**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שלישי**

**פרוטוקול מס' 334**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שלישי, יא' בחשוון, התשע"א (19/10/2010) בשעה 09:00**

**סדר היום:**

**הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010**

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

יצחק וקנין – מ"מ היו"ר

**מוזמנים**:

דפנה עין דור – מנהלת אגף כלכלה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

גיורא רום – מנהל הרשות התעופה האזרחית

עו"ד רננה שחר – יועצת משפטית, רשות התעופה האזרחית

ישי דון יחיא – עוזר מנהל רשות התעופה האזרחית

גדי רגב, ראש מטה תעופה, רשות התעופה האזרחית

יואב בראל – ממונה תקינה תשתיות ומבצעים, רשות התעופה האזרחית

יהודה גילאי – אגף מטה, רשות התעופה האזרחית

עו"ד רינה פאר – המשנה ליועץ המשפטי, רשות שדות התעופה

אורי אורלב – מנהל חטיבת פיקוח טיסה, רשות שדות התעופה

עו"ד יערה למברגר – יעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

עו"ד הדס פיקסלר – לשכה משפטית, המשרד להגנת הסביבה

סטיליאן גלברג – אגף קרינה, המשרד להגנת הסביבה

עו"ד דני גבע – משרד ראש הממשלה

סא"ל מוריס הירש – יועמ"ש חיל האוויר, משרד הביטחון

קמ"ש אריאל סימן – עוזר יועמ"ש חיל האוויר, משרד הביטחון

עו"ד עומר שלו – יועמ"ש ומזכיר חברת אל-על

עו"ד רוני סטבקובסקי – לשכה משפטית, חברת אל-על

עו"ד אהוד שבתאי – סמנכ"ל ויועץ משפטי, חברת ארקיע

עו"ד אורנה זהבי – סגנית היועץ המשפטי, התעשייה האווירית

אברהם רזיאל – ראש אגף מבצעי אוויר

עמרי טלמון – מנכ"ל קלוב התעופה

אברהם קמחי – חבר הנהלת קלוב התעופה

עמרי אבני – יו"ר אגודת פקחי הטיסה

ד"ר בנימין קלנר – החברה הישראלית לרפואה תעופתית

דיויד גולן – מנכ"ל ובעלים חברת כימניר

עו"ד לורה לויט – כימניר תעופה

בועז חטיבה – יו"ר איגוד הטייסים

עו"ד רון גנט – יועץ משפטי, איגוד הטייסים

**ייעוץ משפטי:** איתי עצמון

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטארית**: אתי אפלבוים

**הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010**

היו"ר יצחק וקנין:

בוקר טוב. אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר-היום: הצעת חוק הטיס התש"ע-2010.

מאז הפגרה לא דנו בחוק ואנחנו חוזרים לדון בנושא. בשבוע שעבר, כשאישרנו את התקנות, אמרתי שאני מקווה שעד סוף מושב החורף נסיים את החקיקה. אני מאוד מקווה שנסיים, בעזרת השם, אבל אני צריך הרבה עזרה מכם. כולי תקווה זה מה שירה.

רבותיי, אם אתם זוכרים דילגנו על פרק ז' שהוא פרק הבטיחות.

גיורא רום:

לא, כל החוק זה בטיחות. פרק ז' עוסק בחקירת תאונות, כל החוק עוסק בבטיחות.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מבין שמתנהלים דיונים ביניכם לבין כל הגורמים.

גיורא רום:

זה לא בינינו. מוביל את זה משרד התחבורה בראשותו של עו"ד רון חלפון, בהצטיינות רבה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מקווה שאתם מתקדמים עם הדברים, כיוון שבכל רגע אנחנו נצטרך לחזור, כי לדעתי זה הפרק המורכב ביותר.

בכל מקרה, רבותיי, בשיחות שלי עם חלק מהגורמים הבהרתי שאנחנו ניתן להם את כל כובד המשקל, כפי שאנחנו עושים את זה בכל החקיקה ובל יחשבו שנדלג או נחפף בדברים מסוימים. באמת אנחנו ניתן את הדעת על הכול. אנחנו רוצים שבסיום החקיקה הזאת כל הגופים היושבים סביב השולחן יהיו שבעי רצון.

אנחנו נמשיך בהקראת החוק. אני אתן לרננה להמשיך.

איתי עצמון:

בדיון הקודם התחלנו לדון בפרק ט' לגבי העיצום הכספי. הועלו כאן שאלות בעניין מודל קביעת הסכום הבסיסי והבנתי שעשיתם עבודה מאוד מקיפה בעניין. כדאי שתסבירו לעבודה מה העבודה שעשיתם ומה השינויים במודל.

גיורא רום:

במקרה נמצאת איתנו מצגת שאולי תעזור.

אני רוצה לומר כמה מילים, כבוד היושב ראש. קודם כל אני רוצה להודות על התקנות שעברו פה בשבוע שעבר. הייתי בקהיר באותו יום ואני מבין שהם עברו אחרי לא מעט עבודה בנוגע למטוסים הנקראים מז"מים ואני רוצה להודות לוועדה.

אני מצטרף לתקווה שלך שהוועדה תצליח להשלים את חוק הטייס שכולו עוסק בבטיחות, עד סוף המושב הנוכחי.

פרק ט' עוסק באכיפה שלא מצריכה הנמקה, אני מקווה, בשלב הזה אפילו בקהיליית התעופה. נדרשת אכיפה, זה חלק מהתהליך השלטוני וצריך להתרגל לזה. ההבדל בין החוק שהממשלה מציעה לבין המצב הקיים היום הוא, שהממשלה מציעה הרבה יותר כלים ואפשרויות לעומת המצב דהיום. במצב דהיום אני כמנהל רת"א יש לי מעט אפשרויות ואני מהר מאוד יכול להיקלע לכך שאני נוקט באפשרויות הכי קשות ומכה בפטיש שאני לא התכוונתי להכות פה.

רציתי לומר עוד דבר לעניין האכיפה. כלי האכיפה גדולתם ועצמתם היא בעצם קיומם ולא בגלל שמשתמשים בהם. זה כמו בנשק של צבא. עוצמתו היא בעצם קיומו ולא בשימוש. אם צריך להשתמש זה מצב לא טוב ורת"א רוצה להגיע לזה שנצטרך להשתמש באכיפה כמה שפחות. אני מזכיר לך שסנהדרין היתה גוזרת מיטה פעם ב-70 שנה.

היו"ר יצחק וקנין:

ואף על פי כן היתה נקראת קטלנית.

גיורא רום:

אני לא אומר שאני הסנהדרין אבל אכיפה זאת לא מטרתה של רת"א. יצירת הכלים זה מה שמתחייב.

כפי שציין היועץ המשפטי, אנחנו נתנו את דעתנו לסוגיית הסכומים שהולכים להופיע בעיצומים הכספיים של הפרק הזה. יש לפני את הספר הזה. הספר הזה הוא, כביכול, פרק ט' של ה-FAA. הוא גדול בערך פי 300 מהפרק שלנו. קראנו אותו בעיון רב ובפירוט רב כדי להיעזר, בין השאר, בו, בבואנו להציע את המודל הזה. במקום להתחיל מייד לקרוא את החוק ולמצוא מספר אחרי מספר, אני מבקש להציג מה היתה המתודה שהיתה בבסיס המספרים שבסוף מופיעים בפרק ט'.

כמו שאמרתי, יש לנו מצגת והייתי מודה לרננה אם תציג את המתודה הזאת.

**(מוצגת מצגת)**

רננה שחר:

את העבודה עשו כלכלנים של משרד התחבורה ושל רת"א, בשיתוף אם יהודה גילאי ממחלקת תקינה אצלנו. הם נתבקשו לבחון את ההתאמה של הסכומים שלנו מול המודל האמריקאי וגם של הקטגוריות או תת הקבוצות שהגדרנו ביחס למודל האמריקאי. כמו שראיתם, גם צירפנו דברי הסבר לגבי העבודה שנעשתה.

קודם כל, בשורה העליונה שאתם רואים: עובד טייס, איש צוות, מפעיל אווירי וכדומה - - -

לאה ורון:

לצערי זה לא הנוסח שהגשתם לוועדה מבעוד מועד.

רננה שחר:

אבל בטח לא נעשו שינויים גדולים.

לאה ורון:

אני לא יודעת, אבל זה לא מצוי.

רננה שחר:

אני מתנצלת.

בשורה העליונה אתם רואים את סוגי הגופים המפוקחים שלנו. כל גוף מפוקח נבחן לגביו גם הסיווג שלו לקבוצות וגם הסכומים עצמם. קודם כל הצוות מצא שהסכום המקסימאלי לעיצום כספי ל"סיביל פיין" בארצות הברית הוא 25,000 דולר, שהוא כ-100,000 שקל ישראלי, בתרגום כזה או אחר. יש פרק שמדבר על הנרמול של הסכומים.

אם הם ירצו להשלים אותי אני אשמח, אבל באופן כללי ההצעה של הצוות היתה להשאיר את ה-25,000 דולר כ- 100,000 שקל ישראלי.

הוצע שהסכום הגבוה ביותר יהיה 100,000 שקל לפי 25,000 דולר, במקום 150,000 שקל בהצעה המקורית, דהיינו, להוריד את הסכום המרבי ל-100,000. זה נכון לגבי כל המקומות שבהם היה סכום מרבי של 150,000 שקל, פרט לבתי הספר שבהם עשינו הורדה יותר משמעותית.

גיורא רום:

יש פה 10 שקפים שחוזרים על עצמם בהתאם לשורה העליונה וכל אחד מהם מורכב מ-4 שכבות. השכבה העליונה עוסקת בגוף המפוקח. יש הבדלים ענקיים בגוף המפוקח ולכן היא מתייחסת לגוף המפוקח. עכשיו יש שתי שכבות נוספות. אחת עוסקת בסכום הבסיסי. השנייה, שהיא זאת שדרכה כאילו נכנסים לפרק ט', עוסקת בסוג ההפרה. סוג ההפרה מגדיר את האחוז מהסכום הבסיסי שהוא יהיה הקנס.

לכן, כשאנחנו בוחנים את סעיף 114ג או 32א ויש שם הפרה, בפרק ט' פוגשים, דרך החומרה שאנחנו מייחסים לזה, האם זאת הפרה שדינה 100%, 25% או 10%. לכן יש פה תהליך כאילו חשבוני. קודם כל מה חומרת ההפרה, איך מתרגמים את זה לאחוזים ומה הסכום הבסיסי. בכל קבוצה יש סכום בסיסי אחר. באיש צוות הסכומים הבסיסיים הם אחרים לגמרי, זה 1,000 שקל. במפעיל אווירי מסחרי זה 100,000 שקל. יש שורה רביעית, שהיא לא חלק מהחוק, היא צריכה להיות חלק מהתקנות והיא נקראת תקנת ההפחתה.

גם אחרי שיש את ההפרה של 50% מהסכום הבסיסי שהוא איקס, תהיינה תקנות הפחתה שמנהל רת"א יצטרך להשתמש בהם בדרך די אוטומטית של להגדיר מהו העיצום הכספי הסופי. לכן יש פה 10 שקפים שמתייחסים ל-10 סוגי המפעילים שזיהינו ובכל אחד מהם יש את הסכום הבסיסי ואת סוג ההפרה. זה מה שהוביל אותנו למספרים של פרק ט'.

לאה ורון:

תקנות ההפחתה יהיו באישור של הכנסת?

רננה שחר:

לא.

יערה למברגר:

בדרך כלל זה מחויב בהסכמה של שר המשפטים.

רננה שחר:

בנוסח הקודם שהצענו היתה חלוקה ל-3 קבוצות לפי גודל כלי הטיס שהמפעיל מפעיל. לקטנים 5,000, לבינוניים 20,000 ולגדולים 150,000. פה נעשתה הפרדה בעיקר בין מי שמפעיל כלי טיס גדולים. שתי הקבוצות א' ו-ב' עוסקות במי שבעצם מפעיל כלים גדולים הידועים כ"Public Transport", טיסות ציבוריות, בטיסות בינלאומיות, בין אם זה בטיסות סדירות ובין אם הן זה בטיסות שכר שהן אינן שכר לשימוש עצמי.

באופן כללי, קבוצות א' ו-ב' אלה חברות התעופה שעוסקות בתחבורה הציבורית להובלה בין לאומית של נוסעים ומטען, כאשר יש הבדל בין מי שמפעיל מעל 15 כלים ומי שמפעיל מתחת מ-15 כלים. בטבלאות פירטנו איך זה משפיע על הגורמים המפוקחים מבחינת הסיווג שלהם פלוס הפחתה של הסכומים.

היו"ר יצחק וקנין:

באופן מעשי, יש לנו היום את ארקיע ואל-על. אני מדבר על החברות הגדולות.

גיורא רום:

קבוצה א' זאת רק אל-על ובקבוצה ב': "ארקיע", "ישראייר", "סאנדור" ו"קאל".

אנחנו סיווגנו את כל המפעילים, את חברות התעופה, את כל מכוני הבדק. כל מי שיש לו יד ורגל בתעופה, הגדרנו איפה הוא נמצא בקבוצות השונות.

רננה שחר:

בפנים ארצי יש חלוקה בין מי שמפעיל כלים גדולים או מעל 7 כלים בינוניים ומי שמפעיל פחות מ-7 כלים בינוניים.

היו"ר יצחק וקנין:

בטבלה מופיע 100,000 בקבוצה א' ואת אמרת שזה 150,000.

רננה שחר:

זה היה 150,000 והפחתנו ל-100,000.

אני אמשיך מחברות התעופה למכוני הבדק. במכוני הבדק גם שם הסיווג היה ל-3 קבוצות של כלים קטנים, בינוניים וגדולים. גם פה הכלים הגדולים חולקו ל-3 קבוצות, מתוך הבנה שצריכה להיות שם רזולוציה יותר גבוהה. גם שם הסכום המרבי ירד מ-150,000 ל-100,000 ונהיה מדרג של 75,000 ו-25,000.

לאה ורון:

את יכולה להסביר יותר את המשמעות של עיצום כספי במכון בדק. על מה? כנגד מה? למה הכוונה כשאת אומרת כלים קטנים ובינוניים?

גיורא רום:

נגיע לזה בחוק. הפרות של סעיפים מסוימים שעניינם מכוני בדק, הם יהיו הפרות של 100%, 75%, 50% וכדומה. כל הפרה תקבל את המשקל המתאים לה ואנחנו נוכל להתייחס לדוגמאות. יש פה מישהו שיש לו מכון בדק ונוכל לקבל ממנו תגובות.

רננה שחר:

באופן כללי, אם מכון הבדק נותן שירותים בדק לכלים או לחלקים שהוא לא מורשה לתת לגביהם או אם הוא מבצע פעולות בניגוד לנהלים שלו, בניגוד לתכניות הבדק, או אם משחררים לטיסה כלים בצורה שחתם על ההרשאה - יש הרבה מאוד הפרות שניתן לעשות. כמו שגיורא אמר הן מסודרות באחוזים לפי החומרה החוקית שלהן ולאו דווקא לפי מקרה פרטני או אחר.

אודי, אולי תסביר לגבי ההבדלים בין הקבוצות.

יהודה גילאי:

משקלם של מטוסים מעל 200 טון. אנחנו מסווגים שם את מטוסי רחבי הגוף, 747, 767, 777. הקבוצה השנייה, שזה מעל 30 טון ועד 300 טון, זה קבוצת המטוסים צרי הגוף, 757, 737, איירבס 320. הקבוצה השלישית זה מטוס מ-5,700 קילוגרם, שזה הקטגוריה של מטוס גדול לפי מסמכי ה-ACOA, עד 30 טון. אפשר לשים שם את ה-ATR של התובלה הפנים ארצית ומטוסי מנהלים סילוניים.

מתחת לכך המטוסים הבינוניים אפשר לומר שאלה כל מטוסי הססנה של התעופה הפנים ארצית הקלה. הקבוצה הנמוכה ביותר היא קבוצת האז"מים, שאתם מכירים אותם משבוע שעבר.

רננה שחר:

עכשיו אני הולכת ליצרנים. ליצרן גם נעשתה הפחתה מ-150,000 ל-100,000 ונעשתה חלוקה ל-4 במקום ל-3 קבוצות, כאשר מי שמורשה לייצר רק מנוע או מדחף עבר לקבוצה ב' ומי שמורשה לייצר חלקים של כלי טייס, או חלקים של מנוע או מדחף או ציוד תעופתי, עבר לקבוצה נפרדת, קבוצה ד' וגם חלו הפחתות בסכומים. אם יש צורך בהוספה נא להגיד לי ואני אוסיף.

בבתי ספר נשמרה החלוקה ל-3 רמות אבל זה ירד מ-150,000 ל-75,000. באופן כללי, הסכומים נגזרים מהאחריות הכוללת לבטיחות התעופה. לדעת הצוות, שאנחנו הסכמנו איתה, אם חברת התעופה עצמה היא בתחום של ה-100,000 אז מי שמדריך צריך להיות לו סף קצת יותר נמוך לכן הסכום הבסיסי הוא של 75,000 ומזה נגזר 15,000.

אברהם רזיאל:

לגבי הדרכת עובדי טיס, מה ההיגיון - - -

גיורא רום:

לא, לא. יש לכם את הטבלה, תיכנס לזה.

היו"ר יצחק וקנין:

גיורא, תן לו להשמיע את דבריו.

אברהם רזיאל:

בסדר, אחר-כך.

לורה לויט:

אני מייצגת את חברת "כימניר". שאלה לגבי סוגי כלי טיס. אם אנחנו הולכים לפי ה-ACOA, שאני מבינה שזאת החמרה ואנחנו הולכים לזה בגלל גיל הטייסים, שם אין חלוקה ל-3 סוגים ואנחנו נשארים עם שני סוגי טיס, קטנים וגדולים, כמו שהיה עד עכשיו. הירידה לרזולוציה של 3 סוגים למעשה גורמת לכך שכל אלה שהיו קטנים ונשארו קטנים, שום דבר לא השתנה, פתאום מוכנסים בעל כורחם לקטגוריה אחרת.

רננה שחר:

כל מי שהיה קטן ונשאר קטן, נשאר קטן.

לורה לויט:

לפני התיקון "כימניר" היתה נחשבת - - -

היו"ר יצחק וקנין:

כדי למנוע דו-שיח ביניכם אני מבקש לבקש רשות דיבור.

לורה לויט:

אדוני, אני מחברת "כימניר". קראתי את הפרוטוקול של הישיבה הקודמת. הפריע לי שאנחנו הולכים לעשות תיקון כולל של חוק הטיס וזה מבורך ובאמת הגיע בזמן. אלא שהתיקון הכולל מתפרס ומתפרץ לכמה כיוונים. מצד אחד, אנחנו הולכים לפי השיטה של ה-ACOA ואנחנו אומרים: או.קיי, הגבלת גיל הטייסים הולכת לפי השיטה של הארגון, ואילו החוקים האחרים, שנוחים לנו יותר מהדין האמריקאי, אנחנו הולכים לאמץ מהדין האמריקאי. בכללי הארגון הבינלאומי אין חלוקה ל-3 סוגי כלי טיס. יש כלי טיס גדולים ויש כלי טיס קטנים, כפי שהיה עד עכשיו. תקנו אותי אם אני טועה אבל החוק החדש צופה פני עתיד וקובע 3 סוגי כלי טיס, כאשר זה מרע את מצבם של כל אלה שאינם אל-על, אינם ארקיע וישראייר. אני מדברת על אותן חברות קטנות שמסווגות היום כחברות בינוניות בגלל שהמטוסים שלהם מעל 5,700. שום דבר לא השתנה בשטח והעיצום הכספי שצפוי להיות מוטל עליהם זה כמו של חברה גדולה. אמנם לא כמו חברת אל-על אבל אי-אפשר להשוות.

רננה שחר:

גברתי מבלבלת בין כמה וכמה מונחים. אם יש לכם כלים מעל 5,700 זה כלי גדול לפי ACOA. אכן ב- ACOA יש רק התייחסות לאווירון גדול והליקופטר גדול, שזה משקלים שונים. אבל כשאתה קובע עיצומים כספיים אנחנו לא חושבים שנכון להישאר רק ברזולוציות – עוד פעם, ה-ACOA קובע סטנדרטיים מינימאליים מנחים למדינות. הוא לא מונע מהמדינות לאמץ סטנדרטים טובים יותר ומשופרים יותר. אנחנו חושבים שחלוקה לשתי קבוצות, רק לכלים גדולים ולכלים גדולים היא חלוקה שתפגע בציבור. היא לא נכונה, הרזולוציה בה היא לא מספיק טובה כדי לייצר עיצומים בסכומים אפקטיביים לכל קבוצה לפי המאפיינים שלה. אם אתה רואה, הגדלנו את כמות הקבוצות. למשל, אצל המפעילים האוויריים יש 5 קבוצות במקום 3, כי חשנו שהחלוקה ל-3 היא חלוקה לא מספיק טובה. אז להמליץ לעשות חלוקה רק לגדול וקטן תפגע יותר בציבור משום שלא ניתן יהיה להתחשב בהיקפי פעילות קטנים.

גיורא רום:

ל"כימניר" יש מטוסים ששוקלים יותר מ-5,700?

דיויד גולן:

כן.

גיורא רום:

לשיטתכם, לשיטת ה-ACOA שתי קבוצות זה אומר שהכלי שלכם יהיה כמו 747. זה מה שאתם רוצים? זה מה שנעשה לכם.

לורה לויט:

זאת לא הכוונה.

גיורא רום:

כלים גדולים זה מעל 5,700. מתוך זה שאנחנו פירטנו את זה, הבנו שאי-אפשר להחיל עליכם את מה שאנחנו מחילים על מטוס ששוקל 200 טון.

לורה לויט:

לא זאת הכוונה.

גיורא רום:

על זה את הלנת. את הלנת על זה שאנחנו לקחנו ובמקום הסטנדרט המינימאלי של ה-ACOA, של חלוקה לשתי קבוצות, פירטנו את זה יותר כדי ליצור קטגוריות יותר ספציפיות. מה שאת ממליצה זה שנלך לשיטת ה-ACOA וכלי ששוקל 5,800 קילוגרם יהיה כמו 777.

דיויד גולן:

אני מנכ"ל "כימניר". ל"כימניר" יש 22 כלים, מתוכם 2 הם אמבולנסים ששוקלים מעל 5,700. מה קורה ליתר ה-20, שהם כלים חקלאיים?

גיורא רום:

השאלה מה קורה עם מפעיל שיש לו כלים בכמה קבוצות זאת לא שאלה שחיכינו לה עד הבוקר והיא נמצאת בהרבה חברות.

רננה שחר:

אנחנו סברנו, וזה נמצא בדברי ההסבר ובהצעת החוק, שכאשר יש מפר שיש לו גם כלים גדולים וגם כלים קטנים, אפשר לסווג אותו בכמה סיווגים. צריך ללכת לפי הסיווג הגבוה. עוד פעם, הסכום הבסיסי צריך להיקבע לפי האחריות של הגוף לבטיחות הטיסה. ככל שאתה עולה במדרגות אתה אחראי יותר. יש יותר סיכון לבטיחות הטיסה ולחיי האדם מהפעילות שלך. עכשיו אתה מתייחס לחברה ולא פר כלי. החברה לוקחת על עצמה יותר אחריות, היא מפעילה כלים גדולים.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מבין הדברים שההתייחסות שלכם היתה למשקל ולפי המשקל סיווגתם את הקטגוריות. "כימניר" אומרים שיש מטוס שצריך להטעין אותו בחומר לריסוס ואין לו נוסעים. בכל זאת, מטוס נוסעים שלוקח 30 נוסעים או 100 נוסעים, יש הבדל בינו לבין מטוס ריסוס.

רננה שחר:

מה שאתה אומר זה בוודאי. אלה שתי קטגוריות של הובלת נוסעים וטובין ו"כימניר" אינה נכנסת בהן. אלה הקטגוריות הגבוהות וכמובן לקחנו בחשבון את הדבר הזה. "כימניר" אומרת שיש לה 22 מטוסים שנכנסים בכלים הבינוניים ויש לה שני מטוסים שנכנסים להגדרה של כלים גדולים כי הם אמבולנסים אוויריים. הם אומרים שזה התמהיל שלהם ושואלים איך אנחנו מתייחסים לכך.

בהצעה שלנו אנחנו אומרים שצריך להתייחס לזה על פי הקבוצה הגדולה, ש"כימניר" תיכנס לפה משום שברגע - - -

לאה ורון:

זה מקובל בחקיקה, הדרך של להתייחס לגורם שיש לו מספר אמצעים, לגבוה ביותר? זה דבר שהוא מקובל או שיחסית זה דבר חדש?

רננה שחר:

האמת שלא בדקתי. יערה יכולה אולי לענות. באופן כללי בעיני זה רק עניין של היגיון.

למשל, חברת "אל-על מפעילה טיסות בינלאומיות ולאחרונה התחילה להפעיל טיסות פנים ארציות לאילת, מה שאומר שחברת אל-על יכולה להיות מסווגת בשתי הקבוצות. אבל חברת "אל-על" היא חברת "אל-על" ויש לה את האחריות הכוללת שלה. לא מחליפים, אין מנהל נפרד לתחום הזה ולתחום הזה. יש מנהל מבצעים אחד, יש קצין בטיחות אחד, יש מנהל תחזוקה אחד. החברה עצמה נושאת באחריות ציבורית גבוהה יותר. לכן, גם מבחינת ההרתעה, אתה בא להרתיע גורם שהיקף הפעילות שלו גדול יותר, ש שהאחריות שלו גבוהה יותר, אתה צריך להשתמש בעיצומים גבוהים יותר. השאלה איפה הפעילות עצמה נפלה, בעינינו פחות רלוונטי.

לורה לויט:

בישיבה הקודמת דובר על-כך שיעשה עוד פעם בדק בית ויכינו שיעורי בית. דובר על-כך שיישקל הנושא של מחזור, החלק של הכלי הגדול הבודד הזה בכל היקף הפעילות.

אני מקצינה במיוחד, יכול להיות שמטוס אמבולנס של "כימניר" מקורקע, הוא לא והוא נמצא בחנייה. הוא עדיין מרושיין אבל הוא לא טס. קרה והתפספס מועד ולא חידוש רישיון וזה לא מטוס בשימוש, אז על המטוס הבודד הזה אנחנו נחויב על פעילות לפי סיווג גבוה למרות שרוב הפעילות שלנו היא בחקלאות במטוסים שהם בכלל לא כשירים למטוס הזה? דובר על זה בהרחבה בישיבה הקודמת ואני לא רואה שזה בא לידי ביטוי.

יערה למברגר:

אני רוצה להעיר באופן כללי לגבי עיצומים כספיים. לא כל-כך הבנתי את ההערה הראשונה של עורכת הדין לויט. מאז הישיבה הקודמת, בהחלט נעשתה פה עבודה ברת"א העובדה שהולכים ליותר קטגוריות וליותר קבוצות והספציפיקציה היא הרבה יותר גדולה, הופכת את ההסדר יותר מידתי. דווקא זה הולך לטובת ציבור המפוקחים. זה הופך אותו להסדר הרבה יותר טוב מבחינה משפטית ומבחינה מדתית. זאת אומרת, אני לא כל-כך מבינה את התרעומת. ככל שמורידים יותר קבוצות הדבר הוא יותר טוב. אם רת"א היתה נשארת עם קבוצות של קטן וגדול - - -

לורה לויט:

עוד יותר גדול ועוד יותר גדול.

יערה למברגר:

כל מדרגה היא שרירותית. תמיד יש מדרגה בין תחום אחד לתחום שני. תמיד יש איזו שרירות. שואלים למה פה המדרגה ולא במקום אחר, אבל ככל שעושים יותר מדרגות מגיעים יותר לדיוק ויותר לתוצאה סבירה. לכן אני חושבת שנעשתה פה עבודה חיובית וטובה. אני יכולה להגיד שאם מסתכלים על עיצומים כספיים בכלל בחקיקה, אין הרבה דוגמאות, שאני מכירה לפחות, שנעשתה עבודה של כל-כך הרבה תת קבוצות וניסיון להגיע לסכום הבסיסי שהוא בדיוק כל-כך רב.

לכן, אין לי כל-כך תשובה לשאלת הוועדה, של מה עושים אם זה נכנס לכמה קבוצות כי אפילו אין לי דוגמה כל-כך מפורטת.

לורה לויט:

נתתי דוגמה.

יערה למברגר:

זה גם נגזר מאופי החוק. זה חוק שהוא עם הרבה חלקים, הרבה גורמים מרושיינים, סוגים שונים של גורמים שמקבלים רישיון. לא אותו דבר עובד טיס כמו החברה שמפעילה בהפעלה מסחרית וכדומה.

הערה אחרונה לגבי מחזור עסקאות. זאת אחת האופציות ששקלנו. על פני הדברים זאת גם היתה המחשבה הראשונית שלי. ניסיתי ללמוד מניסיון אחר שיש בחקיקה. יש פה נציגים של המשרד להגנת הסביבה ואני יודעת שנעשה ניסיון כזה בחקיקה של עיצומים כספיים בהגנת סביבה ושהניסיון היה ניסיון לא חיובי.

גם אנחנו בדקנו - - -

לורה לויט:

למה ללכת ישרה לחומרה, בנוסף לעונשין בנוסף לכל?

דיויד גולן:

וגם אדוני - - -

היו"ר יצחק וקנין:

לא נתתי לכם את רשות הדיבור. אני מבקש שתבקשו רשות דיבור ואני אתן לכם.

יערה למברגר:

אחת הבעיות היא בקבלת מידע לגבי מה מחזור העסקאות של הגוף ובעיה של התדיינות מה מחזור העסקאות של הגוף. יש בהקשרים מסוימים, כמו חברות ציבוריות, חברות שנסחרות בבורסה, שבהם יש נתונים מסוימים שהם נתונים שנמצאים כנתונים גלויים על השולחן ולכן צריכים להגיש אותם ולדווח עליהם. למשל, בניירות ערך, אני יכולה לראות איך הנתון הזה נמצא ולא צריך להוכיח אותו או להתווכח עליו.

בהקשר הזה, אני יכולה לראות בעיה בקבלת נתונים לגבי מחזור עסקאות של גוף.

איתי עצמון:

בישיבה האחרונה שהתקיימה בנושא הזה, העליתי את השאלות לגבי המודל, האם ראוי לקבוע מודל לפי גודל כלי הטיס או לפי המחזור? נאמר לנו כאן ואנחנו גם יודעים שהרציונאל בהטלת עיצומים כספיים הוא ההרתעה. השאלה, האם גודל כלי הטיס בהכרח מלמד על היקף פעילות כלכלית? האם לא עלולים להיווצר עיוותים אלה ואחרים, לא רק לגבי חברות תעופה אלא לגבי בעלי רישיונות או אישורים אחרים, אם המבחן הוא רק גודל כלי הטיס, כאשר ברקע עומד הרציונאל של ההרתעה?

רננה שחר:

בדיוק בגלל הנושא, שבאמת בנוסח הקודם שהגשנו היה רק גודל כלי הטיס כפרמטר יחידי ופה ישב הצוות ונתן בעצם פרמטרים שהם לא פרמטרים רק של גודל אלא גם של היקפי פעילות, סוגי הפעלות, היקפי פעילות בהפעלה. כמו שתה רואה, במפעיל האווירי יש פה - - -

איתי עצמון:

רק לגבי חברות אבל יש עוד סוגים - - -

רננה שחר:

במכונאי בדק, למשל, אמנם זה מתבטא בגודל של הכלי אבל בסופו של דבר הרזולוציה היא הרבה יותר גבוהה באמת כדי לאפיין. אני יכולה להגיד, למשל, שבניגוד לחברת תעופה שבה כמות הכלים או מספר הכלים שהיא מפעילה, כתוב לה, בין במפרטי ההפעלה, בין בספר עזר המבצעי שלה ואתה יודע אותו בדיוק. מכון בדק חופשי לתחזק כמה כלים שהוא רוצה. יש לו רשימת יכולת, יש לו הגדרים מה הוא יכול, רשימת יכולת שמפרטת את הפרטים בדיוק שהוא מורשה לתת להם שירותי בדק וכל דכפין יטה ויקבל שירות. לכן הפרמטר - - -

אברהם רזיאל:

בתנאי שרת"א תאשר.

רננה שחר:

פרמטר של כמות המטוסים, לדברים שמותר לך לתת. אנחנו לא מאשרים לך עסקאות ספציפיות.

אברהם רזיאל:

צריך גם הסכם בין המפעיל.

רננה שחר:

במפעיל מסחרי.

במפעיל פרטי אנחנו לא דורשים לראות הסכם. לפעמים אנחנו דורשים מצד המפעיל, לא מצד המכון. מצד המכון אנחנו לא מבקשים לראות עסקאות, אנחנו לא מבקרים את הנושא הזה ולכן הפרמטר של כמות הכלים לגבי המכונים הוא פרמטר פחות רלוונטי.

אני רוצה לתקן את עצמי לגבי "כימניר". "כימניר" בכל מקרה נכנסת לקבוצה ג' לפי הפרמטרים שהם נתנו. הם מפעילים לפחות 7 כלים בינוניים או כלים גדולים כך שאצלם אפילו לא מתעוררת השאלה לגבי סיווג לשתי קבוצות.

דיויד גולן:

את יודעת משהו שאני לא יודע? כרגע הוספת לי 5 כלים.

רננה שחר:

זה לפי הנתונים שאתה אמרת.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא אעיר לך פעם נוספת. תרצה רשות דיבור, אתן לך.

דיויד גולן:

הצבעתי אבל אתה מתעלם ממני.

היו"ר יצחק וקנין:

כשארצה, אתן לך. גם אני רוצה להבין את כל הניואנסים שיש פה. בסך הכול אני מבין את החשש. תאמינו לי שישבתי לפחות עם חברה אחת גדולה בנושא של הקנסות. אני חושב שחלק מעבודה שנעשתה פה, שהתוצאה שלה היא הפחתת הקנסות, אני לא חושב שאפשר להגיד שלא נעשתה פה עבודה רצינית. רוצים להגיע לקראת הגופים ולהגיע למשהו סביר. הקל ביותר היה לקחת את שתי המדרגות, כפי שמופיעות בכל העולם. דווקא פה נעשתה עבודה יסודית מאוד כדי לבוא לקראתכם.

איתי עצמון:

נתתם את הדוגמאות שלגביהן ערכתם סיווגים: חברות התעופה, מכוני בדק. הקריטריון של גודל כלי הטיס עובר כחוט השני לאורך כל המודל. למשל, בתי ספר לטיסה. מדוע בית ספר לטיסה שמדריך להפעלת כלי טיס גדולים מקבל את הקנס הגבוה ביותר? האם גם כאן זה מלמד על היקף פעילותו הכלכלית?

רננה שחר:

באופן כללי כן. צרפנו לציבור טבלאות איפה ממוינים הגופים בכל קבוצה. לא כל אחד מדריך לבואינג 777. לא כל גוף יכול להדריך. אפילו בישראל אין בתי ספר להוראת טיס אלא רק בתי ספר לטכני בדק. זה מחייב סימולאטורים וכדומה.

איתי עצמון:

האם הנתונים מלמדים שהגודל הוא אינדיקציה להיקף פעילות כלכלית?

רננה שחר:

קיבלתם את הטבלאות שמפרטות איפה ייפול כל גוף לפי הסיווגים החדשים. הצוות הסתכל על היקף הפעילות הכלכלית של הגופים האלה והדבר הזה נלקח בחשבון ואנחנו חושבים שהפרמטר הוא הפרמטר הנכון.

היו"ר יצחק וקנין:

מר גולן, אני מבקש שתאמר כמה דברים לפני שאני מחליט.

דיויד גולן:

אם אני לא טועה, לפני כמה חודשים, כשהגיע הנושא של הקטגוריה החקלאית אמרת שבנושא הזה אתה מנוע ואתה עוזב את זה. אני לא זוכר מה היה ההמשך.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא זוכר שאמרתי דבר כזה. אני זוכר שאמרתי – ההיפך, אני חושב שבאגרות התחשבנו בכם והורדנו אותם למעלה. העלו אותם לדרגה כזאת שחשבתי שצריך להתחשב.

דיויד גולן:

כל הנושא של הקטגוריה החקלאית לגמרי הוסר.

היו"ר יצחק וקנין:

אני חקלאי אבל אני לא מרסס.

דיויד גולן:

כל הקטגוריה החקלאית ירדה מהפרק. במדינת ישראל אין תעופה חקלאית, לפי מה שהצגתם עד היום.

היו"ר יצחק וקנין:

מה זה אומר?

דיויד גולן:

זה אומר שאם "כימניר" שילמה עד היום 6,000 שקלים אגרת מכון הבדק, זה עלה עכשיו ל-60,000.

רננה שחר:

איפה זה כתוב?

לורה לויט:

זה במכלול כי החברה לא תחזיק מעמד.

דיויד גולן:

מי ישלם את זה, אדוני?

היו"ר יצחק וקנין:

הוא מעלה כאן נקודה שהיא מאוד קריטית.

גדי רגב:

מוצג פה סקטור אחד ספציפי. התעופה מורכבת מכמה סקטורים. מוצג פה סקטור חקלאי אבל יש עוד סקטורים שונים שנכנסים באותן קבוצות. כמו שיש מטוסים שעוסקים בריסוס, יש מטוסים שעוסקים בעוד ענפים: אמבולנסים, צילומים אוויריים, יש הרבה מאוד. זה תחום אחד. עשינו סדר באגרות כי התחום הזה היה במיוחד נמוך. לא העלינו אותו על-פי קביעת הוועדה עד למקום שהוא היה צריך להיות, העלינו אותו מעט. כלומר, למרות שהוא רק סקטור אחד מתוך סדרת סקטורים שהתעופה מתעסקת איתם, הוא לא עלה לרמה שכל הסקטורים של התעופה, באותו גודל ובאותו סוג מטוסים עלו. להגיד שהוא מופלה לרעה זה באמת לא נכון. גם בהיבט של האגרות זה להיפך, הוא הושאר ברמה אחת יותר נמוכה.

היו"ר יצחק וקנין:

עורך דין אהוד שבתאי מ"ארקיע" ואחריו רזיאל אברהם. אחר-כך גיורא יתייחס.

אהוד שבתאי:

במפעיל אווירי מסחרי, "ארקיע" מופיעה בקבוצה ב'. ארקיע מפעילה 3 מטוסי סילון ועוד מטוסים קטנים. יחסית לקבוצה א', גובה העיצום שמוטל עלינו נראה לנו גבוה מאוד. למרות ההפחתה, עדיין הוא נראה גבוה מאוד. הוא נראה לא פרופורציונאלי לחברה הגדולה מאיתנו שמפעילה הרבה יותר מטוסים יחסית אלינו.

לדעתנו, את גובה העיצום הזה עדיין אפשר להפחית.

היו"ר יצחק וקנין:

בדרך כלל, קנאת סופרים תרבה חכמה.

אהוד שבתאי:

דבר שני, בהתייחס לתקנות ההפחתה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מציע שתתייחס לחברה שלך, גם אם הטיבו עם חברה אחרת.

אהוד שבתאי:

אני לא אומר שהטיבו עם חברה אחרת, אני חושב שהחמירו עם החברה שלי והחמירו גם עם חברה אחרת. אולי בוצעה הפחתה אבל ההפחתה שבוצעה בקשר לקבוצה ב' לא גדולה מספיק. לצורך הדוגמה, "ארקיע" מפעילה כ-1,000 מושבים. יחסית לקבוצה הבאה בתור, אנחנו מפעילים יחסית מעט מושבים לכן גובה העיצום נראה לא פרופורציונאלי.

בנוסף, אני רוצה להתייחס לתקנות ההפחתה. אני חושב שאי-אפשר להתייחס לכל העיצומים הכספיים מבלי שראינו את תקנות ההפחתה.

אברהם רזיאל:

אני מהתעשייה האווירית. הבנתי מדברי ההסבר של עורכת דין שחר שבסופו של דבר מה שיקבע – אני מתייחס למכוני בדק, יצרנים ובתי ספר, שזה רלוונטי לתעשייה האווירית. בסוף זה לפי הגדול מבין העיסוקים, כלי הטיס הגדולים שבעיסוקים. האם טעיתי?

רננה שחר:

כן, טעית.

אברהם רזיאל:

גם מכון בדק לגדלים של מטוסים, זה ילך לפי הגדול.

רננה שחר:

נכון.

אברהם רזיאל:

אם יש לי יותר ממכון בדק אחד? לתעשייה האווירית יש יותר ממכון בדק אחד ברישיון.

יהודה גילאי:

כל מכון בדק לעצמו.

אברהם רזיאל:

למרות שפה בהגדרה הגדרתם את התעשייה האווירית כגוף אחד?

רננה שחר:

כן, מתייחסים לרישיון עצמו.

אברהם רזיאל:

אגב, במכוני בדק, הגדרתם מפעל מטוסי מנהלים של התעשייה האווירית, אני מעריך, כי אני לא מכיר עוד מפעל כזה בישראל. אבל הוא לא מכון בדק?

יהודה גילאי:

יש לו רישיון מכון בדק.

אברהם רזיאל:

אני לא בטוח.

יהודה גילאי:

תיכנס לאתר של רת"א ותראה, יש לו רישיון.

אברהם רזיאל:

טוב, לא ניכנס לויכוח על זה.

אותו דבר נכון לבתי הספר?

רננה שחר:

כן, במובן הזה שאם אתה בית ספר של כלים גדולים וגם לבינוניים, אתה נחשב לבית ספר של כלים גדולים.

אברהם רזיאל:

גם אם העבירה תעשיה בתחום הבינוני או הקטן אנחנו נהיה כפופים למקרה הגבוה מכולם. זה נשמע קצת מוטרף, בהיבטי בטיחות הטיסה בוודאי.

רננה שחר:

מייד אני אגיד למה.

היו"ר יצחק וקנין:

רגע, יש עוד מישהו שרוצה להתייחס?

עמרי טלמון:

לגבי הטבלה, אמנם נעשו הפחתות אבל שכחו את הקטנים, הם אותו דבר כמו קודם.

היו"ר יצחק וקנין:

מר טלמון, בברית מילה מברכים "זה הקטן גדול יהיה".

עמרי טלמון:

זה נכון, אבל אומרים גם אחרת: מה זאת ברית מילה? הגדולים אוכלים ושותים ולקטנים חותכים.

במצב היום, כל בעל אווירון זעיר משקל, אולטרלייט, הוא מפעיל. זאת אומרת, עליו, שיש לו כלי אחד באמת קטן, משיתים סכום בסיסי של 5,000 שקל.

דרך אגב, אפשר לקבל את המצגת הזאת? זה עושה את הדברים הרבה יותר ברורים. זאת היתה הערה לגופה של הטבלה. טוב שעשו עבודה גדולה ומזל שהיתה פגרה של הכנסת כי זה אפשר לעשות את זה, אבל כל הדברים האלה הועברו אלינו רק ביום ראשון בערב. קצת קשה ללמוד, בעיקר ל"חטיארים", להבין וללמוד בתקופה כזאת קצרה כמות כזאת גדולה של חומר.

בועז חטיבה:

אני מאיגוד הטייסים. אני רוצה להצטרף להערה בעניין תקנות ההפחתה. אני חושב שהדיון הנוכחי הוא מוקדם מידי לפני שראינו מה טיבן של תקנות ההפחתה.

שנית, אני מסכים שאכן נעשתה עבודה רצינית ביחס לנושא העיצומים, אבל עדיין אנחנו מוצאים פה בעיות ואני אפרט. כמו שמר טלמון ציין, החומר הגיע מאוד מאוחר. אני נחתתי מטיסה ביום שני לפנות בוקר אחרי לילה ללא שנה. עמד לרשותי מעט מאוד זמן לראות את זה, לכן אם אני טועה במשהו בהבנת המסמך אני מתנצל מראש.

אני שמח שהמנהל קיבל חלק מהעצות של האיגוד וגופים אחרים ביחס לעיצומים הכספיים. כנראה שלא מספיק ובאופן תמוה ולא ברור, לא קיבלו שום דבר ביחס לעובדי הטיס ולא מצאו לנכון להפחית ולו במעט.

כשאני עובר על המסמכים שהעבירה רת"א, אני רואה שיש פה טבלה של 3 עמודים, עם 35 סעיפים, שמדגימים קנסות מאוד גדולים בחקיקה הישראלית, אלפים רבים ומיליוני שקלים. רובם ככולם על רשויות, מוסדות פיננסיים, כאלה שתמיד מרוויחים, נושאי משרה בחברות ותאגידים. אין פה שום מקבילה לעובדי טיס. זה דבר אחד.

שנית. כשאני עובר על המסמך של רת"א אני רואה שלמפעילים מסחריים הפחיתו מ-150,000 ל-100,000 ול-75,000. כלומר, הפחתה של שליש או 50%.

אני מסתכל על מכוני בדק ואני רואה הפחתות דומות, לפעמים הפחתות עד כדי 10% מהסכום המקורי.

אני מסתכל על יצרני ציוד תעשייתי, יש פה הפחתה עד כדי 3% מהקנס המקורי. מ-150,000 ל-5,000. זה ב"יצרני כלי טיס וציוד תעופתי". יש פה מספר דוגמאות: "עשות אשקלון" היו ב-150,000 וירדו ל-5,000. יש פה את כל המדרג.

בתי ספר לעובדי טיס, הפחתות משמעותיות, לפעמים למחצית ואפילו רבע מהסכום המקורי, וכן הלאה וכן הלאה.

יש מגזר אחד מאוד מאוד מצומצם שעולה, אלה מפעילי המנחתים ואף אחד מהם זה לא שכיר עובד טיס.

אני מגיע לעובדי הטיס ושום שינוי. עכשיו אני מסתכל על ההנמקות ואני רואה כך: נרמול לכלכלה הישראלית של המודל של ה- FAA. אז יש לנו כאן שלושה מדדים. מדד ה-BIG MAC שהוא מדד שהוא יותר קוריוז ולא הייתי נוטה להסתמך עליו. זה יותר קוריוז של האקונומי סט אבל אוהבים להסתכל על זה בעיתונות ורת"א בחרה להסתכל עליו אז גם אנחנו נסתכל עליו.

לטענתם, לפי המדד של ה-BIG MAC צריך להיות מתאם של 1 ל-1 בין הכלכלה הישראלית לכלכלה האמריקאית. אני לא טוען שזה לא נכון. יש מרכיבים ב-"מקדונלנד" שעושים את ה"מקדונלנד" בארץ שווה ערך יותר. הקציצה גדולה יותר, יש מרכיב הכשרות, ולכן למעשה הסתכלות נכונה על מדד ה-BIG MAC מביאה לזה שבארץ הוא צריך להיות זול יותר. אם נסתכל על המדד שהביאה רת"א בעניין השכר הממוצע במשק למשרת שכיר, אז יש יחס של 60%. זאת אומרת, הקנסות בארץ צריכים להיות 60% לעומת המודל של ה-FAA. אם אני מסתכל על הוצאה ממוצעת למשק בית אז היחס הוא 80%.

עכשיו אני מחפש את ההסבר למה עובדי טיס צריכים להישאר כפי שהיה קודם. מסבירים לנו שהסכום הבסיסי בארצות הברית לעובדי טייס הוא בין 500 ל-1,100 דולר שזה 2,000-4,200 שקל, ובהצעת החוק המקורית 5,000 שקל לעובדי טיס. אני מדבר על עובדי טיס בחברות שאותן אני מייצג, הטייסים של התעופה הכבדה.

ההסבר הוא שפה לא צריך להפחית כי אם מפחיתים, אז בנגזרות של ה-50%, 25% ו-10% ייצא סכום נמוך. מעניין שזה לא הפריע ביחס להפחתות האחרות ורק פה זה מפריע.

על מודל ה"מקדונלד" כבר דיברתי. עכשיו מצוין גם שמדדי השכר הממוצע והוצאה חודשית נמוכים בישראל בהשוואה לארצות הברית, בחרנו שלא להתחשב בכך, רק פה בהתייחס לעובדי טיס, מכיוון שהדבר פחות רלוונטי בהשוואת שכר פרטנית של אנשי צוות אוויר ופקחי טיסה.

אנחנו לא נעשה פה דיון שכר של אנשי צוות אוויר, למרות שאם הוועדה או רת"א מוכנים לתת לנו תוספת, אנחנו לא נתנגד. אבל, הדבר הוא מאוד רלוונטי. כמו שהוא רלוונטי בכל שאר המקומות האחרים, הוא רלוונטי גם פה.

אני רק אציין שאנחנו יודעים מה השכר של הקולגות שלנו בעולם. השכר של עובדי הטיס בארצות הברית גבוהה משמעותית משלנו, השכר של הפקחים עוד יותר, השכר של עובדי הטיס והפקחים באירופה הוא פי שניים ופי שלוש משלנו. אז הנתון הוא רלוונטי וכמו שהוא היה רלוונטי בכל שאר חלקי הדיון, הוא רלוונטי גם כשדנים בעובדי טיס.

כשאנחנו מסתכלים על הפרמטרים ועל המדדים שרת"א מביאה, אז הקנסות על עובדי הטיס, לשיטתה של רת"א, יוצאים בין 2,500 שקל ל-3,300 שקל ולא 5,000 שקל. זה על-פי הנתונים של רת"א. אני חושב שגם זה סכום לא מבוטל. אני יודע שהטייסים נתפסים כאוכלוסיה שכולם מרוויחים טוב אבל אני אגלה לכם סוד, שיש הרבה טייסים, בטח צעירים בתחילת דרכם - - -

היו"ר יצחק וקנין:

שלא מגיעים לשכר המינימום?

בועז חטיבה:

לא, סליחה. ש-5,000 שקלים בשבילם זה סכום מאוד גבוה עבורם ויש כאלה לא מעטים.

היו"ר יצחק וקנין:

5,000 שקלים זה המקסימום, זה נע בין 1,000 ל-5,000.

בועז חטיבה:

הסכום המרבי על עובדי טיס - - -

רננה שחר:

לחלק זה 1,000 שקלים, לחלק זה 2,500 - - -

יערה למברגר:

בארצות הברית הצגת את זה כטווח בין סכום לסכום ובישראל הצגת רק את הסכום המרבי ביותר. אני חושבת שאם מציגים, צריך להציג בצורה עקבית.

בועז חטיבה:

אני מייצג את המגזר שעליו חל ה-5,000 ובמגזר הזה לא נגעתם, למרות שלשיטתכם ולפי המדדים שאתם מביאים, יש היגיון מאוד מאוד ברור למה צריך לגעת. זה אותו היגיון שהפעלתם על כל האחרים ופה, מסיבה שאנחנו לא מבינים, לא חל העניין הזה.

אנחנו העברנו התייחסות כבר ביוני ולא קיבלנו תשובה. יש לי פה את האימייל ואני יכול להראות. העברנו התייחסות שוב באוקטובר ולא נתקבלה תשובה.

דבר נוסף, הקנסות האלה כולם צמודים למדד, הם מתעדכנים אחת לשנה. השכר בענף וגם הרווחים של החברות לא מתעדכנים בשיעור עליית המדד, הם בדרך-כלל מתעדכנים בכיוון ההפוך. אני לא מצליח להבין, אני חושב שזה מאוד לא מידתי מה שקורה פה בהתייחסות לעובדי טיס.

עמרי אבני:

אני יושב ראש אגודת פקחי הטיסה, החל מחודש אוגוסט. זאת הישיבה הראשונה שאני נמצא בא. ראשית, אני מזדהה לחלוטין עם מה שאמר יושב ראש איגוד הטייסים, אנחנו באותה קטגוריה. יש לי חדשות מסעירות לכולם, ששכר הפקחים זה לא כמו שכתוב בעיתון וגם מה שכתוב בעיתון זה לגבי בודד אחד או שניים אבל לא לגבי כל הפקחים.

השכר שלנו איננו צמוד למדד לכן 5,000 שקל – כרגע אני חושב שכדאי שנתייחס לתקרה ולא למינימום כי בחוק לא כתוב שבכל ענישה אני אקבל את המינימום.

היו"ר יצחק וקנין:

גם לא כתוב שתקבל את המקסימום.

עמרי אבני:

את זה אני לא יודע אבל אני צריך לדאוג שלא אקבל את המקסימום. המקסימום לגבי פקחי טיסה הוא גבוה ביותר. אני מברך את העובדה שרת"א מצאה לנכון לאמץ מודל של ה-FAA. אני חושב שנוכל לאמץ את זה גם בתחומים נוספים שנעסוק בהם בעתיד בוועדה הזאת.

מודגש וכתוב, שלמרות שאנחנו מאמצים את המודל של ה-FAA בקטע הזה של עובדי טיס ופקחי טיסה, למרות שהשכר שלנו הוא שונה מהשכר של פקחים בארצות הברית, רת"א מצאה לנכון שלא לשנות את הסכומים ולא לעדכן אותם.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא עובד טיס ולא טייס. אני יכול להגיד שבהתאם למה שאני רואה לפני בעבודה שנעשתה, אין פה שום אימוץ – אתה מוכן שנאמץ את הספר כפי שזה מופיע אצל ה-FAA?

רננה שחר:

לא כדאי לו.

היו"ר יצחק וקנין:

אני אומר לך שנעשתה פה עבודה אחראית ורצינית. באמת ראינו שצריך פה לעשות איזה שדרוג מסוים. אני חושב שנעשתה פה עבודה שאפשר לברך עליה. ירדו לפרטי פרטים, ניסו לגעת בכל הניואנסים, לא לדלג על דבר ולתת ראייה כמה שיותר רחבה למציאות הישראלית. אני חושב שאתם צריכים לברך על-כך. אם יהיו דברים שנצטרך לשנותם, אני לא אומר שלא נשנה, אבל נכון לרגע זה אני חושב שאין לכם הרבה על מה להלין. בסך הכול אנחנו בסטנדרטים, אפילו פחות ממה שמופיע ב-FAA.

עמרי אבני:

אדוני היושב ראש, אני רוצה להזכיר לך שאנחנו עובדים שכירים ולא עובדים בתאגיד. העבירות שעליהם אנחנו נזדקק לעיצום כספי תחת החוק, הן עבירות בתוקף מילוי תפקדנו. לכן אני חושב שצריך לראות את זה קצת בשונה מההסתכלות על תאגידים ועל גודלי מטוסים, לנו אין הקריטריון הזה.

לכן אני חושב שזה המקום לשקול מחדש את הקנס והעיצום הכספי על עובדים שכירים. במקרה הזה אנחנו מדברים על מפעילי כלי טיס.

היו"ר יצחק וקנין:

תסכים איתי שתפקיד של טיס או תפקיד של פקח טיסה הוא תפקיד מאוד קריטי אם תהיה בו תקלה או רשלנות של אותו עובד. מדובר פה בחיי אדם ולכן צריך משהו שירתיע. אני לא אומר "זה ראה וקדש" אבל אם תקבע 500 שקל, שום דבר לא ירתיע אותו.

תראה את המציאות הישראלית בנושא הענישה. היום אנחנו נמצאים במצב שלצערי הרב חיי אדם הם הפקר מוחלט. כמובן שאני מדבר על מצב שבו הדברים נעשים בכוונה תחילה. אני לא מדבר על מצב שמדובר בטעות, בחוסר לב או אפילו ברשלנות כי זה עדיין לא במזיד. לצערי הרב אין מה שירתיע. אנשים יכולים ברגע מסוים לקחת סכין בויכוח על חניה ולרצוח את מי שמולם. יורים בלי לחשוב הרבה, כל רגע אנחנו רואים את זה.

כבר אמרו חז"ל: "אם לא מוראה של מלכות איש את רעהו חיים בלעהו". אם אין פחד ממשהו, אין מה שיפחיד. אמרתי את זה בכמה מפגשים עם אנשים משטרה. אמרתי שאם לא נאמץ דברים מסוים, לצערי הרב נהיה כמו במערב הפרוע. לא יתכן שלאדם לא יהיה ביטחון. אנחנו הופכים להיות מדינה שבה אנחנו חשופים לדברים שלא הכרנו בעבר, למציאות שהפשע עולה וגובר. גם אותו עבריין שעושה את מה שהוא עושה, אין לו פחד מכלום. מקסימום הוא יקבל מאסר עולם, יקבל ניכוי שליש.

הרמב"ם אומר שלמלך יש אפשרות לגזור יותר מהסנהדרין. לסנהדרין היתה טבלה. אם אדם גנב שור כתוב בתורה: "4 ישלם על השור ו-5 על השה". והרמב"ם כותב שזה לגבי הסנהדרין, היא לא יכולה לזוז מחוקי התורה, בדיוק כמו הטבלה שעשיתם. יש פה מדרגים ברורים ומוחלטים. הרמב"ם כותב שלמלך יש אפשרות אחרת, לקבוע ענישה שלא כתובה בספר. הוא כותב את זה בסוף פרק ג' של הלכות מלכים. הוא כותב כך: כאשר המלך רואה שכוח הזרוע כל דאלים גבר ואין מוראה של מלכות וכל אחד עושה כאוות נפשו והפחד הוא ברחובות, וצריך להטיל את חתיתו למען יראו ויראו. הרמב"ם אומר שיש דין על אדם שתלו אותו. מתי היו תולים? כתוב: כבוא השמש אתה צריך להוריד אותו, אסור לו להישאר דקה אחת כאשר השמש שוקעת. שם כותבת התורה כי "קללת אלוקים תלוי". הרמב"ם כותב כך וזה גם מופיע במסכת סנהדרין במסכת "מרות", כאשר דנו אותו לתלייה, היו תולים אותי לפני השקיעה ומורידים אותו מייד כדי שלא יהיה לו זמן של ביזיון. כותב הרמב"ם: למען יראו ויראו, למען להטיל חתיתו, המלך היה רשאי לתלות אותו, להשאיר אותו תלוי שבוע ימים, שיראו כולם שתולעים יראו אותם, "למען יראו ויראו כדי שלא יזידו עוד".

אין שום מוראה של מלכות, רבותיי, אין משהו שירתיע. אנשים רוצחים בדם קר בלי שום מחשבה. אין פחד, מקסימום הוא הולך לבית סוהר מנכים לו שליש ובזה נגמר העניין. זאת המציאות, לא יעזור לנו כלום. אני אומר את זה מפה גם לבית המשפט ולכל מי שעוסק בדברים הללו. אנחנו לא נצליח להטיל מורא על אף עבריין. אדם שעושה דבר בניגוד לחוק, אם לא יהיה משהו שירתיע. הרמב"ם כותב שלמלך מותר לעשות את זה למען יראו ויראו. כולם יראו אותו תלוי שבוע ימים, גם אם השמש שקעה, והוא ימשיך להיות תלוי ושיסריח כדי שכולם ידעו מה זה כוח ענישה. לצערי הרב אין כוח ענישה. אנחנו נמצאים בפרץ כזה שלא היה כדוגמתו.

ללא קשר לגובה הקנסות שאנחנו דנים בהם הרגע, צריך משהו שירתיע. אי-אפשר לתת קנס זניח.

לאה ורון:

זה מאוד דומה לגובה האגרה בבית המשפט.

היו"ר יצחק וקנין:

כן. צריך משהו שכן יהווה הרתעה. אנחנו עוסקים פה בחיי אדם וצריך טיפה של אחריות. כשאדם יודע שיש איזה קנס מסוים או משהו שירתיע אותו, אין לי ספק שהוא ייקח את הדברים הרבה יותר ברצינות. חובתנו לעשות את הדברים האלה, במיוחד כשמדובר בחיי אדם.

לורה לויט:

אדוני, כל הפרק של הענישה אושר. אם עד עכשיו לא היתה ענישה אז עכשיו תהיה ענישה וזה בא בנוסף. אין מצב שאפשר לצאת עם עבירה בלי שיש עונש בצידה. עם כל הכבוד, מדובר פה בטייסים שהוא קצת שונה מהעבריין - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אמרתי מראש, רבותיי, חלילה וחס. לא עשיתי שום השוואה. רבותיי, תדעו שתסמונת הראש הקטן הולכת מלמעלה למטה. לצערנו זה עלול לתפוס אותנו בכל תפקיד.

לורה לויט:

להבדיל מהמצב הקודם שהיה לפני התיקון המוצע, יש גם אכיפה פלילית שלא היתה בהיקפים כאלה וגם אכיפה מנהלית.

היו"ר יצחק וקנין:

בגלל זה הורידו לקטגוריה שנייה ולא ראשונה.

לורה לויט:

לבינוניים אפילו הוסיפו. אני מדברת על הפעלת מנחת חקלאי. איזו הצדקה יש להעלות מ-5,000 שקלים ל-15,000 שקלים?

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, אני אבדוק את הנושא הזה אבל שוב פעם אני אומר שלא נוכל להשאיר את הנורמות שהיו עד היום, מצב שבו לא היו קנסות ולא היה דבר שירתיע. המערכת חייבת להתאים את עצמה לכלל העולם אחרת נרד גם לקטגוריה 3.

רננה שחר:

ימציאו קטגוריה לישראל.

עמרי אבני:

כשם שהיתה בחינה מחודשת לגבי הכניסות לגבי מטוסים גדולים, הייתי רוצה שיירשם בפרוטוקול ש יש לנו בקשה לבחינה מחודשת של הקנסות של מפעילי כלי טיס ופקחי טיסה.

לורה לויט:

וכלים בינוניים.

היו"ר יצחק וקנין:

עו"ד שלו ואחר-כך נשמע את רת"א. מר טלמון, יש משהו ספציפי שרצית לומר?

עומרי טלמון:

בהערות שרשמתי לעצמי בדיון הקודם לחוק נאמר שלמעשה לא יוצבעו הסעיפים הנוגעים לעיצומים הכספיים אלא יחד עם תקנות ההפחתה.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו נתייחס לתקנות ההפחתה.

עומר שלו:

אני מצטרף לדברים שנאמרו פה לגבי העבודה שנעשתה. נעשתה עבודה רצינית מאוד. חלק מההערות שלנו שנשלחו והועברו לרת"א יושמו כאן. חלק מהדברים אנחנו עוד לא יודעים אם יושמו.

אנחנו צריכים ללמוד את העבודה הזאת. יש לנו כמה שאלות. למשל, היחס בין ה-25,000 דולר בארצות הברית וה-100,000 שקלים כסכום בסיסי. לטעמנו, ממבט ראשוני, זה מעורר שאלה לגבי הנרמול וקביעת הסכום הבסיסי.

אני מציג את זה רק ברמת השאלות.

היו"ר יצחק וקנין:

נדבר על זה כשנגיע לסעיפים.

עומר שלו:

הקביעה שמבחינתנו היא לא ברורה של 15 כלי טיס. למה 15? מאיפה הגיעה הקביעה הזאת של 15 כלי טיס. מי שקרא את הטבלה לא צריך להתאמץ כדי להבין שחברה אחת עוברת בעצם לצד הימני וכל שאר החברות לא. זה לא היה קיים בגרסה הקודמת. אמנם זה היה עם סכום גבוה יותר - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אני שואל גם אותך. אתה מעדיף שיהיו שני מדרגים?

עומר שלו:

אני לא מעדיף שני מדרגים, אני חושב שהמדרגים הם נכונים. השאלה היא, האם 15 כלי טיס הם המדד הנכון? למה הוא נקבע? בין השאר בהתחשב בסוג עבירות מסוימות.

אני חוזר על הדברים שנאמרו לגבי תקנות ההפחתה. אני חושב שיש חשיבות לראות את המכלול כולו. נעצרנו בקטגוריה הזאת וזה חלק בלתי נפרד. יכול להיות שחלק מהטיעונים שלנו ייעלמו כתוצאה מזה שנדע מה הסמכויות בתקנות ההפחתה.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו שעה ועשר דקות רק במבוא ובפתיח של הפרק. אני מבין את החשיבות של הפרק הזה. אני חושב שאם היינו נכנסים טיפה יותר, חלק מהדברים לא היו עולים.

עומר שלו:

רק עוד שתי נקודות, ברשותך. לגבי הסיווג הגבוה, אני חושב שגם הוא נקודה שאפשר לתת לה פיתרון באופן של לבחון את סוג העבירה ולא לעבור באופן אוטומטי לסיווג הגבוה, לאור העובדה שיש שני סוגים של כלי טיס. אולי לעשות בדיקה יותר מעמיקה לפי סוג העבירה ואז לשייך את זה לדרגה הנכונה.

אני מצטרף לדברים שנאמרו פה לגבי עובדי הטיס. לדעתנו זה מצריך בדיקה נוספת.

אני חושב שלכל אורך הדרך, אנחנו מבלים כאן כבר חודשים רבים ונעשה דיאלוג מאוד טוב בהנחייתך, בין רת"א לבין הציבור. דיאלוג נוסף כזה קצר יכול למנוע זמן רב פה בוועדה.

היו"ר יצחק וקנין:

תנו לנו להתקדם והכול יהיה בסדר.

רננה שחר:

היו פה הרבה הערות ואני מבקשת להתייחס לרובן.

לגבי "כימניר" והמגזר החקלאי. כאשר מדובר באגרות זה רציונאל אחד. כאשר מדובר בעיצומים, והחברה יכולה לעמוד כאשר היא לא תפר שום דבר. כאשר מדובר בעיצומים, הרציונאל של לקדם סקטור בגלל שהוא מתעסק בפעילות חקלאית, בעייני אפילו לא צריך לעלות על השולחן. מדובר על אכיפה של הפרות על החוק ולא צריכה להיות בזה שום התחשבות ושום סליחה.

לגבי תקנות ההפחתה, מה שעלה מהרבה גורמים, מה שאנחנו כן רוצים להגיע אליו ומוכנים להתחייב אליו זה שתקנות ההפחתה יאושר יחד עם החוק. אנחנו עובדים עליהם וזה לא דבר פשוט. אנחנו כן מוכנים להביא את זה לידיעת הציבור ושזה ייכנס ביחד לתוקף. אנחנו לא מוכנים לפיתרונות אחרים, כמו לא להצביע על סעיפי החוק ודברים מהסוג הזה.

ביחס לדברים שאמר עורך דין שלו בחלק האחרון לגבי שאלת הסיווגים. אולי ניתן יהיה במסגרת תקנות ההפחתה להביא לידי ביטוי את הנושא של הפחתת סכום העיצום הכספי במקרה שמפר מסווג ביותר מסיווג אחד והפעילות העיקרית שלו, המהותית שלו או ליבת הפעילות שלו היא הפעילות הנמוכה. לנסות לרדת שם לרזולוציה יותר גבוהה מבחינת ההגדרות האלה. הגדרות כלליות כאלה בחקיקה הראשית הן בוודאי לא לעניין וזה יישקל לגבי ההפחתה.

לגבי הערתו של עורך דין שבתאי לגבי מפעיל אווירי מסחרי, אני רוצה להזכיר שהחברות שנופלות פה הן עוסקות בתחבורה ציבורית לגברת כהן מחדרה. המשמעות היא שצריך להיות פה עיצום כספי גבוה מבחינת ההרתעה.

אנחנו חושבים שה-75,000 שקלים הוא בסדר.

הגבול של ה-15 אני לא אסביר אותו עכשיו. כמו שאמרה יערה, גבול מטבעו הוא שרירותי, למה לא 14? למה לא 34 וכדומה. אנחנו נסביר זאת. גבול מטבעו שרירותי.

לגבי ההערה של איגוד הטייסים לגבי הגעת החומר. קודם כל, אני מתנצלת על מועד משלוח החומר. אני רוצה להזכיר שבסוף הדיון הקודם, בתחילת הפגרה, ביקשנו לקבל נתונים כספיים שיעזרו לנו.

היו"ר יצחק וקנין:

אני בטוח שאף אחד לא נתן לכם.

רננה שחר:

לא, יש כאלה שענו. איגוד הטייסים לא טרח להעביר אפילו רבע נתון כספי לגבי ההשתכרות של האנשים אותם הוא מייצג כדי שנוכל לסייע. בדבר הזה אני רוצה שתהיה שקיפות בוועדה לאיזו תגובה העבירו. העבירו תגובה שצריך להפחית את העיצום וזה לא מידע מועיל.

לגבי פקחי הטיסה. אני רוצה להדגיש שבמודל האמריקאי, כפי שאמרנו בדברי ההסבר, הנושא של עד 1,200 דולר הוא רק על – לגבי פקחי טיסה הסכום הבסיסי הוא 11,000 דולר. במודל האמריקאי אתם לא קטגוריה אחת עם הטייסים. כנראה שאיגוד הטייסים באמריקה הוא יותר חזק.

עמרי אבני:

זה לא כתוב.

רננה שחר:

זה לא כתוב בדברי ההסבר, אני רק אומרת לכם את זה.

רזיאל אברהם:

מה לגבי בית הספר לטיסה?

רננה שחר:

נתתי לך תשובות במקום.

רזיאל אברהם:

עשית כן עם הראש, זה המחמיר מבין כולם, מה ההיגיון?

רננה שחר:

אמרנו מה ההיגיון במחמיר מבין כולם. ברגע שגוף לוקח על עצמו נתח פעילות שהיא מהסיווג הגבוה יותר, עם יותר סיכון לחיי אדם – הרבה מאוד הפרות הן הפרות מערכתיות. לא שלא אישרתי נכון את ההחזרה לשירות של הכלי אלא, אני לא מנהל כמו שצריך את תיקי כלי הטייס, אני לא נותן הדרכות ורענונים לעובדים שלי. אני לא מעדכן את הנהלים שלי. מדובר על הפרות בהתנהלות החברה. אתה לא יכול לסווג את זה לכלים קטנים או גדולים.

היו"ר יצחק וקנין:

הדברים ברורים.

רננה שחר:

אני גם אומרת שיכול להיות שנשקול את זה בתקנות ההפחתה. עד כאן ההתייחסויות הספציפיות.

אני רוצה להגיד שכל המושב הקודם אנחנו גיבשנו את העסקה ועכשיו אנחנו מתווכים על המחיר. כצפוי, יהיו פה ויכוחים על המחיר והם יהיו גם אם נדבר עליהם מיליון שנה.

גיורא רום:

אני רוצה להעיר כמה הערות קצרות. קודם כל, אני מקווה שלא נפתח פה דיון על האגרות. אני אישית מצטער צער רב שלא עמדתי על-כך שהאגרות לתעופה החקלאית תהיינה כמו לכל סוגי התעופה האחרים לפי משקל, שזה הפרמטר היחיד של התעופה עולמית. תפקיד רת"א הוא לא לקדם או לעכב איזה סקטור במשק. זאת היתה טעות גדולה מאוד.

דבר שני. כל הזמן יש איזה רצון להגיע לאיזה נוסחה מושלמת. זה מקסם שווא, אי-אפשר להגיע לזה. למשל, כל הנושא של ההיקף הכספי, אני יכול להגיד לך שזה קש וגבבה במקרה הישראלי . המבחן של המשקל בעצם עומד בקורלציה למהות של החוק. החוק עוסק בבטיחות וההנחה היא שהבטיחות עשויה להיפגע במידה רבה כפונקציה של המשקל של הכלים שהחברה מפעילה. אם חברה מפעילה 100 מטוסים ססנה קטנים וחברתה מפעילה שני מטוסי מטען, החברה שמפעילה שני מטוסי מטען, שההיקף הכספי אולי יותר קטן, מטוס מטען יכול לגרום לבעיית בטיחות או לאירוע בטיחותי גדול עשרת מונים. לכן מבחן המשקל בתעופה הוא מבחן מנדטורי ושרירותי ויש קווים שעוברים. רת"א הלכה צעד גדול קדימה ועשתה קווים נוספים להמלצות הבסיס של ה-ACOA, אבל זה המבחן.

דבר אחרון, בקשר להערה של היו"ר החדש של איגוד הפקחים, שאני מברך אותו ואני מקווה שתעשה עבודה טובה. רת"א לא אימצה את ה-FAA, רת"א לא מאמצת אף אחד, רת"א לא כותבת חוקים בשביל האמריקאים, כמו שאמר פה מישהו אחר. מציעה חוק למדינת ישראל. רת"א מביאה מודלים ישראליים. רת"א באינטליגנטיות האופיינית לה, קוראת ספרים של המון גופים אחרים, מתכתבת, מטלפנת, שואלת. מה שהיא מביאה זה ישראלי. תיפטרו כבר מהגישה הגלותית הזאת שאנחנו מאמצים, מחבקים, לוקחים. מה שאנחנו מביאים לכם זה ישראלי. תתחילו כבר להפנים את זה, אני כבר לא יכול לשמוע את זה יותר.

יערה למברגר:

רציתי לומר משהו השוואתי לגבי עיצומים כספיים בהתייחס למספר הערות שנאמרו פה. אני יכולה להגיד דיי בביטחון שהסכומים שנקבעו פה הם סכומים לא גבוהים ואני אפילו נזהרת ואומרת שאולי הייתי יכולה לומר שהם נמוכים. הדבר הוא במיוחד נכון לגבי עובדי הטיס. זה מגיע לסכומים שברמה אבסולוטית הם לא סכומים גבוהים. כמו שנאמר בהרחבה על-ידי היושב ראש ועל-ידי אחרים, הסכומים נועדו להרתיע. אני מסתכלת גם השוואתית לעיצומים כספיים שנמצאים ב-35 דברי חקיקה, ביניהם גם גופים שהם גופים באופיים דומים ברמה מסוימת לגופים שאנחנו מדברים עליהם כאן. הסכומים הם הרבה יותר גבוהים בצורה משמעותית. אני יכולה להקריא אבל אני לא רוצה להלאות את הוועדה ולבזבז את הזמן. אני רק אגיד שבאמת, בקלות אני יכולה למצוא פה עשרות דוגמאות שמראות שהסכומים פה הם סכומים לא גבוהים. אגב, לגבי הנרמול. להבנתי לא מאמצים פה מודל אמריקאי, אולי נעזרים בו. את הנרמול צריך לעשות בהתאמה לסטנדרט בחקיקה הישראלית ולא לסטנדרט אמריקאי. ניתן אולי לטעון שהנרמול פה הוא אולי כלפי מטה לעומת הסטנדרט בחקיקה הישראלית.

לגבי העניין של יחידים. האבחנה בעיניי היא לא אם מישהו שכיר – אני כן מבחינה בין יחיד לבין תאגיד. אבחנה בין יחיד לתאגיד היא אבחנה חשובה בעיניי. נעשתה אבחנה בין יחידים לבין תאגידים וזאת לא פעם ראשונה שמטילים עיצומים כספיים על יחידים. סוכן ביטוח, למשל, הוא לא בהכרח תאגיד ולרוב הוא אפילו לא תאגיד וישנם עיצומים כספיים די גבוהים על סוכני ביטוח. בהקשר של חומרים מסוכנים, למשל, יש עיצומים כספיים גבוהים גם על יחידים. אני יכולה לתת עוד הרבה דוגמאות. בחוק אוויר נקי יש אחראויות של מעבידים, גם אם הם מעבידים קטנים.

אפשר להגיד בוודאות שבהחלט זאת לא פעם ראשונה שמוטלים עיצומים כספיים על יחידים, אפילו אם מדובר בעובדים שהם עובדים שכירים. אני באופן אישי חושבת שאפשר להגיד שהסכומים נמוכים מידי מכדי להרתיע ואני ממש לא מבינה את הטענה בהקשר הזה.

אני לא אפרט והדברים הם לפניכם. הסכומים המקסימאליים, בהקשר של עובדי טיס, הם כמובן על הפרות חמורות מבין ההפרות. ה-100% זה על עבירות שהן חמורות יותר. מדובר על עבירות שיש בהן באמת חומרה ולאור האינטרס הכללי אני חושבת שגם את זה צריך לקחת בחשבון. העיצום צריך להרתיע וצריך להיות בהלימה לחומרת ההפרה.

אנחנו רואים את העיצום גם כחליף להליך הפלילי. בכלל, כל התקדמות העיצומים הכספיים זה כמעין תחליף מתוך הבנה שלא הכול צריך ללכת בכיוון הפלילי ושל הגשת כתב אישום, על כל המשמעויות הנלוות לזה. אני חושבת שגם בהקשר לעובדה שאנחנו מדברים פה על תחליף להליך פלילי, יש בכך הטבה עם ציבור המפוקחים.

איתי עצמון:

התייחסות קצרה להערות שנשמעו כאן ביחס לתקנות ההפחתה. כמו שאמרתי בישיבה הקודמת, יש בטענות האלה מן הצדק. גם אני חושב שכדי שההסדר יהיה שלם ומאוזן אנחנו צריכים לדעת מה ההסדר שיהיה בתקנות ההפחתה. ההצעה שלי לוועדה היא, קודם-כל לקבוע חובת התקנת תקנות, כרגע זאת סמכות רשות של השר ולקבוע תחילה נדחית לפרק של העיצומים הכספיים עד אשר יותקנו תקנות ההפחתה. אני חושב שזה ייצור איזה הסדר מאוזן מסביר.

מפסיקה שראיתי בנושא עיצומים כספיים, בתי המשפט, אמנם בניירות ערך, התייחסו לכך שניתן להפעיל את פרק העיצום הכספי גם ללא התקנות. אם באמת הוועדה חושבת שזה חלק אינטגראלי מהפרק של עיצום כספי, לקבוע חובת התקנה ולקשור את זה למועד כניסתו לתוקף של פרק העיצומים הכספיים.

היו"ר יצחק וקנין:

אני אתייחס לזה בסוף הדיון.

רננה שחר:

אנחנו לא מסכימים להצעה הזאת. רת"א התחייבה בשפע התחייבויות בדיונים האלה ועמדנו בכולם. אנחנו מתחייבים שהתקנות ייכנסו לתוקף יחד עם החוק.

איתי עצמון:

הסעיף המסמיך לא יהיה בתוקף. אתם לא תוכלו לעשות את זה אלא במנגנון הזה.

רננה שחר:

כותבים: "כניסתן של התקנות ביום כניסתו של חוק הטיס". אין שום בעיה לעשות את זה. אני מאמינה שאפשר יהיה לעשות תחולה רטרואקטיבית. לעשות תחולה נדחית, אדוני, יש לזה השלכות מבחינת האמריקאים, מבחינת הקטגוריה ואני נגד. אם נצטרך להתווכח על זה בעתיד אז - - -

היו"ר יצחק וקנין:

השאלה, האם לא תיעשה עבודה מקבילה לתקנות.

רננה שחר:

בוודאי שתיעשה עבודה מקבילה. רת"א מתחייבת שביום כניסת חוק הטיס לתוקף יהיו תקנות הפחתה.

לורה לויט:

מעיון בפרוטוקול של הדיון הקודם - - -

היו"ר יצחק וקנין:

לא אפשרתי לך לדבר.

אתם שמים לב ששעה וחצי אנחנו רק – יש לי סבלנות.

לורה לויט:

זאת הערה חשובה, אדוני. קראתי בעיון את הפרוטוקול של הישיבה הקודמת ונאמר במפורש שהטיוטה של תקנות ההפחתה יופצו - - -

היו"ר יצחק וקנין:

הם יונחו על השולחן. אנחנו נעשה את זה בצורה מקבילה.

לורה לויט:

אז ההצעה - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא יכול בשום פנים ואופן לתחם דבר מסוים או לקבוע שאני לא אחיל את חוק הטיס אם התקנות עדיין לא יאושרו. אין לי ספק שאני אדאג לכך, גם בשיחות שלי עם רת"א, שביום שאנחנו נאשר את חוק הטיס, נדאג שגם התקנות יהיו. אני בטוח שבסופו של דבר, מה שאנחנו פוחדים כרגע, לא יהיה.

מר חטיבה, מספר דברים בקצרה.

בועז חטיבה:

אני רוצה להבהיר. האיגוד לא חולק על העיקרון של ההתרעה ודברי התוכחה שלך מקובלים עלינו. אני רק מבקש להדגיש, והתייחסת גם לזה בדבריך, האוכלוסייה של עובדי הטיס היא לא אוכלוסייה עבריינית. מדובר בטעויות מקצועיות. המנהל מאוד נסער מזה שאנחנו מתייחסים ל-FAA. אנחנו לא מתייחסים בכל מקום ל-FAA. גם רת"א וגם הגופים המקצועיים - - -

היו"ר יצחק וקנין:

כאשר אני רואה את הטבלה שמולי, לי אין ספק. אין שום התייחסות ל-FAA. יש התייחסות כללית אבל העבודה שנעשתה בנושא הזה מראה שזאת חשיבה ישראלית. זה לא דומה בכלל.

בועז חטיבה:

אין לנו בעיה עם זה שזאת חישבה ישראלית. אנחנו בנינו את התייחסותנו בהסתמך על המודל של רת"א ועל ההיגיון שהנחה את רת"א. כשהיא עשתה הפחתות לכל האחרים - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אתה חוזר על הדברים.

רננה, תתחילי את ההקראה.

רננה שחר:

"126

1. בסימן זה –

"טיסות שכר לשימוש עצמי" – טיסות שבהן בעל רישיון הפעלה אווירית משכיר את קיבולת כלי הטיס לאדם לשימושו העצמי של אותו אדם".

איתי עצמון:

אני מבין שההגדרה הזאת רלוונטית לקביעת הסמכות ביחס לבעל רישיון הפעלה אווירית?

רננה שחר:

כן.

איתי עצמון:

אך ורק לגבי זה. אני מציע שנזכיר את כל קיבלת כלי הטיס. אני חושב שמספיק לכתוב "לשימוש עצמי" מכיוון שיכול להיות שיכול להידבר שקבוצה שלמה שוכרת.

רננה שחר:

"לשימושו העצמי של השוכר", בסדר.

"כל קיבולת כלי הטיס לשימושו העצמי של השוכר".

"כלי טיס גדול" – כלי טיס המשמש להובלת נוסעים או טובין, שמסתו המרבית המורשית להמראה לפי ספר הטיסה או מסמך מתאים אחר כמשמעותו בסעיף 60(ב)(3) עולה על 5,700 ק"ג, או עולה על מסה גבוהה יותר שקבע השר, דרך כלל או לסוגי כלי טיס, ככל שקבע; "

"כלי טיס בינוני" – כלי טיס שאינו כלי טיס גדול ואינו כלי טיס קטן; "

כלי טיס קטן" – כלי טיס שמסתו המרבית המורשית להמראה לפי ספר הטיסה או מסמך מתאים אחר כמשמעותו בסעיף 60(ב)(3) אינה עולה על 700 ק"ג או אינה עולה על מסה גבוהה יותר שקבע השר, דרך כלל או לסוגי כלי טיס, ככל שקבע; "

איתי עצמון:

אלה הגדרות שאישרנו כבר בישיבה ביולי.

רננה שחר:

הסעיף עדיין לא אושר.

איתי עצמון:

הסעיף לא, אבל ההגדרות אושרו.

רננה שחר:

"הסכום הבסיסי" – סכום כמפורט להלן, לפי העניין:

סכום כמפורט להלן לפי העניין:

1. לגבי עובד טיס –
   1. שהוא טייס של כלי טיס גדול או שהוא מפקח על תעבורה אווירית או המורשה להדריך לתפקידים כאמור – 5,000 שקלים חדשים.
   2. המורשה להדריך לתפקיד עובד טיס שאינו כאמור בפסקת משנה א' – 2,500 שקלים חדשים.
   3. שאינו כאמור בפסקאות משנה (א) ו-(ב) – 1,000 ש קלים."

יצחק וקנין:

הערות עד כאן.

בועז חטיבה:

אנחנו אמרנו את מה שהיה לנו להגיד ואנחנו מבקשים שהוועדה תתחשב בטיעונים שהעלינו.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות נוספות. אני מצביע על סעיף א1 כולל סעיף קטן 1. מי בעד? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיפים אושרו, עוברים לסעיף 2.

רננה שחר:

"(2) לגבי איש צוות שאינו עובד טיס – 1,000 שקלים חדשים.

היו"ר יצחק וקנין:

מי בעד סעיף 2? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 2 אושר.

רננה שחר:

"(3) לגבי בעל רישיון להפעלת בית ספר לעובדי טיס או בעל רישיון לפי סימנים ג' עד ו' לפרק ב שנותן הדרכה לתפקידי עובדי טיס בהתאם לתכנית הדרכה שאושרה על-ידי המנהל כאמור בסעיף 15 –

1. המורשה להדריך לתפקידי עובדי טיס בקשר לכלי טיס גדולים – 75,000 שקלים חדשים.
2. המורשה להדריך לתפקידי עובדי טיס בקשר לכלי טיס בינוניים – 15,000 שקלים חדשים.
3. המורשה להדריך לתפקידי עובדי טיס בקשר לכלי טיס קטנים או בקשר לביצוע תהליכים מיוחדים במסגרת פעולות בדק – 5,000 שקלים חדשים".

יצחק וקנין:

אין הערות לסעיף 3. מי בעד סעיף 3? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

יצחק וקנין:

סעיף 3 אושר.

רננה שחר:

"4. לגבי בעל רישיון הפעלה אווירית –

1. המורשה להפעיל כלי טיס להובלת נוסעים או מטען בטיסות בינלאומיות שאינן טיסות שכר לשימוש עצמי –
   1. שהפעיל בעת ההפרה לפחות 15 כלי טיס – 100,000 שקלים חדשים.
   2. שהפעיל בעת ההפרה פחות מ-15 כלי טיס – 75,000 שקלים חדשים.
2. שאינו כאמור בפסקת משנה (א) רישה –
   1. שהפעיל בעת ההפרה כלי טיס גדולים או שהפעיל בעת ההפרה לפחות 7 כלי טיס בינוניים – 25,000 שקלים חדשים.
   2. שהפעיל בעת ההפרה פחות מ-7 כלי טיס בינוניים – 15,000 שקלים חדשים.
3. המפעיל כלי טיס קטנים – 5,000 שקלים חדשים."

איתי עצמון:

יש לי מספר הערות להבהרת הנוסח מכיוון שכשקראתי את זה היה קצת קשה להבין. אם תוכלו להסביר למה עשיתם את האבחנה בין א' ל-ב'?

רננה שחר:

כמו שאמרתי קודם, א' זה מי שמתעסק בתחבורה הציבורית לחוץ לארץ, מי שמפעיל טיסות סדירות או טיסות שכר. ב' זה מי שעוסק בהובלת נוסעים או בטיסות פנים ארציות אבל שזאת המדרגה הגבוהה שלו כמו "עייט", שעושה את הקו מראש פינה לתל-אביב או, יש גם חברות שעושות טיסות בינלאומיות אבל הן לא תחבורה ציבורית במובן הרגיל שלהם כמו "למרחב" או חברות מן הסוג הזה, שמפעילות מטוסי מנהלים לחוץ לארץ אבל זה אתה או משפחתך יכולים לבוא ולבקש שיטיסו אתכם בטיסה מסוימת ופרטית. אתה מכיר את המפעיל, אתה יודע מי הוא, אתה כבר לא גברת כהן מחדרה. אתה בוחר, אתה יודע, אתה מכיר וסוגר עסקה ספציפית עבורך. זה בין א' ל-ב' במדרגה הגדולה.

ב-ב' נכנסים גם כל מי שנחשב עבודה אווירית, בין אם זה זריעת עננים, ריסוס חקלאי, צילומי אוויר וכדומה.

איתי עצמון:

כדי לחדד, אני מציע שב-ב' נרשום "המורשה להפעיל כלי טיס בהפעלה מסחרית שאינה כאמור בפסקת משנה א'" ואז זה יהיה ברור.

רננה שחר:

מקובל.

איתי עצמון:

לא ברור לי למה הוספתם "בעת ההפרה" ולגבי בעלי הרישיונות האחרים לא הוספתם. אני לא בטוח שזה הכרחי.

רננה שחר:

קודם כל זה המקום היחיד שבו אנחנו מתייחסים למספר כלי הטיס, לנתון כמותי. אנחנו יודעים שמספר כלי הטיס יכול להשתנות ויום אחד הוא יכול להיות מעבר לגבול ויום אחר פחות. אם זה ברור לוועדה שהפרשנות הסבירה היא שמה שקרה בעת ההפרה הוא המחייב אז זה בהחלט מיותר.

לורה לויט:

מה קורה בהפרה מתמשכת? בתחילת ההפרה היו יותר מ-7 כלי טיס וכל יום שנמשכה ההפרה המספר קטן. מה עושים עם זה?

רננה שחר:

אנחנו חושבים שזה צריך להיות מה שהיה בעת ההפרה.

היו"ר יצחק וקנין:

מה שהיה בעת ההפרה.

לורה לויט:

אז הולכים לנמוך, אין לי בעיה.

יערה למברגר:

בהפרה מתמשכת, אני הייתי אומרת בסיום מועד ההפרה. הפרה מתמשכת היא הפרה שנמשכת לאורך כל זמן.

רננה שחר:

הפיתרון היחיד שאולי אפשר ללכת אליו ולשקול אותו ואז נשים אותו בסעיף קטן ב' – אני אתן דוגמה. מפעיל אווירי שפועל עם ספר עזר למבצעים לא מעודכן. הוא היה צריך לעדכן את ספר העזר שלו והוא לא עשה זאת. עכשיו נשאלת השאלה לפי מה? הרי יש את העיצום על ההפרה שזה 50% מהסכום הבסיסי ויש עוד 5% לכל יום שבו נמשכת ההפרה. באמצע התהליך הוא ירד מ-15 כלי טיס ל-14 כלי טיס. האם פה אנחנו צריכים להפחית את ה-5% ולחשב אותם לפי הקבוצה החדשה? זאת השאלה כפי שאני מבינה אותה.

אם אדוני ירשה, אנחנו ניתן לזה תשובה בשבוע הבא.

היו"ר יצחק וקנין:

אז לא נצביע על זה?

רננה שחר:

זה לא קשור לזה, זאת צריכה להיות הוראה כללית.

אהוד שבתאי:

אני חוזר לעניין 75,000 השקלים שמוטל על ארקיע. רננה, התשובה שלך להערה שלי היתה שעם כל הכבוד "ארקיע" עוסקת בהובלת נוסעים ולכן 75,000 שקלים. אבל גם החברות שמפעילות כלי טיס גדולים בטיסות פנים ארציות גם הן עוסקים בהובלת נוסעים. מדוע יש כזה פער? העובדה שאנחנו טסים לחו"ל, זה מה שמקפיץ את העיצום הכספי ב-50,000 שקלים? ואם כן, אז למה?

רננה שחר:

קודם כל, במאפיינים של מדינת ישראל בהחלט לתעופה יש משקל מאוד גדול בתעופה הבינלאומית בגלל שישראל היא גיאופוליטית. בני אדם כמעט ולא עוברים בדרך היבשה למדינות אחרות. השער של ישראל פנימה והחוצה של בני אדם הוא שער האוויר ולכן קיום קשרי תעופה סדירים וכל מי שחולק חלק בקיום קשרי תעופה סדירים בישראל, זה אינטרס ציבורי במדינת ישראל. לכן הם ליגה אחת, לעומת התעופה הפנים ארצית, במכלול התחבורה הפנים ארצית, לאוטובוסים ולרכבת יש יותר משקל. התעופה הפנים ארצית היא חשובה, הקו לצפון והקו לדרום, הממשלה גם מסבסדת אותם, אבל באמת המשקל הוא על התעופה הבינלאומית.

לגבי 75,000 שקל, אולי דפנה וישי יכולים לענות. אנחנו לא רצינו ליצור הרבה מאוד מדרגות.

דפנה עין-דור:

צריך להדגיש שכל גובה הסכום זה לא הכנסות של רת"א, זה הולך לאוצר המדינה.

היו"ר יצחק וקנין:

זאת לא תשובה. את מי שצריך לשלם לא מטריד לאן זה הולך. אני חושב שכן צריך לשקול את הנושא הזה.

רננה שחר:

את ה-75,000?

היו"ר יצחק וקנין:

כן. הייתי מציע לכם שתביאו לישיבה הבאה.

רננה שחר:

יש לנו תשובה עכשיו.

היו"ר יצחק וקנין:

אם תתקנו את זה עכשיו, זה בסדר.

ישי דון יחיא:

אני רוצה להזכיר מה סוג הפעילות שעושה חברת "ארקיע". היא מפעילה טיסות סדירות לפריז, לברצלונה ולמגוון יעדים באירופה.

אהוד שבתאי:

אך מרבית פעילותה היא פנים ארצית.

ישי דון יחיא:

היא מציע בכל אחת מהטיסות האלה היצע של כמה מאות מושבים שאותה גברת כהן מחדרה שקונה את הכרטיס. האבחנה האיכותית יותר היא בין החברות הללו לבין החברות במדרג הנמוך יותר של ה-25,000 שקל. האבחנה בין החברה שמפעילה מעל 15 כלי טיס לבין חברה שמפעילה פחות כלי טיס, זאת אבחנה שהיא פחות איכותית במהות שלה. זאת אבחנה שיותר נועדה לצורך הכלכלי, כאשר אני בא לקבוע קנס אני רוצה מצד אחד לקבוע קנס כזה שיהיה מספיק חזק כדי להרתיע את החברה ומצד שני, אני רוצה לקבוע קנס כזה שלא ימוטט את החברה כי אז פשוט אני לא אשתמש בו.

כל הרעיון פה זה משחק כזה. בניגוד לאבחנה האיכותית הזאת, שמבחינתנו "ארקיע" ו"אל-על" נמצאות באותו קבוצה, אצל שתיהן גברת כהן מחדרה קונה כרטיס, עולה על הטיסה וטסה. לכן ההיבט של ההפרה פה הוא היבט מאוד חמור מבחינתנו. אנחנו רוצים ליצור עוד איזה הבדלה שתבדיל בין מה שיותר יכאב – סליחה שאני משתמש בלשון מפורשת – כנראה ש"אל-על" ו"ארקיע" מה שיכאב להן זה לא בדיוק אותו דבר ולכן האבחנה פה היא פחות איכותית וזה סוג של כוונון עדין. ההבדל בין קבוצה 2 ל-3 הוא יותר גדול מאשר ההבדל בין קבוצה 1 לקבוצה 2.

אהוד שבתאי:

לא הצלחתי להבין למה. לאחר שדובר על משקל המטוס אני לא מצליח להבין - - -

ישי דון יחיא:

ההיקף הכספי של - - -

איתי עצמון:

ישי, בחנת את התוצאות הכספיות של כל חברות התעופה? לפי מה זה הולך?

היו"ר יצחק וקנין:

על פי איזה קריטריון? למה הלכתם ל-15 כלי טיס. למה בחרתם את המספר הזה?

ישי דון יחיא:

כאשר אתה מפעיל 15 כלי טיס ומעלה, לעומת משהו נמוך יותר, כנראה שהיכולות הכלכליות שלך, המחזור שאתה מתעסק בו, שהיקף הפעילות שלך, מעבר לזה שיש בו יותר סיכון - - -

היו"ר יצחק וקנין:

הבנתי. אני לוקח חברה לא ישראלית שיש לה 500 מטוסים. היכולת הכלכלית שלה, גם אם אתה מטיל עליה קנס, זה לא מדגדג לה בכלל והיא יכולה לשלם את זה. אני חושב שבמציאות פה, חברה שיש לה 15 כלי טיס היא לא בהכרח חברה משגשגת. אפילו לגבי "אל-על" הייתי אומר את זה. המציאות היא לא של חברה – אנחנו רואים את הדוחות הכספיים. הקנסות יכולים להכביד עוד יותר.

ישי דון יחיא:

אנחנו לא יכולים לקבוע עיצום כספי במובן הזה לפי המצב הפיננסי הנקודתי של החברה.

היו"ר יצחק וקנין:

ברור שזה צריך להיות מרתיע אבל צריך למצוא את האיזון.

איתי עצמון:

שקלתם אולי להכניס את הפרמטר של הגודל גם כאן? למשל, 15 כלי טיס כאשר לפחות 10 מהם גדולים, וכך לאזן?

רננה שחר:

טיסות בינלאומיות זה רק מטוסים גדולים.

גדי רגב:

אני מבקש להכניס עוד פרמטר אחד שהוא מוכר על-ידי כל מי שעוסק בענף הזה. יש דבר שנקרא "עלות שעת טיסה". עלות שעת טיסה לחברה, בלי להיכנס למספרים הפרטניים לכל דגם ודגם, נע בממוצע מסדר גודל של 750-800 שקל לססנה או אז"מ לבין המטוס הכי גדול שזה סדר גודל של 10,000 דולר לשעת טיסה אחת. אנחנו צריכים להבין באיזה קונטקסט אנחנו נמצאים. שעת טיסה אחת של ג'מבו זה סדר גודל של 35,000 שקל לשעת טיסה אחת. כל מטוס כזה עושה סדר גודל של 200 שעות בחודש. אם נסתכל רגע על הפרופורציות, הן לא ענקיות. אם מסתכלים מהזווית הזאת, זה מאפס את הדבר. נכון שלהם אין ג'מבו, יש להם 757, שזה מטוסים יותר קטנים, אבל גם שם עלות שעת טיסה היא מאוד גבוהה. הורדנו את זה בפרופורציות האלה.

עומר שלו:

הנושא הזה עלה גם בישיבה הקודמת וגם שם הגבנו בנושא. איך אפשר לקחת נתון אחד של עלות שעת טיסה ולהתעלם מכל הדברים האחרים שכרוכים. אנחנו כן ענינו לרת"א לגבי הנתונים הכספיים. אנחנו חברה ציבורית והנתונים ידועים לכולם. אנחנו שלחנו טבלה ברורה, שמסבירה את כלל תעשיית התעופה בעולם ומה המצב הכלכלי של תעשיית התעופה בעולם ב-10 השנים האחרונות. לקחת נתון של עלות שעת טיסה, יש גם את הצד השני, את ההוצאות של חברות התעופה.

אני אזכיר שוב את מה שהזכרתי בפעם הקודמת. אנחנו בתעשיית התעופה הישראלית בלבד. לא תיראו פה נציגים מחברות תעופה זרות. הן התחרות שלנו, עליהן זה לא מוטל או מוטל באופן אחר, כל אחת במדינתה. אנחנו נושאים בהוצאות של עלויות ביטחון, והם לא באים לידי ביטוי פה וזאת עלות נוספת.

מדברים על עוד ועוד הוצאות, אך ורק על חברות התעופה הישראליות. לקחת עלות שעת טיסה? מה זה רלוונטי בכלל לנושא הזה?

דיויד גולן:

אדוני היושב ראש. גיורא רום דיבר על הבטיחות, שכל הענישה הזאת זה לבטיחות. אתם תשיגו בדיוק את ההיפך. כל הקנסות האלה, אתם תשיגו את ההיפך.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה מציע שלא יהיו קנסות בכלל?

דיויד גולן:

לא, אבל לחשוב.

לורה לויט:

במיוחד בחלוקה, בתפר של 7 מטוסים.

היו"ר יצחק וקנין:

אני רוצה להגיד לכם. עד היום היה מה שהיה, נהנו מהספק, מה שנקרא. אני אומר את זה באחריות שאי-אפשר להמשיך במצב שהיה קיים וצריך לעשות משהו. אמרתי ואני חוזר 100 פעמים, אם לא נעשה, אנחנו לא נהיה בקטגוריה 2 אלא נהיה הרבה יותר למטה.

רננה שחר:

אדוני, אנחנו לא חושבים שצריך להוריד את ה-75,000 שקלים חדשים. אנחנו מפנים אותך גם לטבלת השוואה שנתנו על העיצומים הכספיים שנהוגים בחקיקה הישראלית והם גבוהים בהרבה. אנחנו חושבים שחברה שמפעילה 3-4 מטוסים בטיסות בינלאומיות - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אבל רציתם להציע שדרוג מסוים.

רננה שחר:

לא, אנחנו לא רוצים להציע שדרוג, אנחנו חושבים שכך זה צריך להיות.

עומר שלו:

עדין לא קיבלנו תשובה על 15 מטוסים. למה, למשל, בתעודה רפואית שחסרה, במטוס 747 מדוע חברת "אל-על" תשלם לפי 100,000 שקלים וחברת "ארקיע", לצורך העניין, תשלם 75,000 שקלים? מדובר באותה טיסה בינלאומית. אני מזכיר את דברי גיורא רום על התחרות.

היו"ר יצחק וקנין:

זאת הצרה של הגדולים.

עומר שלו:

הגדולים הם לא בהכרח העשירים.

אהוד שבתאי:

ואותו מטוס בטיסה פנים ארצית ישלם 25,000 שקל.

רננה שחר:

אדוני, אני אגיד למה. ראשית, אגיד שעיצום על אי נשיאת תעודה הוא 10% מהעיצום הכספי אבל על זה שלאדם אין תעודה בתוקף, זה העיצום המלא.

אני אתן דוגמה. נניח שיש סופרמרקט ויש מכולת. ברור לנו שהקנסות על הסופר צריכים להיות גבוהים יותר מאשר הקנסות על המכולת. הסופר פועל בהיקפים כספיים אחרים וכדי שמשהו ירתיע אותו צריך לתת לו קנסות יותר גבוהים. אם הסופר הפר הפרה בנוגע לשקיות החלב ולא בנוגע למוצרי החשמל שלו, זה פחות רלוונטי.

עומר שלו:

את יכולה להראות דוגמה?

היו"ר יצחק וקנין:

אם הסופר והמכולת עשו את אותה עבירה לגבי שקית החלב - - -

רננה שחר:

אז הסופר ישלם יותר. כדי להרתיע את הסופר צריך לקנוס אותו ביותר כסף.

לורה לויט:

כי יש לו יותר כסף?

רננה שחר:

כן.

עומר שלו:

אולי אין לו יותר כסף?

היו"ר יצחק וקנין:

אני תמיד חוזר למקורות. במקורות יש בעיה אם מה שהיא אומרת כי אין משוא פנים בין הגדול לבין הקטן. בעבירה אין משוא פנים. אני יודע שבמשפט הישראלי זה קצת בעייתי. אם עשיר גנב ועני גנב, זה אומר: אין לי לחם לאכול, גנבתי כדי לאכול. לעשיר יש כסף. העונש שיוטל על שניהם על-פי דין תורה הוא אותו עונש. אבל, מאחר ויש גם דין שמים, בדיני שמים זה כבר אחרת. שם יגידו לו: אתה היית עשיר, למה גנבת? אני לא יכול להחיל את זה פה אז אני בבעיה רצינית.

רננה שחר:

בעינינו, זאת לא אפליה, אדוני, זאת אבחנה ראויה.

איתי עצמון:

שתי שאלות קטנות לגבי פסקת משנה ב'. מספיק שיש כלי טיס גדול אחד?

רננה שחר:

כן.

איתי עצמון:

אז אולי נכתוב "אחד או יותר".

רננה שחר:

בסדר.

איתי עצמון:

לגבי ג', מדובר על כלי טיס קטנים בלבד. כלומר, אין לו כלי טיס מגדלים אחרים.

רננה שחר:

כן. לגישתנו זה נגזר מסעיף משנה ב'.

לורה לויט:

לגבי החלוקה בין 25,000 ל-15,000. ההבדל יכול להיות בחצי מטוס או במטוס אחד. שוב, אנחנו מדברים על סדר גודל של אותה קטגוריה. זה אותו ויכוח בין 75,000 ל-100,000, רק אצלנו, לצורך העניין, אלה חברות פחות או יותר באותו היקף ובאותה פעילות ולאחד יש 5 מטוסים, לאחד 5.5 ולאחד 6.

היו"ר יצחק וקנין:

אני אגיד לך את האמת. אם אני הייתי במקום רננה, הייתי אומר שעוצרים את הדיון ובפעם הבאה נבוא רק עם שתי קטגוריות. אם היה 6 היית שואלת למה זה 4. אם זה היה 5 היית שואלת למה זה לא 8.

לורה לויט:

אני מבינה שמנסים לתרגם את זה מארצות הברית - - -

היו"ר יצחק וקנין:

מה שהם עשו זה באמת שיגעון אחד גדול.

לורה לויט:

התרגום מארצות הברית הוא לא נכון, אדוני. צריך להסתכל על כוח קניה. המבורגר פה והמבורגר שם זה לא אותו דבר.

עמרי טלמון:

שאלה לגבי מפעיל כלי טיס קטנים. האם עדיין הדרישה מבעל אז"מ אולטרלייט שיהיה לו רישיון מפעיל היא בתוקף? אם לא, נחה דעתי.

רננה שחר:

התשובה היא שפה מתייחסים רק להפעלה מסחרית. בעל רישיון הפעלה אווירית זה מי שמורשה להפעיל הפעלה מסחרית.

התשובה היא שפה הכוונה היא רק למפעיל אווירי בהפעלה מסחרית. מפעיל אווירי בהפעלה כללית זה בפסקה 9 להגדרת הסכום הבסיסי.

לגבי החובה בתקנות ההפעלה, כפי שאתה יודע, החובה הזאת אנחנו מתכוונים לבטל אותה וזה הועבר לכם.

יצחק וקנין:

אני מצביע על 4ג. מי בעד? מי נגד?

לורה לויט:

אדוני, אין עדיין תשובה לגבי הפרה מתמשכת? כתוב כרגע "בעת ה הפרה".

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו ניתן תשובה לגבי הפרה מתמשכת. תקבלי תשובה שתניח את דעתך בסעיף ההגדרות.

עומר שלו:

השאלות שלנו היו לגבי 4(א) ו-(ב), לגבי 15 כלי טיס, הפער בין עבירה דומה במטוס דומה בחברות שונות. אני לא שמעתי תשובות לעניין הזה. אדוני, אנחנו מבקשים שלא להצביע כדי לתת לנו אפשרות לדבר עם רת"א.

רננה שחר:

עוד פעם אני אומרת, אנחנו חושבים שבהחלט כאשר יש מפעיל אווירי בסדר גודל של אל-על או בסדר גודל "ארקיע" או של "עייט", האחריות שלו לבטיחות הטיסה היא שונה לאותה עבירה. בטיסה שלך אתה מסכן - - -

עומר שלו:

זה אותו מטוס, זה לא יכול להיות.

היו"ר יצחק וקנין:

רננה, אני צריך לסיים. אני מצביע על הסעיפים ואני מאפשר לכם לשבת על הנושא הזה. אם תצליחו בישיבה הבאה לשנות, אני אפתח את הסעיף ואצביע עליו.

עומר שלו:

אדוני, למה להצביע? אנחנו מבקשים כדי שהדיון יהיה אמיתי. קיבלנו את החומר רק ביום ראשון בערב. מדוע להצביע על הסעיף הזה היום?

היו"ר יצחק וקנין:

אני אאפשר לכם לפתוח את הסעיף.

עומר שלו:

זה אחרת לפתוח וזה אחרת להצביע.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מתחייב לפתוח את הסעיף אם תגיע איתם להסכמה.

עומר שלו:

ההסכמה תהיה אחרת.

היו"ר יצחק וקנין:

תאמינו לי שראיתי הרבה היגיון ורצון אצל רת"א להתקדם ולא להיתקע. אני אומר לך שאני אפתח את הסעיף אם תגיעו להסכמה.

עומר שלו:

אדוני לא הספקנו לעבור על החומר.

היו"ר יצחק וקנין:

בכל אופן אני מצביע.

מי בעד סעיפים 4 (א), (ב) ו-(ג)? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיפים אושרו.

אני חוזר, אם תגיעו להסכמה, בישיבה הבאה אני אפתח את הסעיף.

הישיבה נעולה.

**(הישיבה ננעלה בשעה 11:00)**