בדין האמריקני קשיח יותר ובעל סייגים מעטים יותר לעומת החובה המוסדרת בהצעת חוק זו. החוק האמריקני, שיושם לאור ההנחיות הכלליות של החשב הכללי של ארצות הברית (החלטה B-138942, מיום 31 במרס 1981), מחייב עובדים פדראליים, ובכלל זה יועציהם וקבלניהם, וכן אנשים שנסיעתם ממומנת על ידי הממשל לרכוש שירותי טיסה מחברות תעופה אמריקניות.

ההסדר המוצע יחזק את ענף התעופה הישראלי הן באופן ישיר, בכך שיחייב רשויות ממשלתיות וציבוריות לרכוש שירותי תעופה ממובילים אוויריים ישראליים, והן באופן עקיף, בכך שהוא עשוי להגביר את המודעות הציבורית לרכישת שירותי הובלה אווירית ממובילים ישראליים, תוך מתן דוגמא אישית לרכישת תוצרת כחול לבן.

הצעת חוק דומה בעיקרה הונחה על שולחן הכנסת העשרים וארבע על ידי חבר הכנסת יעקב מרגי וקבוצת חברי הכנסת (פ/838/24).

הצעות חוק זהות הונחו על שולחן הכנסת העשרים וארבע על ידי חבר הכנסת רון כץ (פ/2698/24) ועל שולחן הכנסת העשרים וחמש על ידי חבר הכנסת רון כץ (פ/2591/25) ועל ידי חבר הכנסת ששון ששי גואטה (פ/4203/25).

הצעת החוק זהה לפ/4203/25 ולפיכך לא נבדקה מחדש על ידי הלשכה המשפטית של הכנסת.

הוגשה ליו"ר הכנסת והסגנים
והונחה על שולחן הכנסת ביום
י"ט בשבט התשפ"ד (29.01.2024)