**הכנסת השבע-עשרה**  נוסח לא מתוקן

**מושב שני**

# **פרוטוקול מס' 130**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**מיום שני, כ"ז בכסלו התשס"ז ( 18 בדצמבר 2006), שעה: 08:45**

**סדר היום:** תקנות התעבורה (תיקון מס' 7), התשס"ז-2006

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

גלעד ארדן - היו"ר

**מוזמנים**:

עו"ד חוה ראובני - הלשכה המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

אבי גונן - מהנדס ראשי לרכב, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

פקד רוני לוינגר - קצין תביעות באגף התנועה, המשרד לביטחון הפנים

שוש ימין - מנהל אגף הסעות והצטיידות, משרד החינוך

עו"ד אילן שי - עוזר ראשי ליועץ המשפטי, משרד החינוך

שמואל בן ארי - מהנדס רכב ראשי, אגד

אורי בנג'אן - קצין בטיחות בתעבורה ירושלים, אגד

מצליח קזיס - דירקטור, ראש אגף חטיבת תנועה, דן

מאיר ברכה - ראש חטיבת המשק, דן

אבינועם טלבי - מנכ"ל ארגון חברות הסעה

אהוד ענבר - נציג השלטון המקומי לתכנון ובנייה, מרכז השלטון המקומי

דוד בוקר - מרכז ועדה, אגוד קציני הבטיחות והתעבורה

שלמה אלימלך – יושב-ראש ועדת רכב בארגון המועצות האזוריות

**ייעוץ משפטי:** ניר ימין

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**קצרנית**: אושרה עצידה

**תקנות התעבורה (תיקון מס' 7), התשס"ז-2006**

היו"ר גלעד ארדן:

בוקר טוב. על סדר יומה של הוועדה תקנות התעבורה (תיקון מס' 7), התשס"ז-2006, זה כבר לא תשס"ו.

אנחנו עוסקים בסימון רכב הסעת תלמידים, כאשר זה היה חוק שעבר וחייב הוצאת תקנות. החוק הסמיך את השר לקבוע בתקנות איך יסומן רכב הסעת תלמידים באופן ספציפי מבחינת התקן של פנסי האיתות כל זמן שדלתות הרכב פתוחות. משרד התחבורה ניסה לעמוד בזמנים. אני זוכר שבדיון האחרון היו חילופי האשמות בין מכון התקנים. אני מציע שבנקודה הזאת תרעננו את זכרוני.

חוה ראובני:

היה אדם שעובד במכון התקנים, אבל אמר שהוא יושב פה ומייצג את עצמו, ולא את המכון. כלומר, את מה שהוא אומר הוא אומר בשם דעתו האישית. הוויכוח המהותי היה בשאלה מה התקן הזה צריך להקיף, כאשר מכון התקנים הלך בכיוון של לעשות תקן מאוד מאוד רחב ומקיף לאוטובוסים של הסעות תלמידים, אוטובוסים ייעודיים אולי במתכונת הדומה למה שקורה בארצות הברית ולא קורה בשום מקום אחר. אנחנו ביקשנו והזמנו מהם תקן ספציפי לפנסים. אנחנו אמרנו שגם אם צריך תקן יותר נרחב אז נשאיר את זה כשלב ב'. כרגע מבחינת לוחות הזמנים והחקיקה, אנחנו חייבים פנסי איתות.

לאה ורון:

גם לישיבה זו הוזמן מכון התקנים. אבל, לא הגיע נציג מטעמם.

חוה ראובני:

מועד התחילה המקורי נקבע ל- 1.9.2006, מתוך הנחה שיהיה תקן עד חודש מאי. במאי הבנו שלא הולך להיות תקן בזמן. פנינו לוועדה וביקשנו דחייה. רצינו דחייה של שנה, אבל הוועדה לא אישרה. אמרנו שנסתפק ב-1.12.

ניר ימין:

דחייה של שנה בתקנות הקודמות הבאתם גם לגבי חגורות בטיחות למושב הנהג, ואת זה הוועדה לא דחתה. כרגע זה חל.

היו"ר גלעד ארדן:

כלומר, צריכה להיות כרגע חגורת בטיחות במושב הנהג. האם זה נאכף?

רוני לוינגר:

זה נדחה. הסבירו שההיערכות היא הרבה יותר ארוכה מבחינה פיזית למתקן את כסא הנהג.

חוה ראובני:

זה לא נדחה.

היו"ר גלעד ארדן:

היועץ המשפטי צודק. אתם משרד התחבורה ביקשתם אז להחריג, למעט מושב הנהג, זה לא נתקבל. מה שכן התקבל זה הדחייה של ההחלה של הסימון לשלושה חודשים, ועכשיו יש לנו בקשה לדחות את זה שוב. הפרוטוקול פה.

רוני לוינגר:

בסדר, אני לא מתווכח.

היו"ר גלעד ארדן:

מה הסיבה שבעטיה היה צורך לדחות את עניין מושב הנהג?

שמואל בן ארי:

יש לנו אלף אוטובוסים מתוך אוטובוסי התחבורה הציבורית שהותקנו כבר בחגורות בטיחות לילדים. האוטובוס לא רק מיועד להובלת תלמידים, אלא גם מיועד לעבודה רגילה ביתר השעות. נהג בתחבורה ציבורית רגילה שהוא נוסע רגיל, לא יכול לשבת חגור ולהסתובב לנוסע ולקחת ממנו כסף, לתת לו עודף, לתת לו כרטיס. כל הדברים האלה מגבילים את הנהג כנהג. לא שאנחנו נגד בטיחות, אנחנו בעד בטיחות. אבל, לדעתנו לא ניתן פיזית לחייב נהג. החוק אומר שאם יש חגורת בטיחות ברכב אז הנוסע והנהג חייבים לחגור אותם.

היו"ר גלעד ארדן:

זה תקנה. דעתי אינה נוחה מההסדר שאגד מקבלים ממשרד התחבורה כדי לעקוף את עניין חובת חגורות הבטיחות בהסעות תלמידים. הגיעו לוועדה מספר מכתבים מערים שונות שאין לי סיבה לפקפק באמינותם, אלא אם כן תתקן אותי, לגבי שינויים פתאום שאגד עשו ממקומות שבהם הם נהגו להסיע תלמידים על דרך של הסעת תלמידים כדי שהם לא יחויבו להתקין באותם אוטובוסים שמסיעים תלמידים בבוקר ובתום הלימודים את חגורות הבטיחות. הם פונים למשרד התחבורה, ומשרד התחבורה מאשר להם במקום לעשות את זה הסעת תלמידים, על תקן של קו רגיל. זה פותר את העניין מלחגור חגורות בטיחות. האמת, יש היגיון במה שאתה אומר. אתה אומר שאם בזה אנחנו יושבים ושוקטים והכל בסדר, אז מה אנחנו רוצים מהנהג אם הנהג עוד בהמשך היום משתמש באמת באוטובוס הזה?

אני רוצה לשאול אותך היועצת המשפטית, מדוע משרד התחבורה מאפשר את הדבר הזה? זה אומנם לא הנושא, אבל היינו מעוניינים לקבל תשובה. שנית, האם יש אפשרות לשנות את התקנה כדי שלא יחול הסעיף הזה במקרה הספציפי של רכב שמשמש גם להסעת תלמידים וגם להסעת ציבורית, כי זה איזשהו אנדרוגינוס שאתם אישרתם היום.

חוה ראובני:

זה אנדרוגינוס שקיים ברחבי העולם. באופן כללי, אכן היום יש תקנה 83(ב) שאומרת שבמקום שיש חגורה, חובה לחגור. אני נסעתי באוטובוס בקו שירות שכנראה משמש גם להסעת תלמידים, והנהג הודיע ברמקול בתחילת הנסיעה כי על הנוסעים לחגור, כי יש חובה גם על הנוסעים וגם על הנהג לחגור כיוון שהחגורות קיימות.

אפשר כמובן לפטור מהחובה הזאת נהג אוטובוס בקו שירות. אבל, זו שאלה מקצועית אם נכון לעשות את זה. זה הולך נגד המגמה המקצועית הבטיחותית שלנו. באוטובוסים שמיועדים לקווי שירות אין חובה להתקין חגורות. יחד עם זאת, יש אמירה בתקנות שאומרת: מקום שיש ברכב חגורה גם אם הוא הותקן בלי חובה שבדין, מרגע שיש - חובה לחגור אותה. אפשר כמובן להגיד שבאוטובוס של קו שירות שיש בו חגורות, הרי בקו שירות אין חובה, הנהג פטור מלחגור. אבל, זה הולך הפוך מהמגמה המקצועית והבטיחותית של לנסות עקב בצד אגודל להרחיב את החגירה בגלל הידע הברור והחד משמעי על התועלת הבטיחותית שבדבר.

היו"ר גלעד ארדן:

מצד אחד, אני מבין אותו שהוא אומר שזה מקשה עליו לתת עודף ולהסתובב. מצד שני, אני לא כל כך מקבל את מה שמהנדס בטיחות אומר לי, משום שאם תהיה בלימת חירום ובמקום שהנהג יעוף החוצה מהכיסא בשעה שהוא מסיע חמישים איש, הוא יישאר במקומו, כי אז יכול להיות שאי הנוחות הזאת שווה. לא ברורה לי כל כך עמדה.

חוה ראובני:

אני גם לא בטוחה שהנהג נותן עודף תוך כדי זה שהוא נוסע ומסתובב אחורה. איך חגורת מותניים מפריעה?

שמואל בן ארי:

לנהג זה לא חגורת מותניים, אלא חגורת שלוש נקודות. היא תופסת אותו במקום. תחשבו על טיס במטוס.

היו"ר גלעד ארדן:

קודם כל, אני חושב. שנית, אני נוהג ברכב שלי, ואם אני צריך להסתובב לילד שלי שבוכה מאחור, אז אני עוצר את הרכב ולא מוריד את החגורה.

שמואל בן ארי:

זה חד פעמי. לא עולים ויורדים לך חמישים איש בחצי שעה.

היו"ר גלעד ארדן:

האם הנהג כל הזמן מסתובב אחורה? אין לו מראה?

שמואל בן ארי:

לא אחורה, אלא מסתובב לצד.

היו"ר גלעד ארדן:

איפה נשמע שחגורה לא מאפשרת להסתובב לצד. אני באמת לא מצליח להבין. אולי נעשה סיור של הוועדה באוטובוס ונראה למה כל כך קשה להסתובב לצד. אתה בטוח שאתה רואה את זה בהיבט הזה, או בהיבט שלא בא לכם להתקין חגורות?

שמואל בן ארי:

עכשיו אני מדבר טכנית, אני לא מהנדס בטיחות, אני מהנדס רכב. בכיסאות שלא נבנו, לכלול בתוכם חגורות בטיחות, אי אפשר להתקין אותם.

היו"ר גלעד ארדן:

עכשיו אמרת מה האמת, זו האמת. כיוון שאתם משתמשים באוטובוסים רגילים עכשיו לצרכי הסעת תלמידים, ולא רוצים להתקין חגורות לא אצל התלמידים ולא אצל הנהג, עכשיו מסבירים לי שאי אפשר להסתובב.

שמואל בן ארי:

אני מאוד מבקש, אני מכבד אותך אז תכבד גם אותנו. הרכבנו באלף אוטובוסים חגורות בטיחות בעלות של 12 מיליון שקל. קודם כל, התקנו את זה, אז אל תגיד שאנחנו לא רוצים.

היו"ר גלעד ארדן:

אם הייתם רוצים אז הייתם עושים את זה עוד לפני החובה החוקית. בהחלט לא רציתם, לא שרציתם. אנחנו רצינו שאתם תעשו את זה, ועכשיו קיימתם את החוק באופן כמעט מלא.

שמואל בן ארי:

אנחנו מקיימי חוק במלוא מובן המילה.

היו"ר גלעד ארדן:

על זה לא חלקתי, אין ספק.

שמואל בן ארי:

לגבי ה"תרגילים" כביכול של אגד - אומרות התקנות אוטובוסים שנוסעים בקווי שירות שם לא צריך חגורות בטיחות, כי במדינת ישראל אין אוטובוס - school bus ספציפי. במדינת ישראל אין כסף להעמיד אוטובוסים שיצאו פעמיים חצי שעה ביום.

היו"ר גלעד ארדן:

נכון, אבל יש חברות הסעות תלמידים שכן מקצות אוטובוסים רק להסעות.

שמואל בן ארי:

גם אנחנו מקצים אוטובוסים. אבל, זה רק אוטובוסים בין עירוניים. יש הבדל. באוטובוס עירוני הכיסאות מעוגנים כך שאי אפשר להגיע לתוכם ללא שינוי יסודי.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מבין את זה.

שמואל בן ארי:

אמרת קודם שאגד לקחה קווים והעבירה. היא לא העבירה. אלו קווי 85 עד 87, כאשר בכל עיר יש את המספרים האלה. הם מסיעים תלמידים לבתי ספר, לחטיבות הביניים. אוטובוסים אלו הם אוטובוסים עירוניים שנוסעים בתוך העיר.

היו"ר גלעד ארדן:

איך עקפתם את החובה שיש היום להתקין חגורות באוטובוס שנוסע גם בתוך העיר שמסיע תלמידים?

שמואל בן ארי:

התקנו באלף אוטובוסים.

היו"ר גלעד ארדן:

האם יש אוטובוסים שעיסוקם בבוקר הוא רק הסעת תלמידים בתוך העיר?

שמואל בן ארי:

יש קווי 85 עד 87 שעושים הסעה אחת לבית ספר, זה הכל. כולם אוטובוסים עירוניים, לא בין-עירוניים, ובהם אין חגורות גם לא לפי התקן, לפי הוראות משרד התחבורה באוטובוסים האלו שהם גם קווי שירות המספר הוא קו שירות. אגד לא הסיט את האוטובוסים לקווי שירות.

אבינועם טלבי:

אגד הצהיר כאן שיש 600 אוטובוסים עירוניים שמבצעים הסעות תלמידים.

שמואל בן ארי:

אני לא אמרתי את זה.

אבינועם טלבי:

זה נמצא בפרוטוקול של ועדת הכלכלה שעסק בחגורות בטיחות, כאשר היה כאן המנהל הטכני שלכם. מדובר ב-600 אוטובוסים עירוניים שעושים קווי תלמידים.

אורי בנג'אן:

שעשו, לא שעושים. ממש לא.

אבינועם טלבי:

הם עושים את זה עד היום ברחובות ובערים נוספות.

אורי בנג'אן:

לא נכון.

אבינועם טלבי:

אפשר לבדוק את זה ולצלם את זה. אני צילמתי את זה. אין בהם חגורות. מאות אוטובוסים מסיעים תלמידים ללא חגורות אם כקווי שירות ואם כהסעות מיוחדות. מדובר בהסעות מיוחדות לגמרי. אני צילמתי אוטובוס כזה בשכונת כפר גבירול בשעה 7:15 בבוקר.

שמואל בן ארי:

תראה לנו את זה, זה נגד התקנות שלנו.

אבינועם טלבי:

אני מוכן לצלם את החומר ולהביא ליושב ראש הוועדה. מדובר באוטובוסים עירוניים מבצעים הסעות תלמידים גם כקווי שירות, וגם כהסעות מיוחדות.

שנית, אלף אוטובוסים מסיעים תלמידים בבוקר, למה לא מתעסקים בקווי שירות? ישב פה חבר הכנסת המכובד ממפלגה חרדית שאינני זוכר את שמו, שהתלונן על זה שאין מספיק אוטובוסים ויש דוחק בקווי השירות. אלף אוטובוסים עושים הסעות תלמידים בבוקר כאשר תפקידם לעשות קווי שירות, למה לא שואלים את השאלה הזאת?

אותם אוטובוסים מתמודדים על מכרזים פרטיים ועושים הסעות לאו דווקא של תלמידים. הם עושים הסעות של עובדים, של חיילים, של תעשייה אווירית.

היו"ר גלעד ארדן:

מר טלבי, אני לא מתכוון להיכנס כרגע לוויכוח המסחרי בין אגד לחברות אחרות. אני עוסק בהיבטי בטיחות, ובטיחות בלבד. זה מה שמעניין אותי, וזה מה שמעניין את הוועדה כרגע.

גברת ימין, בבקשה.

שוש ימין:

מדיניות משרד החינוך יחד עם משרד התחבורה במשך שנים היתה כן להפנות תלמידים לשירותי התחבורה הציבורית, עוד לפני שנושא חגורות הבטיחות עלה על הפרק. בהסדר מיוחד בין משרד התחבורה לקואופרטיבים לתחבורה ומשרד החינוך, היו הסבות של קווי הסעה מיוחדים תלמידים לכיוון של שירותי התחבורה הציבורית. ראינו בזה גם יתרונות. כמו למשל, ילד שמאחר את ההסעה המיוחדת יש לו אפשרות להגיע יותר מאוחר לבית הספר בשירותי התחבורה הציבורית. גם העלות של כרטיסיות תלמיד הן הרבה יותר זולות מעלות תחבורה מיוחדת. בתוך הערים במקום שהיתה תחבורה או שהיו שירותי תחבורה ציבורית, ללא קשר לנושא חגורות בטיחות, אנחנו כן עודדנו את המגמה של תלמידים, בפרט תלמידים בוגרים בחטיבות ביניים ועל יסודי, להשתמש בקווי תחבורה ציבוריים. כמובן שהמשרד תומך במהלך של חגירת חגורות גם בשירותי התחבורה הציבורית.

היו"ר גלעד ארדן:

האם יש קווים שאגד קודם הפעילה ביישוב עירוני מסוים להסעות תלמידים, ורק תלמידים, ובעקבות החובה עכשיו לנסוע חגורים בחגורות, הם היום קוראים לזה בשם אחר כדי לא לחייב אותם להתקין שם חגורות?

שוש ימין:

אנחנו גם קיבלנו אינפורמציה כזאת. מבחינתנו, אנחנו רואים את זה כמהלך לגיטימי לעבור מקו תחבורה מיוחד לתחבורה ציבורית, ללא עוקף חגורות.

היו"ר גלעד ארדן:

התפקיד שלכם הוא לחנך גם לבטיחות בדרכים בין שאר התכנים. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים הוכרז על-ידי ממשלת ישראל כמי שאחראי לקבוע מה בטיחותי ומה לא בטיחותי. המשרד החליט, והכנסת כמובן תומכת בזה. לא החלנו את זה על כל ילד מתחת לגיל 14 או 12, אלא אמרנו שכאשר ילדים נוסעים במאורגן למערכת החינוך אנחנו דורשים שהם יהיו חגורים בחגורת בטיחות. לא יכול להיות שמשרד החינוך יבוא לוועדה כאן ויגיד לי שמבחינתו זה בסדר אם התארגנות של ילדים שהיתה מוסעת באופן מאורגן שעליה רצינו להחיל את החוק, עכשיו קוראים לרכב שמסיע אותם בשם אחר כדי שלא תחול חובת החגורות. מה שאת אומרת הוא פשוט לא הגיוני. זה לא משתלב ברוח החלטת הממשלה וברוח דרישות הכנסת היום.

שוש ימין:

כל עוד אין החלטה או אין תקנה שאוסרת הסעת תלמידים בתחבורה ציבורית, אני לא חושבת שאנחנו יכולים לנקוט במהלך כזה. יש עוד עשרות אלפי תלמידים שהם לא ממומנים בכלל על-ידי משרד החינוך ונעזרים בשירותי התחבורה הציבורית.

היו"ר גלעד ארדן:

זה שאין גדר הפרדה סביב כל מדינת ישראל זה לא אומר שאנחנו לא רוצים לשאוף שתהיה לפחות על חלק. יש תלמידים שנוסעים ללא חגורות באוטובוסים ציבוריים יחד עם שאר הנוסעים, מאה אחוזים. אנחנו רצינו להתחיל איזשהו תהליך שקודם כל חל על תלמידים שנוסעים לבתי הספר ולמערכת החינוך באופן מאורגן. אני שואל אותך שוב, האם יש קווים כאלו שאגד מפעיל, בתוך העיר, מחוץ לעיר, שבהם נוסעים רק ילדים למערכת החינוך והם לא חגורים, ולא משנה אם הם מנקבים כרטיסייה או לא מנקבים.

שוש ימין:

כן, חד משמעית. יש תלמידים רבים שנוסעים בתחבורה ציבורית כל עוד שהמערך הזה לא נאסר על-ידי משרד התחבורה.

היו"ר גלעד ארדן:

מה זה תחבורה ציבורית?

שוש ימין:

שילד עולה על קו תחבורה ציבורית, קו שירות, ועולים גם נוסעים. יש גם קווי שירות מיוחדים, אבל זה - - -

היו"ר גלעד ארדן:

מה אני צריך לעשות כדי להסביר את מה שאני מתכוון?

שוש ימין:

אני הבנתי את כבוד היושב ראש. אבל, מדובר פה בעשרות אלפי תלמידים שבמשך שנים נוסעים בקווי שירות של תחבורה ציבורית מיוחדים. כלומר, מסלול האוטובוסים מותאם לריכוזים שהתלמידים צריכים לעלות, מותאם לשעות הלימוד, מותאם לימי הלימוד במהלך השנה, ונוסעים בו רק תלמידים. זו מתכונת שאנחנו נוהגים בה שנים. זה לא נולד ולא נוצר רק בגלל הרקע של חגורות בטיחות.

מה שכרגע מנסים להסביר זה שקווי השירות הציבוריים המיוחדים זה מתכון חדש בגלל הרצון לעקוף חגורות בטיחות, ואני מנסה להבהיר שזה לא, ושזה קיים כבר שנים שאנחנו מסדירים תחבורה ציבורית יחד עם משרד התחבורה. אם הוועדה סבורה שזאת מתכונת לא נכונה ושהיא לא בטיחותית ושצריך לאסור הסעת תלמידים כשאין באוטובוסים חגורת בטיחות, אנחנו ננהג לפי החלטות הוועדה. אם משרד התחבורה יחליט שזו תקנה שהיא סבירה, יתקינו אותה ואנחנו נוציא את ההוראה בהתאם. אבל, כרגע אין איסור להסיע תלמידים בתחבורה ציבורית. אני מציעה שיחייבו קווי תחבורה ציבורית בחגורות בטיחות.

היו"ר גלעד ארדן:

לא אמרתי שיש איסור. אני אמרתי שהובא לידיעתנו שלא רק שזה לא הוחל, וזו בעיה אחת. אני לא מכיר את תהליך ההכרה בקו כקו ציבורי מיוחד. אבל, אני מבין שמשרד התחבורה מאשר את הקווים האלה. אני שאלתי, האם מאז שהחלנו את התקנה של חובה להסיע תלמידים, חלה הרחבה במספר הקווים שהוכרזו כקווים ציבוריים מיוחדים לעומת מה שהיה קודם?

שמואל בן ארי:

לא חל.

שוש ימין:

אין לנו נתונים כאלה. לרשויות המקומיות יש אוטונומיה בהחלטה איך להסיע תלמידים אם זה בקו תחבורה ציבורי או באוטובוס שנקרא קו מיוחד. קיבלנו מידע שיש רשויות שעברו מקו מיוחד לקו תחבורה ציבורי. אבל, זה גם קרה קודם. אני לא יודעת להצביע בדיוק אם זה - - -

היו"ר גלעד ארדן:

האם זה בגלל שעל קו מיוחד חלה החובה של חגורות?

חוה ראובני:

ברגע שזה הוגדר כקו שירות אז זה פטור.

אבינועם טלבי:

אני לא רוצה שיתקבל הרושם שמדובר באגד בלבד. התופעה הזאת דווקא יותר רחבה בחברות אחרות. מדובר על חברת דן שהוסיפה חמישה קווים בבני ברק, מדובר על חברת סופרבוס שעושה את זה במודיעין עילית, מדובר בחברת קווים שעושה את זה באזור פתח תקווה. התופעה היא בהחלט רחבה.

מאיר ברכה:

חברת דן מפעילה אוטובוסים בתחבורה ציבורית בלבד. לגבי אוטובוסים בריכוזים של תלמידים, אנחנו מתגברים את האזור הנקודתי הזה על מנת שתלמידי בית ספר לא יתערבו עם נוסעים מבוגרים. זה מהלך קו רגיל לכל דבר, זה מופעל בתיאום עם משרד התחבורה ועם כל הרשויות.

לאה ורון:

אבל, אז זה בלי חגורות בטיחות.

מאיר ברכה:

זה אוטובוס קו רגיל לכל דבר.

היו"ר גלעד ארדן:

אין לי בעיה שמבוגרים נוסעים עם תלמידים. לפעמים יש לזה יתרונות. כאשר יש עצירת פתאום ותלמידים לא חגורים נופלים אז זה לא משנה אם הם נופלים על נוסע מבוגר או על נוסע שהוא תלמיד. הנזק יכול להיגרם גם כך וגם כך.

מאיר ברכה:

בקווים האלה מופעלת תחבורה ציבורית עירונית, אוטובוסים עירוניים שלא ניתן אפילו להתקין בהם חגורות בטיחות. הם נוסעים במסלולי קווים רגילים.

היו"ר גלעד ארדן:

זה לא שניתן להתקין זה לא הבעיה שלי. הבעיה שלי היא האם ילד שנוסע לבית ספר בקבוצה צריך להיות חגור או לא. אחר כך שהמדינה תחליט מי משתתף במכרזים, אם אפשר, אם אי אפשר. זאת לא הבעיה שלי, הבעיה האם אפשרי כן או לא היא של משרד מבצע. אני רוצה לחשוב מה בטיחותי ומה לא בטיחותי. השאלה, מה אתם יכולים להתקין טכנית או לא יכולים היא בכלל לא עניין שלי. זה כל פעם מגיע חזרה לשולחן הוועדה. אני כנראה צריך לבוא בדברים על העניין הזה עם שר התחבורה שיש לו כוונה ליישם משהו, אבל הוא לא בדיוק מבין אולי איך הדברים קורים בשטח אחר כך. אני מקווה שזה לא על דעתו. לא רק שהוא רוצה להחיל חובת חגירה, הוא עכשיו אפילו התחייב קבל עם ועולם שהוא גם יחיל מלווה תוך פרק זמן קצר. ביד אחת הוא מעלה את הסטנדרטים לשמיים, וביד השנייה בכל השטח העירוני הרשויות המקומיות יעברו לקווים ציבוריים וכך נישאר בסוף רק עם המועצות האזוריות ובאלו שנוסעים בין-עירוני.

כמה תלמידים מתוך אלו שנוסעים בהסעות מאורגנות נוסעים בקווים הבין-עירוניים, וכמה תלמידים ישנם בתוך העיר אם הרשות המקומית תבקש להפוך את זה לקו ציבורי, למרות שאף נוסע אחר לא יעלה כי זה מותאם לזמנים ולמקומות של בתי הספר?

שוש ימין:

סדר גודל של כ- 30% מאוכלוסיית התלמידים נעזרים בשירותי התחבורה הציבורית, מתוך כ-280 אלף.

היו"ר גלעד ארדן:

כלומר, 90 אלף בכלל לא ייכנסו לתוך זה.

שמואל בן ארי:

חלק גדול מהתלמידים שנוסעים זה נסיעות טיולים, נסיעות מיוחדות, ושם זה רק עם חגורות. האוטובוסים האלה הם מיוחדים לתלמידים.

היו"ר גלעד ארדן:

מר בן ארי, אני מבין את המצוקה שלכם. עם כל הכבוד, משרד התחבורה לא יכול להגיד לציבור שהוא עולה לסטנדרט בטיחות מסוים, וביד השנייה להגיד לכם: תעשו בעניין הזה מה שאתם מבינים. אם משרד התחבורה והשר חושבים שזה כל כך חשוב, שיבוא איתכם בדברים איך הוא משפה אתכם על ההוצאות שנגרמות לכם. הרי זה לא מודל חד פעמי שקיים רק פה, שהמדינה פתאום דורשת משהו ממישהו. המדינה תמצא את הדרכים איך להשתתף איתו בעלויות אם היא חושבת שצריך להשתתף. אני לא הולך לעשות את מלאכתי רמייה ולעבוד על עצמי בעיניים שכאילו עכשיו כולם חגורים ויהיה מלווה כאשר זה לא חל על 100 אלף תלמידים. אתם מתווכחים איתי סתם. הויכוח שלי הוא לא איתכם.

שמואל בן ארי:

באירופה רק אוטובוסים תיירותיים יש להם חגורות נוסעים. בין-עירוניים זה עניין של החלטה מקומית. אף אוטובוס עירוני לא נוסע בכל אירופה, לפי תקנות אירופאיות, והם לא מבינים בבטיחות, עם אף חגורות בטיחות.

היו"ר גלעד ארדן:

זה לא נכון שבשום מקום לא נוסעים עם חגורות.

שמואל בן ארי:

בעירוניים אין חגורות בטיחות באירופה, אני מאוד מאוד משתדל לדייק במילים.

היו"ר גלעד ארדן:

אתה משתדל לדייק, אבל זה גם סוג של מניפולציה.

שמואל בן ארי:

זה לא מניפולציה, זה אוטובוסים עירוניים.

היו"ר גלעד ארדן:

אני לא ביקשתי, ואל תשים מילים בפי, לשים חגורות באוטובוסים עירוניים שמסיעים נוסעים ועוצרים בתחנה ומורידים ומעלים. תיקנו שני אוטובוסים, אוטובוס אחד שמסיע נוסעים ובו אין חגורות ועוצר בתחנה ומעלה, ואוטובוס שני שזוכה במכרזים של הרשות העירונית שמסיע תלמידים ובו הם חגורים. אני מבין טוב מאוד על מה אנחנו מדברים. תיקנו גם שלושה אוטובוס, עוד אוטובוס אחד לחרדים שייסע חלב ובשר. שמואל, אל תספר לי על מחקרים. אני מבין טוב מאוד שבאוטובוס עירוני שמעלה ומוריד מאה פעם לא יהיו חגורות, ואין כרגע חגורות, אולי יהיו פעם. לא זו הדרישה שאני מבקש להחיל. אף אחד לא חושב שאגד ודן צריכים לשים מחר בבוקר חגורה ושכל נוסע יחגור. לא מבקשים לעשות את זה.

שמואל בן ארי:

איך אפשר להסיע את התלמידים בבוקר ואחרי הצהריים, ולהעמיד את האוטובוסים כל היום שלא ייסעו?

היו"ר גלעד ארדן:

זה לא ענייני מה תעשו איתו בשאר היום? תחלקו חלב איתו, מה איכפת לי? שמשרד התחבורה יממן לכם שני סוגי אוטובוסים. אני לא ארמה את עצמי ואת הציבור כאילו הילדים בבוקר נוסעים חגורים.

שמואל בן ארי:

אתה רוצה school bus.

היו"ר גלעד ארדן:

כן, אני רוצה school bus.

שמואל בן ארי:

אם אתה רוצה school bus זה סיפור אחר לגמרי.

היו"ר גלעד ארדן:

יש תקנה שאומרת שבמקום שיש חגורה צריך לחגור אותה. האם אפשר להחריג אותה לצורך הסעות תלמידים כאלו? אני בטוח שמר בן ארי ישמח מייד להתקין חגורות באוטובוסים שמסיעים בבוקר תלמידים. אבל, זה יחול רק במהלך הסעת התלמידים, ולאחר מכן ישתמשו בהם במהלך היום בלי שתהיה חובה לחגור.

חוה ראובני:

מבחינה חקיקתית זה בוודאי אפשרי.

היו"ר גלעד ארדן:

אז מדוע לא לעשות את זה ולסגור את הפרצה הזאת שמאפשרת ל-90 אלף תלמידים לנסוע לא חגורים?

חוה ראובני:

עד כמה שאני מבינה, הבעיה היא לא רק בעיית החגירה אחר כך בשימוש בקו שירות. אני טכנאית קטנה מאוד, אני לא מהנדסת רכב, אבל אני הבנתי שהמבנה של האוטובוסים העירוניים לא מאפשר התקנת חגורות. יש כאן בעיה טכנית.

היו"ר גלעד ארדן:

כלומר, הבעיה לא שבאירופה אין לציבור וכו' וכו', אלא הבעיה היא שאתם לא רוצים כי אי אפשר כרגע, ולא בא לכם להחליף את כל האוטובוסים האלה שמסיעים תלמידים לאוטובוסים שניתן לשים בהם חגורות, גם אם אנחנו נפטור את הנוסעים שמשתמשים אחר כך מלחגור אותן.

חוה ראובני:

אני יודע מהמפקח על התעבורה שמשרד התחבורה כמדיניות מתנגד לעשות באוטובוסים עירוניים שנקנים במימון נכבד מאוד של משרד התחבורה, שימוש בהסעות תלמידים שהן הסעות מיוחדות. אוטובוסים עירוניים אמורים לשמש לקווי שירות, ולקווי שירות בלבד לפי תפיסתנו.

היו"ר גלעד ארדן:

אבל, משתמשים בהם להסעת תלמידים.

חוה ראובני:

אנחנו לא סדרני התנועה של אגד, אבל אנחנו לא כל כך רוצים להקל עליהם בנקודה הזאת.

אבינועם טלבי:

שיעסקו בקווי שירות ולא בהסעת תלמידים, זה התפקיד שלהם.

מאיר ברכה:

אני רוצה לתקן טעות. אני רוצה לומר חד משמעי, דן לא מסיעה נסיעות מיוחדות. דן מסיעה רק קווי שירות, ויש גם תלמידים שנוסעים בקווי השירות שלנו, גם בבני ברק.

היו"ר גלעד ארדן:

קודם הסברת שבקווים האלה לא נוסעים מבוגרים, אז איך אתם דואגים שלא ייסעו - - -

מאיר ברכה:

לא, אני אמרתי שהרשויות מבקשות תגבור לקווים האלה באזורים מסוימים, ואנחנו אכן מתגברים את אותם קווים בשעות מסוימות כאשר התלמידים נוסעים, בתגבור קו רגיל. כל נוסע רגיל שרוצה לנסוע יכול לנסוע עם האוטובוסים, אנחנו לא מונעים ממנו.

היו"ר גלעד ארדן:

אני אלך בכמה בקרים לכמה מקומות ואראה איך זה מתבצע כדי שנבין אחת ולתמיד.

מאיר ברכה:

אתה מבורך אצלנו.

היו"ר גלעד ארדן:

בכל מקרה, זה לא על סדר היום עכשיו.

שמואל בן ארי:

תקנות עובדות קדימה. כלומר, הרשות המחוקקת קובעת שמשנת 2008 יהיו בכל האוטובוסים בלי יוצא מהכלל חגורות בטיחות. ככה זה עובד באירופה ובארצות. אין חקיקה רוורס. האוטובוסים הם בני עשר ובני חמש עשרה שבחלק מהם הכיסאות ניתקים.

היו"ר גלעד ארדן:

אם אני אגיד לך ב-2008 אז גם אתה תגיד לי: האם אני אחליף?

שמואל בן ארי:

לא, האוטובוס יתוכנן מראש לחגורות בטיחות. יכול להיות שאפשר.

היו"ר גלעד ארדן:

איך אנחנו יוצאים מעניין הנהג?

ניר ימין:

עניין הנהג כרגע חל, הוא לא על סדר היום. היום מדברים על בקשה של משרד התחבורה לדחות את התקנות שנוגעות לסימון ואיתות.

היו"ר גלעד ארדן:

לגבי מושב הנהג – לדעתי זה לא נעשה עד היום. אני מציע שתבואו איתם בדברים אולי לבקש ביטול ודחייה של התקנה, כי בפועל אנחנו שוב מרמים את עצמנו. יש תקנה אבל בפועל, אף אחד מהנהגים בקווים האלו אין לו חגורת בטיחות ובטח הוא לא חוגר כי אין.

לאה ורון:

עו"ד ראובני, האם אתם פרסמתם את התקנה, את מה שאושר בדיון הקודם?

חוה ראובני:

בוודאי, זה התפרסם ב-31 לאוגוסט.

היו"ר גלעד ארדן:

אני ניצלתי את הנושא כדי לדון על כל העניין. אבל, הדבר היחיד שניצב בפנינו זו בקשת משרד התחבורה לדחות את תחולת התקנות ל-28 בפברואר 2007.

חוה ראובני:

למעשה, זה 1 במרץ.

היו"ר גלעד ארדן:

גברתי, האם את יכולה לומר בוודאות שאתם תעמדו בלוח הזמנים הזה, או שתהיה עוד בקשה?

חוה ראובני:

אני מאוד מקווה, אני לא מעורבת בהכנת התקן. אני יודעת שהתקן לאוטובוסים גדולים קיים, מוכן.

היו"ר גלעד ארדן:

לכן שאלתי בהתחלה, מדוע רק את כאן ולא מי שגם מעורב בהכנת התקן ועובד מול אותם אנשים שמכינים?

אבי גונן:

אני מעורב. למעשה, התקן הסתיים לפני כשבועיים במכון התקנים. ועדת המומחים סיימה את התקן ואת תהליך השימוע לשמיעת תגובות הציבור. היא הציגה את זה לוועדה הטכנית שאישרה אותו, ועכשיו התקן עומד רק לפני חתימה של מנכ"לית מכון התקנים. כלומר, הוא כבר הושלם, אנחנו כבר פרסמנו שהתקן הזה מבחינתנו, גם אם הוא עדיין טיוטא, הוא תקן בתוקף. יש תקן מלפני שבועיים.

מעבר לזה, גם עשינו בדיקות לגבי יכולת ליישם את הדרישות. יש פה נציגים של אגד וחברות אחרות והם יגידו לך את הבעיות שיש להם הן בהשגת הפנסים, הפנסים האלה לא זמינים בארץ אלא בארצות הברית, והן לגבי לוחות הזמנים ליישום. נראה שחמישים ימי עבודה שיש לנו עד הראשון למרץ הוא לא פרק זמן מעשי מול כמות האוטובוסים ומול היקף העבודה שישנה. לא נראה שהם יעמדו בלוחות הזמנים. להערכתי, בראשון למרץ אנחנו נהיה באותה נקודת מצב כמו היום.

היו"ר גלעד ארדן:

הברירה היחידי שלי היא או לאשר את הבקשה כפי שהיא מנוסחת, או לא לאשר אותה. האם אני יכול לשנות את המועד?

חוה ראובני:

כן.

אבינועם טלבי:

יש תקן והוא ייחתם כמו ששמענו. המערכת היא פשוטה בעיקרה. בסך הכל מדובר בארבעה פנסי איתות. לא מקובל שהמערכת הזאת תיובא מחו"ל על-ידי שני יבואנים בלבד. צריך לתת זמן לייצר את זה בארץ. העלות של זה היום היא 6,000 שקל. אנחנו מבקשים לתת זמן על מנת שהתקן ייחתם ושחברות בארץ ייצרו את ארבעת הפנסים האלה ויעמדו בתקן. המחירים אז יצנחו אולי במאות אחוזים. אני מבקש לתת יותר זמן על מנת שאפשר יהיה לייצר זאת בארץ.

היו"ר גלעד ארדן:

נציגי דן ואגד, כמה עוד זמן צריך כדי שזה גם יוכל לחול עליכם?

שמואל בן ארי:

חובה להוסיף את הפנסים לאלף אוטובוסים שלנו שבהם מותקנות חגורות. צריך להביא לארץ את הפנסים ואת מערכת המיתוג שלהם, פלוס ההתקנה ומדובר שלושה חודשים התחלת אספקה. אלו תשובות שיש לנו בכתב מיצרנים בארצות הברית.

היו"ר גלעד ארדן:

ברגע שהתקנות חלות, האם ישנה גם חובה להיות מותקן?

חוה ראובני:

כן.

שמואל בן ארי:

אנחנו מציעים לאפשר עד לטסט הבא. כלומר, במרץ יתחילו להגיע לארץ הפנסים. אנחנו נותנים את כל ההתקנים קודם, וממרץ ואילך בכל טסט כל אוטובוס שנכנס - - -

היו"ר גלעד ארדן:

מר טלבי, מה אתה חושב לגבי פרק הזמן הדרוש?

אבינועם טלבי:

על מנת שייצרו את זה בארץ צריך לתת לפחות לפחות חצי שנה. זה לא מערכת מסובכת. למעשה, התקן עוד לא נחתם. תן עוד כמה חודשים לייצר את הדברים האלה בארץ. לא יכול להיות ששני יבואנים בלבד יהיו בשוק הזה. הם משחקים איתנו בנושא המחירים.זה 6,000 שקל לארבעה פנסים.

אבי גונן:

יש פה בעיה של מחירים. אנחנו מעריכים שחצי שנה מהיום זה זמן סביר.

גלעד ארדן:

אני אלך יותר מחצי שנה. אנחנו נאשר את זה עד לראשון לשביעי 2007. אבל, אני מודיע לפרוטוקול שלא תהיה עוד דחייה. אם זה לא יעבוד בראשון לשביעי 2007 אז לפחות ממני אתם תשמעו הרבה דברים לא טובים. אני מצפה ממשרד התחבורה בראשון לשביעי 2007 גם לאכוף את התקנה. אני לא יודע מה גובה הקנס שמוטל על זה, אבל מי שלא יעמוד בזה עד אז אני מצפה לקנסות. אנחנו נעשה דיון מעקב על זה.

שלמה אלימלך:

אני מברך על מה שאתה מציע כרגע, אבל אני מציע שתמתח את זה עד לראשון לספטמבר, כי בראשון ביולי יוצאים הילד לחופש.

היו"ר גלעד ארדן:

לא.

אבינועם טלבי:

מדובר על 11 אלף אוטובוסים בענף שלנו, כאשר חצי מהאוטובוסים האלה הם אוטובוסים זעירים שבעיקר מסיעים חינוך מיוחד, שניים שלושה תלמידים. אני מבקש שיהיה שינוי בתקנה שהפנסים מתייחסים לאוטובוסים מעל 7.5 טון. כלומר, אוטובוסים של מעל עשרים איש. לא יכול להיות להתקין את המערכת הזאת באוטובוסים של שמונה אנשים, שבו נוסעים שניים-שלושה ילדים. בתקנה כתוב רכב להסעת תלמידים, אנחנו נצטרך להתקין את זה גם במוניות כי זה רכב להסעת תלמידים.

חוה ראובני:

ברגע שרכב עושה הסעת ילדים, מתפרנס מזה, זה עיסוקו וזו פרנסתו, הוא צריך לעמוד בסטנדרטים.

היו"ר גלעד ארדן:

" בתוקף סמכותי לפי סעיפים 70 ו-70ה לפקודת התעבורה (להלן- הפקודה), ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת לפי סעיף 21א(א) לחוק יסוד: הכנסת, וסעיף 2(ב) לחוק העונשין, התשל"ז-1977, אני מתקין תקנות אלה:

תיקון תקנה 8. 1. בתקנה 8 לתקנות התעבורה (תיקון מס' 7), התשס"ו-2006, במקום

"י בכסלו התשס"ז (1 בדצמבר 2006), יבוא - - -

חוה ראובני:

זה יוצא י"ד בתמוז.

היו"ר גלעד ארדן:

התאריך העברי יתואם, 1 ביולי 2007.

חוה ראובני:

למעשה, 30 ביוני. זה תוחם את התקופה שבה החובה לא תחול. נסגור אותה ב-30 ביוני.

היו"ר גלעד ארדן:

בסדר. מי בעד? התקנה אושרה פה אחד, אין מתנגדים.

קריאה:

זה יחול גם על מוניות?

היו"ר גלעד ארדן:

אם משתמשים במונית להסעת תלמידים אז כן. תסביר לכם היועצת המשפטית. תודה רבה, הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 9:40.