**הכנסת השמונה עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 270**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

# **יום ראשון, ט"ו בתמוז התש"ע (27 ביוני 2010), שעה 09:30**

**סדר היום:**

תקנות התעבורה (תיקון מס'), התש"ע-2010, בדבר חיוב נהגים בדיקות ראייה, רשיון נהיגה בטרקטורון ובאופנוע כבד, פטורים מחובת קורס רענון, רישום רכב לימוד נהיגה על ידי חברות החכר

**נכחו:**

**חברי הוועדה:**

אופיר אקוניס – היו"ר

**מוזמנים:**

עוזי יצחקי, סמנכ"ל מינהל תנועה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

חנניה אפנג'ר, מנהל משרד הרישוי באר-שבע והדרום, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

חנן אהרן, סגן מנהל אגף הרישוי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עו"ד חוה ראובני, סגנית בכירה ליועצת המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

רפ"ק ריקי ויצהנדלר, קצין תביעות, אגף התנועה, משטרת ישראל

בני סמו, קצין מדור תביעות, אגף התנועה, משטרת ישראל

ד"ר אלכסנדר גור אריה, סגן מנהל המכון הרפואי לבטיחות דרכים, משרד הבריאות

אבי גולן, יו"ר ארגון מורי הנהיגה

אבי קרמר, דובר ארגון מורי הנהיגה

אייל מליוב, יו"ר ארגון מורי הנהיגה, אילת

חגי צרפתי, יו"ר ארגון מורי הנהיגה, אילךת

אריה כרנדיש, ראש מדור בטיחות, התאחדות חקלאי ישראל

ספי דיין, קצין בטיחות בתעבורה, מועצה אזורית לב השרון, התאחדות חקלאי ישראל

אילן גרודסקי, מנהל תחום טכנולוגיה, עמותת אור ירוק

טלי דרורי-ברר, יו"ר איגוד יבואני הרכב הדו-גלגלי

יהודה בנצקי, מורה לנהיגה בטרקטור

זאב בנצקי, מנהל בית ספר להוראת נהיגה על טרקטורים

יעקב נבו, מנהל מחלקת מדיניות תקציב מקרו, כללית שירותי בריאות

**ייעוץ משפטי:**

ניר ימין

**מנהלת הוועדה:**

לאה ורון

**רשמה וערכה:**

אהובה שרון – חבר המתרגמים בע"מ

**תקנות התעבורה (תיקון מס'), התש"ע-2010, בדבר חיוב נהגים בדיקות ראייה, רשיון נהיגה בטרקטורון ובאופנוע כבד, פטורים מחובת קורס רענון, רישום רכב לימוד נהיגה על ידי חברות החכר**

היו"ר אופיר אקוניס:

בוקר טוב ושבוע טוב. אנחנו מתחילים סדרה של ישיבות שיתקיימו עד השעה 3:00 אחר הצהרים כאשר חלק מהנוכחים ממשיכים אתנו וחלק לא.

הגברת ראובני, בהמשך השבוע ניפגש לעוד מספר נושאים שיועלו היום על סדר היום. ביקשתי אתמול בלילה ממנהלת הוועדה להעלות בכל זאת על סדר היום את נושא רוכבי האופניים. אחרי שבת, אני לא מבין מה הולך כאן. אני פשוט לא מבין. יש חוקים, יש תקנות, ואני לא מבין מה הולך. לתומי נסעתי אתמול בכביש, באמצע הכביש חבורה של רוכבי אופניים שנוסעת לא בזהירות ולא בצורה שהיא על פי כללי הדרך. מה כללי הדרך בכלל? האם הם יודעים את כללי הדרך? האם אנחנו יודעים את כללי הדרך? אנחנו יודעים את כללי הדרך. נמצאים כאן גם נציגים ממשטרת ישראל. אני אומר את הדברים עם כל הצער על הטרגדיות האחרונות שקרו וזה צער עצום, עמוק וגדול. הציבור צריך לדעת, גם הנוסעים ברכבים וגם הרוכבים על אופניים. אם צריך לשים להם אפודים זוהרים, צריך לשים להם אפודים זוהרים.

לכן ביקשתי להעלות על סדר היום את הנושא ביום שלישי.

אנחנו מתחילים בתקנות התעבורה (תיקון מס'), התש"ע-2010, בדבר חיוב נהגים בדיקות ראייה, רשיון נהיגה בטרקטורון ובאופנוע כבד, פטורים מחובת קורס רענון, רישום רכב לימוד נהיגה על ידי חברות החכר.

עוזי יצחקי:

ליסינג. זאת המילה שנתנה האקדמיה ללשון העברית.

היו"ר אופיר אקוניס:

פעם ראשונה אני נתקל בזה.

עוזי יצחקי:

דרך אגב, זה גם ביוזמה של משרד התחבורה שפנה לאקדמיה.

היו"ר אופיר אקוניס:

עוזי, אתה רוצה להציג את התקנות?

עוזי יצחקי:

כן. אני אתחיל בבדיקות רפואיות ואני אתן את הרקע.

היו"ר אופיר אקוניס:

קראתי אתמול בלילה את התקנות, אחרי שחזרתי בשלום מטיוליי ברחבי הארץ, וגם רוכבי האופניים שלידי חזרו בשלום, והן כתובות בשפה מאוד לא ברורה. יש כאן אפליה לתקנה זו ותקנה זו. תסביר לנו את הדברים בצורה בהירה כדי שכל הנוכחים כאן יבינו, ואז נאשר אותן או נדון בהן.

עוזי יצחקי:

אתן בקצרה את הרקע. לפני כשנתיים יזמנו פרוייקט לגיבוש המלצות של מדיניות וקביעת קריטריונים רפואיים לנהגים בסיכון רפואי. השקענו בזה לא מעט כסף, בחרנו את המרכז הלאומי לחקר טראומה ורפואה דחופה, מה שנקרא מכון גרטנר למדיניות ומינהל רפואי, כי באמת רצינו לראות מה קיים בעולם לגבי הקריטריונים לנהיגה של אוכלוסיות בסיכון בהיבט רפואי וזאת במטרה לרענן ולעדכן את הקריטריונים.

אנחנו הגדרנו מספר תחומים לעבודה ואלה הם ראייה, שהיום נדבר על זה, שבץ מוחי, מחלות לב וסוכרת. לגבי כל התחומים, למעט ראייה – שבץ מוחי, מחלות לב וסוכרת – יוציא המכון הרפואי, והוציא כבר, נהלים מעודכנים לרופאים לגבי חובת הדיווח, מה לדווח לגבי נהגים שעברו את אותן מחלות.

לגבי הראייה - עוד מעט אני אתן לדוקטור גור-אריה, סגן מנהל המכון הרפואי לבטיחות בדרכים במשרד הבריאות, לפרט יותר את העבודה – הגענו למסקנה שנדרש לתקן תקנה לגבי נהגים מעל גיל ארבעים בעת חידוש רשיון הנהיגה, ואני אזכיר לכבוד היושב ראש שבקדנציה הקודמת אישרו לנו להאריך רשיון נהיגה כל עשר שנים, כמו שנהוג במדינות רבות בעולם, דבר שחוסך טרחה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם אינני טועה, זה צמוד לתאריך יום ההולדת.

עוזי יצחקי:

נכון. זה דבר שחוסך טרחה גם לאזרחים וגם מקל מאוד על תקציב וקופת המדינה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מתי תהיה הבדיקה?

עוזי יצחקי:

בעת חידוש רשיון הנהיגה, כל עשר שנים לאחר גיל ארבעים, יידרש הנהג לבדיקת עיניים. זה בדיוק מה שאומרת התקנה.

לגבי העבודה שנעשתה. נבדקו המלצות של ועדות מקצועיות בעולם, מחקרים שבחנו את הקשר בין לקות הראייה למעורבות בתאונות דרכים, קריטריונים במדינות שונות, נבנה חומר רקע ובסוף כל עבודה של כל תחום ותחום, נערך כנס הסכמה עם המומחים בארץ כדי להגיע להסכמות. כך גם נעשה לגבי הנושא של לקות ראייה וזה מה שאנחנו מביאים היום.

אני רוצה לציין נקודה מאוד חשובה שחייבים לזכור אותה. לפני שלושה שבועות, ב-31 במאי השנה, פורסם תיקון לתקנות על פי עבודה שאנחנו עשינו ובדיקות רפואיות לנהגים שונו, להבדיל ממה שכתוב כאן בדברי ההסבר. כדי להקל על הציבור ולעשות גם דברים שהם קשורים לעכשיו, ובעיקר מדובר בגידול בתוחלת החיים, הן של נשים והן של גברים בארץ ובעולם, בדיקות רפואיות לנהגים שהיום הן מגיל 65, כל שנתיים, אנחנו עושים אותן והתקנות כבר תוקנו, מגיל שבעים, כל חמש שנים, עד גיל שמונים ובגיל שמונים כל שנתיים. עד גיל שבעים, אין בדיקות רפואיות אלא כל עשר שנים. מגיל שבעים, בדיקות כל חמש שנים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם כן, מגיל שבעים כל חמש שנים.

עוזי יצחקי:

כן. מגיל שמונים, כל שנתיים. עד עכשיו נערכו הבדיקות מגיל 65 כל שנתיים.

היו"ר אופיר אקוניס:

איפה נעשית הבדיקה הזאת? בקופת חולים?

עוזי יצחקי:

בדיקת הראייה?

היו"ר אופיר אקוניס:

כן.

עוזי יצחקי:

הבדיקות הרפואיות, אלה בדיקות כלליות ובדיקות עיניים והן בוצעו על ידי רופאי משפחה וכמובן האופטומטריסטים, וזה ידווח בטופס למשרד התחבורה. כאן אנחנו מדברים אך ורק על בדיקות העיניים.

היו"ר אופיר אקוניס:

בדיקות העיניים הן בתשלום כלשהו?

עוזי יצחקי:

כן. זה יבוצע בתשלום באופטיקות השונות. אני לא רואה אותו כאן, אבל הייתה לנו הסכמה עם איגוד האופטומטריסטים בישראל, מר עדי מרקוביץ.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה ההסכמה?

עוזי יצחקי:

ביום חמישי בערב התקשרתי לוודא שהוא מגיע אבל מאחר שהוא מגיע מבאר שבע, יכול להיות שהוא תקוע בכביש. יש לנו הסכמה אתם. כיום נהוג לקחת בממוצע לבדיקה חמישים שקלים. אנחנו דיברנו על כך שהבדיקה לא תעלה על ארבעים שקלים ותנוע בין 15 ל-40 שקלים, ואנחנו נוודא שבאמת אין כאן חריגה מעל המחיר הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

איך תוודאו? איזה כלי יש לכם לוודא?

עוזי יצחקי:

זה מחיר מומלץ שאנחנו נפרסם אותו לציבור. אנחנו בקשר טוב עם איגוד האופטומטריסטים ונדאג לוודא שאכן כך הדברים.

אם יש שאלות לגבי התקנה או לגבי העניין המקצועי, נמצאים כאן הגורמים הרלוונטיים.

אלכסנדר גור-אריה:

אני מהמכון הרפואי לבטיחות בדרכים, גוף של משרד הבריאות שעוסק בקביעת כשירות נהיגה לכל מיני סוגי נהגים ברכב פרטי, נהגים עם מגבלות רפואיות. אנחנו עוסקים בקביעת כשירות נהיגה לרכב פרטי ורכב ציבורי, לפי תקנות התעבורה.

במכון גרטנר נעשתה עבודה טובה מבחינת הדמוגרפיה והתברר שלנהגים עם לקות ראייה יש סיכוי יותר גבוה – בין 27 עד 56 אחוזים – למעורבות בתאונות דרכים. זה ממוצע. לנהגים שמרכיבים משקפיים או עדשות, המעורבות בתאונות דרכים בזמן נהיגה היא 17 אחוזים. בקרב גילאי שבעים פלוס, הסיכוי להיות מעורב בתאונת דרכים עומד על 23 אחוזים. המספרים מדברים בעד עצמם ולכן אנחנו בכל זאת הגענו למסקנה שצריך לשנות מעט את הקריטריונים שלנו, במיוחד שהקריטריונים הללו מבוססים על ליקוי או על שינוי בחדות ראייה, בשדה ראייה, ראייה בעין אחת וכפל ראייה.

הבדיקות בדרך כלל נעשות על ידי אופטומטריסט, עד עכשיו הן נעשו במכשיר מיוחד שנקרא טיטמוס, באמצעותו אפשר לבדוק את כל הדברים, ובמקרים מסוימים, כאשר האופטומטריסט לא מוסמך ולא יכול לגלות משהו, הבדיקה נעשית על ידי רופא עיניים.

כפי שעוזי אמר, הגענו למסקנה שצריך לשנות את התחנות של בדיקות הראייה מגיל ארבעים עד שישים, עשר שנים, מעל גיל שבעים כל חמש שנים, ומגיל שמונים כל שנתיים.

אני רוצה להבדיל בין רכב פרטי לרכב ציבורי כאשר כל מה שאמרתי עד עתה אמור לגבי רכב פרטי. ברכב ציבורי, מגיל ארבעים עד חמישים ייערכו בדיקות כל עשר שנים, מגיל שישים עד שבעים כל חמש שנים, מגיל שבעים כל שנתיים ומגיל שמונים כל שנתיים.

אני רוצה לחדד את הדברים ולומר שציבור המבוגרים השתנה. תוחלת החיים עולה והאיכות היא יחסית טובה. יש הרבה אנשים שבגיל 85 הם רוצים להמשיך לעבוד, הם רוצים להמשיך להתפרנס ובטח לנהוג. גם לזה אנחנו צריכים להתייחס.

יש עוד דבר אחד חשוב מאוד. משרד הבריאות בקרוב מאוד יוציא תקנות מסוימות. יש דיווח רפואי שנקרא דיווח 12ב' לתקנות התעבורה. דיווח 12ב' לתקנות התעבורה מחייב רופא למישהו שעבר את גיל 16 ובמבט של רופא מהווה סכנה לעצמו ולזולת מבחינת הנהיגה שלו, כך שהוא חייב לדווח למשרד הרישוי ולמשרד הבריאות. כרגע זה רק נוגע לרופאים. בזמנו ניסינו לעשות את זה לעובדים סוציאליים, לתרפיסטים, אבל זה לא צלח. עכשיו בדרך יש נוהל מיוחד על דיווח מאופטומטריסטים. זאת אומרת, בתוך עשר שנים אלו, אם נהג מגיע לאופטומטריסט והוא רואה שחדות הראייה שלו לא לפי תקן, הוא חייב לדווח על כך. זה ייתן לנו תמיכה מסוימת, כך שלא נפספס נהגים מסוכנים.

בסופו של דבר, הטבלה עליה דיברנו, עוזי התייחס אליה, אנחנו מאוד תומכים בה כי לפי דעתי זה גם יעזור לציבור וגם יכול להוריד את כמות תאונות הדרכים במדינת ישראל.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. אני רואה עוזי שתחילת התקנות היא שישים ימים מיום פרסומן וכדומה. יש חלק שהן שלושים ימים מיום הפרסום. לגבי המחירים שצריכים לשלם, אני מציע שתקיימו אכיפה מסודרת של הדבר הזה ותגיעו להסדרים ובתום שנה מיום תחילת התקנות תחזרו לכאן ותדווחו. אם צריך להכניס את המחירים לפיקוח, נעשה זאת.

עוזי יצחקי:

מקובל.

היו"ר אופיר אקוניס:

לסמוך על רצונם הטוב של האנשים שהגעתם אתם להסדר ובכלל לא נמצאים כאן ולא יכולים לאשר את ההסכם שלכם או את ההבנה שלכם, זה בסדר, אבל אני מציע שנעשה סיכום כזה. מנהלת הוועדה ודאי תדאג להעלות את זה בעוד כשנה וקצת כדי לבדוק את ההסדר הזה אליו הגעתם ואת המחירים.

לאה ורון:

אני אעשה מעקב.

היו"ר אופיר אקוניס:

המחיר נע בין 15 ל-40 שקלים.

עוזי יצחקי:

על כך יש לי אתם סיכום כתוב.

היו"ר אופיר אקוניס:

יפה. שמור את המסמכים הזאת ונראה מה קורה בפועל.

ניר ימין:

יש לי שאלה לדוקטור גור אריה. אני רוצה לוודא שהבנתי. ההמלצות לחייב נהגים מעל גיל ארבעים לעבור כל עשר שנים בדיקות ראייה כתנאי לחידוש הרשיון, מתבססות על זה שיש איזושהי ירידה בחדות הראייה או בשדה הראייה. אני מניח שזה כך כי אחרת לא היו המלצות כאלה.

אלכסנדר גור-אריה:

כן.

ניר ימין:

האחוזים שדיברת עליהם, למשל ה-23 אחוזים מעל גיל שבעים מהווים שיעור מעורבות גבוה יותר ביחס ליתר האוכלוסייה? כלומר, ביחס לאוכלוסייה צעירה יותר.

אלכסנדר גור-אריה:

לא.

ניר ימין:

או שאלה 23 אחוזים לעומת נגיד 15 אחוזים של כלל האוכלוסייה.

אלכסנדר גור-אריה:

בסטטיסטיקה מדובר רק על גיל שבעים פלוס ולא מדובר על כל האוכלוסייה.

ניר ימין:

כמה אחוזים של מעורבות בתאונות דרכים בקרב יתר האוכלוסייה?

אלכסנדר גור-אריה:

אין לי כאן נתונים מדויקים, אבל אמרתי לך שבסופו של דבר לקות ראייה לנהגים, בין 26 עד 56 אחוזים בכל האוכלוסייה.

ניר ימין:

בכלל האוכלוסייה.

אלכסנדר גור-אריה:

בכלל האוכלוסייה, מעורבות בתאונות דרכים.

ניר ימין:

בקבוצות האלה שאתם מציעים לחייב בבדיקות יותר תכופות, בכמה אחוזים ליקויי הראייה שלהם גבוהים יותר?

אלכסנדר גור-אריה:

תהיה חובת דיווח אלינו של אופטומטריסט. יש חידוש רשיון. אנחנו עומדים בקשר הדוק עם משרד התחבורה.

ניר ימין:

יכול להיות שלא הסברתי את עצמי טוב. אני שואל בכמה אחוזים שיעור המעורבות של הנהגים האלה, נניח מעל גיל ארבעים או נהגים מקצועיים עד גיל שישים, גבוה יותר ביחס לשיעור המעורבות של יתר הנהגים?

אלכסנדר גור-אריה:

עד עשרים אחוזים.

ניר ימין:

יותר גבוה.

אלכסנדר גור-אריה:

כן. יותר גבוה. בסופו של דבר המעורבות בתאונות דרכים בגלל המחלות, למרות שאני עובד במכון רפואי לבטיחות בדרכים וזה מקום העבודה שלי, אני רוצה לומר לך שיש סיכוי מאוד מאוד נמוך שבן אדם יקבל התקף לב בזמן נסיעה. במקום הראשון, לפי דעתי, לפי הסטטיסטיקה, נמצאת הראייה ואת זה צריך לחדד ולעשות משהו במשרד התחבורה ובמכון גרטנר, דבר בו אנחנו תומכים.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה רבה לך.

חוה ראובני:

## תקנות התעבורה (תיקון מס'), התש"ע-2010

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

**1. תיקון תקנה 173**

**בתקנה 173(א)(1) לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן – התקנות העיקריות) אחרי "תקנה 196" יבוא "(א) או (ב)".**

תקנה זו היא תיקון ניסוחי בלבד לצורך התיקון בתקנה 196. תקנה 173 היא התקנה שמסדירה את משך תקופת הרשיון וכיום היא אומרת שכל מי שחייב בדיקות רפואיות, יורדת תדירות הבדיקה שלו לפי מועד הבדיקות והוא לא יקבל רשיון לעשר שנים. אנחנו רוצים לשנות את הניסוח באופן שלגבי מי שחייב בבדיקות ראייה בלבד, לא יחול שינוי והוא ימשיך להיות בחידוש רשיון אחת לעשר שנים ולכן התקנה שמצמצמת את אורך הרשיון תפנה רק ל-196(א( ו-(ב) שעוסק בבדיקות הרפואיות הכוללות ולא ל-196ב(1) שעוסק בבדיקות הראייה.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר. יש הערות לסעיף? אין.

**הסעיף אושר.**

ניר ימין:

אולי כדאי לקרוא את תקנה 5 שמתייחסת ומשלימה את תקנה 1.

חוה ראובני:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני לא אשאל כל פעם מי בעד ומי נגד, כי אני לבד אבל אני אומר אם הסעיף אושר או לא אושר. אם יש לך הערות לפני שאני אומר שהסעיף אושר, תאמר אותן.

ניר ימין:

כדאי להזכיר, עורכת הדין ראובני, לגבי התחילה של התקנה הזא, שאתם מתכוונים שהתחילה שלה יהיה ב-1 בינואר 2011.

חוה ראובני:

כן. נכון. למרות מה שנכתב כאן, שאלה שישים ימים וזה מה שרצינו כאשר הגשנו את התקנה הזאת לראשונה לכנסת, לפני למעלה משנתיים, הרי שהיום לאור השינוי בגיל הבדיקות הרפואיות הכולל שכבר פורסם ואמור להיכנס לתוקף ב-1 בינואר 2011 ולאור העובדה שאנחנו בונים תהליך מחשובי באופן שהבדיקות האלה ייערכו, ואולי מר יצחקי לא הזכיר את זה, לא בטפסים ידניים אלא תהיה אפשרות לעשות בדיקות שישודרו באופן ממוחשב ישירות לרשות הרישוי, וזה תהליך שבניית התוכניות שלו תיקח מעט זמן. ליישר קו, שני הדברים האלה ייכנסו לתוקף ב-1 בינואר 2011.

היו"ר אופיר אקוניס:

איפה זה ייאמר?

ניר ימין:

בסעיף התחילה.

חוה ראובני:

זה יבוא בסעיף התחילה.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר.

חוה ראובני:

אם היושב רוצה, לא נקרא לפי הסדר אלא נעבור לתקנה 5 ונעשה את כל הנושא של בדיקות הראייה בבת אחת ואחר כך נעבור לנושאים אחרים.

היו"ר אופיר אקוניס:

למה זה לא בנוי לפי הסדר?

חוה ראובני:

כי זה לפי סדר התקנות בקובץ התקנות ולא לפי סדר עניינים.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר.

חוה ראובני:

אני מדלגת לתקנה 5.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מסב את תשומת לב כולם שאנחנו מדלגים לתקנה 5.

חוה ראובני:

זאת תקנה 5 בנוסח ששלחתי לכנסת בשבוע שעבר ו-4 בנוסח שהוגש במקור.

**5. תיקון תקנה 196.**

**בתקנה 196 לתקנות העיקריות –**

**(1) אחרי תקנת משנה (ב) יבוא:**

**"(ב1) בעל רשיון נהיגה חייב לעבור בדיקות ראייה כאמור בתקנות 198 עד 201ג בכל פעם בה הוא מחדש את רשיון הנהיגה שלו אחרי שמלאו לו 40 שנה, כל עוד אין הוא חייב בבדיקות רפואיות לפי תקנות משנה (א) או (ב), לפי העניין".**

**(2) בתקנת שמנה (ג), במקום הרישא עד "(א) ו-(ב), יבוא "על בדיקות כאמור בתקנה זו".**

**(3) בתקנת משנה (ד), במקום המילה "רפואיות" יבוא "כאמור בתקנה זו".**

כאן אנחנו גם מתיישרים על התוצאות של הבדיקה, היה והן לא תקינות, שזאת המשמעות של אי חידוש הרשיון לפי העניין. מי שנמצא שהראייה שלו לא עומדת בתקן, הראייה כפי שקבוע בתקנות. אגב, תקן הראייה הוא לא עניין של שיקול דעת הרופא, מתאים או לא מתאים, אלא יש אמות מידה אובייקטיביות שקבועות בתקנות התעבורה, ואלה תקנות 198 עד 201ג.

ניר ימין:

תקנות 198 עד 201ג, הרישא של תקנה (ב1) המוצעת אומרת "בעל רשיון נהיגה חייב לעבור בדיקות ראייה כאמור באותן תקנות", אבל לא כל התקנות מתייחסות לבדיקות ראייה אלא חלק מהן הן למשל חוסר עדשה, עדשה מושתלת, עיוורון לילה. אני חושב שרק 198 מתייחס לחדות הראייה ו-199 לשדה הראייה, אבל יתר התקנות שמפנים אליהן, הן אולי סטנדרט שהנהג צריך לעמוד בו, אבל זאת לא בדיקה שהוא צריך לעמוד בה. זה אם אני קורא את התקנה נכון.

חוה ראובני:

למשל, תקנה 200, הזכות להסתייע במשקפיים או בעדשות מגע. אם אני בלי המשקפיים, אני לא עומדת בתקן ראייה אבל גם יש כללים לגבי המשקפיים. אלה גם דברים שצריכים להיבדק כולם. יש כאן סטנדרטים. מבקש רשיון נהיגה, אם יש לו חוסר עדשה, יש לזה תוצאה אחת. בוודאי דוקטור גור אריה יוכל להרחיב טוב ממני, אבל אלה כולן אמות מידה של כושר ראייה ויכולת ראייה, דברים שצריכים להיבדק.

ניר ימין:

הכל נבדק במסגרת אותה בדיקת ראייה? אלה לא סטנדרטים שאמורים לחול תמיד? אם למשל אני צריך להרכיב עדשה או לא להרכיב עדשה.

חוה ראובני:

יש לפעמים שינויים ואלה דברים שנבדקים.

ניר ימין:

לשיטתכם צריך להפנות לכל התקנות האלה.

חוה ראובני:

לא כולם ייבדקו אצל אופטומטריסט, אבל אם אופטומטריסט מוצא ליקוי, יכול להיות שהוא יפנה למכון הרפואי לבטיחות בדרכים והמכון הרפואי לבטיחות בדרכים יעמיק את הבדיקה ויש דברים שייבדקו שם.

ניר ימין:

אני מבין שפסקאות (2) ו-(3), הן רק עניין ניסוחי.

חוה ראובני:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

הסעיף מקובל על כולם?

**תקנה 5 – אושרה**

חוה ראובני:

אני חוזרת לתקנה 2.

**2. תיקון תקנה 179**

**בתקנה 179(4) לתקנות העיקריות, בסופה יבוא: "אם ניתן היתר מאת רשות הרישוי לפי תקנה 190".**

תקנה 179(4) היו שמסדירה את מתן רשיון הנהיגה לטרקטור, כוללת בחובה גם טרקטורון.

נתבקשנו על ידי בתי הספר לטרקטורים, על ידי המרכז החקלאי, ומשרד התחבורה הסכים לזה, להפריד בין רשיון הנהיגה לטרקטורון לבין רשיון הנהיגה לטרקטור ולגזור את הפרק של טרקטורון החוצה להכשרה נפרדת כיוון שזה עורר קשיים רבים בהכשרת נהגי הטרקטורים.

היו"ר אופיר אקוניס:

לטרקטורונים דרוש רשיון מיוחד?

חוה ראובני:

זה ידרוש היתר. כאן אנחנו מדברים על מי שאין לו רשיון נהיגה לרכב פרטי.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש לי רשיון 2, רגיל, אני יכול לנהוג על טרקטורון?

חוה ראובני:

כן. אנחנו אומרים מי שאין לו פרטי.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה הדבר המדהים. כמו שבצבא מישהו מגיע והוא מוכשר להיות נהג טנק, אבל אין לו בכלל רשיון נהיגה באזרחות. זה דבר מדהים. יש גם נהג טרקטור שאין לו רשיון נהיגה רגיל.

חוה ראובני:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

לכן עשיתם את ההפרדה מהטרקטורון. זה הגיוני.

חוה ראובני:

בגיל 16 אפשר להוציא רשיון נהיגה על טרקטור. כיום רשיון נהיגה על טרקטור כולל גם טרקטורון. אנחנו מבקשים להפריד ביניהם ומי שיש לו רשיון נהיגה על טרקטור בלבד והוא בן 16, 16 וחודשיים, הוא לא יכלול טרקטורון אלא אם כן הוא ילך ויוציא בנוסף היתר לטרקטורון, שזה נעשה באמצעות קורס קצר.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש הליך של היתר לטרקטורון בלבד? יש היתר לרשיון נהיגה.

אבי קרמר:

נכון להיום יש רשיון לטרקטור שכולל בתוכו גם לימוד על טרקטורון ומבחן על טרקטורון. אין פסול בזה שהילדים ידעו. יש כאן איזושהי טענה של הפרדה בגלל לא יודע מה, רצון לא לקנות טרקטורון לשני בתי ספר חקלאיים, או שלושה בתי ספר, אבל זה כרגע לא חשוב לצורך העניין. מי שיש לו רשיון לרכב פרטי, יכול לנהוג על טרקטורון. אלה מגיל 16, רוצים לעשות הפרדה בין טרקטור לבין טרקטורון. זאת אומרת, לגבי מי שרוצה לנהוג בטרקטורון. ראיתי כאן שמדובר על עובדים זרים בכל מיני מקומות שקבעו שהם לא יכולים להגיע לקורס רענון. יש אנשים שמוציאים רשיון רק לטרקטור והשאלה אם הם ידעו להבדיל בין טרקטור לטרקטורון.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה זאת אומרת?

אבי קרמר:

אני רואה כאן כל מיני דברים אחרים שאלה שנוהגים על טרקטור, שרוצים לתת להם פטור, ונראה את זה בהמשך, ויש אנשים שלא יבחינו בין טרקטור לבין טרקטורון וצריך לוודא שזה יקרה. אדם שיש לו טרקטור והוא נוהג על טרקטורון, זה לא בדיוק אותו מינוח. חלילה שלא ייווצר מצב שאנשים שיש להם רשיון לטרקטור ינהגו בטרקטורון.

חנן אהרן:

בזמנו החלפנו בין הטרקטור לבין הטרקטורון, דהיינו, נהג צעיר שרוצה בגיל 16, לפני שהוא מוציא רשיון ל-B, רכב פרטי, הוא עושה רשיון לטרקטור. בזמנו הוספנו גם את הטרקטורון. זאת אומרת, בסיום הקורס לטרקטור, הוא עושה מבחן מעשי לטרקטור ולטרקטורון ואז הוא מקבל רשיון כאשר שניהם בפנים. הייתה בקשה גם מצד הורים שאמרו שהם שולחים את הבן שלהם להוציא רשיון לטרקטור והם לא רוצים שהבן שלהם יקבל בגיל כזה רשיון לטרקטורון כי זה מסוכן בעיניהם והם ביקשו שתיעשה הפרדה. אז אמרנו שהיום זה יהיה אותו הדבר, הוא יבוא לעשות קורס לטרקטור כפי שזה נעשה היום, אלא שמי שירצה באותו מעמד לעשות מבחן על הטרקטורון, יעשה ויקבל רשיון. מי שלא ירצה, יישאר עם הטרקטור. כלומר, אין חובה. הסרנו את החובה.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר.

יהודה בנצקי:

אני מורה נהיגה לטרקטור וטרקטורון. לדעתי ההכשרה שעוברים בני ה-16, כמו שהסבירו, כוללת גם את הטרקטור וגם את הטרקטורון. ברגע שתהיה הפרדה, ייווצר מצב שבני ה-16 יעשו רשיון לטרקטור בלבד אבל בגיל 17 יעלו על הטרקטורון בלי שעברו כל הכשרה.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, הם יעברו הכשרה של B.

יהודה בנצקי:

אבל זה לא כולל הכשרה על טרקטורון.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם הם יצטרכו לקבל רשיון נהיגה רגיל, הם יוכלו אוטומטית לנהוג על טרקטורון.

חוה ראובני:

זה לא שונה מכל נער בן 17 שלא היה לו רשיון נהיגה על טרקטור קודם.

יהודה בנצקי:

מפסידים כאן את ההזדמנות של ההכשרה של בני נוער, של אנשים צעירים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה טוען שכולם ירצו להרחיב את ההכשרה, וזה בסדר.

חנן אהרן:

לעניין טרקטור, אני רוצה להזכיר שיחסית ל-110 אלף נהגים חדשים בשנה ברכב פרטי מדובר על מספר של 3,000 ומשהו נהגים, שזה מספר זניח מאוד. זאת אומרת, לא בזה אני אכשיר את כולם וזה לא ייתן לי את המענה. אנחנו חושבים, ויש כוונה באגף הרישוי, לעשות בדיקה מקצועית בין-משרדית בנושא הטרקטורון. זאת אומרת, לבדוק את כל הנושא הזה, ואם יימצא לנכון שצריך הכשרה גם לבני 18 או 20, נעשה זאת.

ניר ימין:

הטענה שמי שיש לו רשיון נהיגה B, כלומר, לרכב פרטי, שהוא לא מספיק מוכשר ולא צריך לתת לו רשיון נהיגה לטרקטורון, היא טענה כללית והיא לא משתנה בעקבות שינוי התקנה הזאת.

אריה כרנדיש:

אני מהתאחדות חקלאי ישראל, המרכז החקלאי. בהחלט הגענו להסכמה לגבי מה שאמרו אנשי משרד התחבורה ואני שמח על כך. בזמנו, כאשר העלינו את הנושא בוועדת הכלכלה של הכנסת, לפני ארבע שנים, סברתי – ואני חוזר על זה עכשיו – שזה נכון יהיה במה שקורה לנו במדינה עם תאונות הדרכים ועם הנפגעים הרבים, שכל מי שרוצה לעלות על טרקטורון, טרקטורון הוא לא רכב פרטי, זאת לא משאית, זה לא אוטובוס, צריך לקבל הכשרה והיתר מהמדינה לנהוג על הכלי הזה שהוא כלי מסוכן ויש אתו הרבה תאונות.

היו"ר אופיר אקוניס:

הכשרה מיוחדת.

אריה כרנדיש:

כן. בוודאי. אותה הכשרה עליה סיכמנו עם משרד התחבורה והוא מקבל אותה בבית הספר לטרקטורים, הוא צריך לקבל כדי לעלות על הכלי הזה שהוא כלי מסוכן ויש אתו הרבה תאונות. בעבר הכלי הזה שימש לחקלאות אבל מזמן הוא לא משמש רק לחקלאות אלא תשעים אחוזים מהכלים האלה הם לספורט.

היו"ר אופיר אקוניס:

לשיטתך, אדם שבא לעשות אירוע, צריך הכשרה מיוחדת?

אריה כרנדיש:

כן. צריך לקבל ויש מקום להכשרה הזאת שהיא לא גדולה אבל היא רצינית, היא חשובה והיא מקצועית מאוד. אני חושב שכך נוכל למנוע תאונות דרכים.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה.

**תקנה 2 – אושרה**

חוה ראובני:

אני עוברת לתקנה 3 שהיא תקנה חדשה שנכנסה בנוסח המתוקן. כאשר קראתי את התקנות לקראת הדיון, הבנתי שבנוסח כפי שנשלח לוועדה – וזאת תקלה שקרתה אצלי - בעצם הוצאנו את מה שלא התכוונו, הוצאת הטרקטורון מ-B, נושא עליו אנחנו מדברים עכשיו.

אם אנחנו דורשים היתר ב-179, כפי שזה מנוסח היום, אם לא נעשה תיקון גם ב-180, אז גם ל-B צריך יהיה היתר. לכן הוספנו תיקון לתקנה 180.

**3. תיקון תקנה 180**

**בתקנה 180(א) לתקנות העיקריות, אחרי פסקה (2) יבוא:**

**"(2א) בטרקטורון".**

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. התקנה אושרה.

ניר ימין:

זה כדי להשאיר את המצב כמו שהוא.

חוה ראובני:

זה כדי להשאיר את המצב כמו שהוא, ש-B כולל טרקטורון.

היו"ר אופיר אקוניס:

**תקנה 3 – אושרה.**

אלכסנדר גור-אריה:

בכל זאת אני רוצה לחדד את הנושא. הטרקטורון הוא רכב מקצועי או רכב פרטי?

קריאה:

בוודאי לא רכב פרטי.

אלכסנדר גור-אריה:

בהגדרות הרפואיות אנחנו מחדדים עניין של המקצועי ופרטי, ויש הבדל. אם אני למשל מתייחס למונית ורכב פרטי, מונית היא מונית. בין רכב פרטי למונית יש הבדל בקביעת רשיון הנהיגה, מבחינת חדות הראייה ומבחינת הקריטריונים הרפואיים.

חנניה אפנג'ר:

בטרקטורון יש שני מצבים. הביאו את הטרקטורון לארץ כדי שישמש לעבודה בחקלאות. כן, יש עדיין חקלאים שמשתמשים בטרקטורון לחקלאות אבל אצלנו בארץ הפכו אותו לכלי בילוי בשעות הפנאי. לכן הוא קיבל כיוון אחר.

חוה ראובני:

במישור המשפטי, אין לנו הבחנה כזאת.

**4. תיקון תקנה 190**

**בתקנה 190 לתקנות העיקריות, בסופה יבוא:**

**"(6) כאמור בתקנה 179(4) אם המבקש היה בעל רשיון נהיגה לפי תקנה 179, סיים קורס נהיגה בטרקטורון לפי תוכנית שאישרה רשות הרישוי ועמד בהצלחה במבחן נהיגה מעשי בטרקטורון".**

זאת השלמה. כך מקבלים היתר לטרקטורון.

היו"ר אופיר אקוניס:

**תקנה 4 – אושרה**

עכשיו את מדלגת על תקנה 5 כי כבר קראנו אותה.

חוה ראובני:

על תקנה 203 אנחנו מבקשים לדלג כיוון שאנחנו מכינים שינוי מקיף בהכשרה ובבחינות של אופנועים.

**6. תיקון תקנה 213**

**בתקנה 213 לתקנות העיקריות –**

**(1) בתקנת משנה (א), אחרי "בעל רשיון נהיגה" יבוא "למעט מי שהוא בעל רשיון נהיגה לפי תקנה 179, בלבד".**

**(2) בתקנת משנה (ב), בסופה יבוא:**

**"על אף האמור בתקנת משנה זו, רשאית רשות הרישוי לפטור בעל רשיון נהיגה מנוכחות בהשתלמות אם שוכנעה כי אין הוא מסוגל להשתתף בה עקב מגבלה גופנית או כי אין הוא מבין את השפות בהן היא מתקיימת, ובלבד שתורה על תנאים לפטור שיבטיחו כי מי שניתן לו פטור כאמור, ילמד באופן אחר את התכנים הנלמדים בה".**

תקנה 213 זה מה שמכונה קורס רענון כאשר נהגים בשנה החמישית צריכים לעבור איזושהי השלמה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מהמועד בו הם קיבלו את הרשיון.

חוה ראובני:

נכון. כאן אנחנו מוציאים מגדר הקורסים האלה את מי שיש לו רק רשיון נהיגה לטרקטור, וזאת משתי סיבות: האחת, התכנים בכלל לא מתאימים. הקורס הזה בנוי ומיועד למי שנוהג בכביש. שנית, מי שמגיע לחמש שנים עם רשיון לטרקטור בלבד ולא הוציא רשיון פרטי בדרך, האוכלוסייה הזאת, כמעט באופן מוחלט, היא אוכלוסיית ה עובדים הזרים בענף החקלאות.

אבי קרמר:

איך העובדים הזרים האלה ידעו עכשיו להבדיל בין טרקטור לטרקטורון? אני לא המצאתי את זה אלא קראתי את זה עכשיו. הם יוציאו רשיון על טרקטור במדינת ישראל ואיך העובדים הזרים האלה ידעו להבדיל בין טרקטור לבין טרקטורון?

חנן אהרן:

מי שמעסיק אותם ידע.

חוה ראובני:

מי שהוציא לו את הרשיון על הטרקטור ורוצה שהוא ינהג בטרקטורון, יעזור לו גם בשלב הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

האם הם ביקשו רשיון מספר 2? הם לא מבקשים רשיון כזה.

חוה ראובני:

לא.

הדבר השני הוא שבתקנה 213, קורס רענון כולל חובת נוכחות של 80 אחוזים בקורס.

היו"ר אופיר אקוניס:

קודם לא היה פחות זמן?

חוה ראובני:

פעם לא הייתה חובת נוכחות.

היו"ר אופיר אקוניס:

קורס הרענון היה בשנה השלישית לקבלת הרשיון.

חוה ראובני:

הזזנו את זה כי כמעט לגבי כולם זה היה בזמן השירות הצבאי וכולם ביקשו דחיות, כך שממילא היינו צריכים לדחות את זה.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון.

חוה ראובני:

לכן זה הועבר לשנה החמישית.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר. זה 17 פלוס שלוש. אני עשיתי את זה בשנה השלישית, אם אני לא טועה. אתם אומרים כאן 80 אחוזי נוכחות?

חוה ראובני:

יש חובת נוכחות של 80 אחוזים. אנחנו רוצים לאפשר לחריגים שלא להיות מחויבים בקורס.

היו"ר אופיר אקוניס:

מי הם?

חוה ראובני:

ראשית, אנשים שיש להם מגבלות רפואיות קשות, מגבלות רפואיות שלא מאפשרות להם להיות נוכחים בקורס. שנית, אנשים שהם דוברי שפות זרות. אנחנו מקיימים את הקורס במספר שפות, אבל לא בכל השפות הקיימות.

היו"ר אופיר אקוניס:

באיזה שפות מקיימים את הקורס?

חנן אהרן:

עברית, ערבית ואנגלית. יש דוברי צרפתית, יש דוברי ספרדית, עולים חדשים אחרים, ואי אפשר לארגן קבוצה של שלושים או עשרים אנשים כאלה. לכן הם באים ויושבים בכיתה כי אין לנו אפשרות לפטור אותם אבל הם סתם נוכחים במקום והנוכחות הזאת מיותרת.

היו"ר אופיר אקוניס:

לכן אתה פוטר אותם?

חנן אהרן:

לא. אנחנו פוטרים אותם מחובת נוכחות אבל נחייב אותם, וזה נאמר בתקנה, ללמוד את החומר בשפתו כשהוא מתורגם בבית והוא יבוא לבחינה בסוף.

חוה ראובני:

ילמד באופן אחר.

חנן אהרן:

הוא לא חייב להיות נוכח בכיתה כדי ללמוד את החומר. הישיבה בכיתה מיותרת לגביו כי הוא לא לומד ממנה כלום.

היו"ר אופיר אקוניס:

למה? תמרורים.

חנן אהרן:

לכן הוא לומד את זה בבית ואני בוחן אותו בסוף.

חוה ראובני:

לכן כתבנו ובלבד שתורה על תנאים לפטור שיבטיחו שהוא ילמד באופן אחר את התכנים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני חושב שזה קצת מוזר. אני חושב שקורס רענון הוא חשוב. מה זה הוא ילמד בבית?

חוה ראובני:

הוא ייבחן. אנחנו פטרנו אותו רק מהנוכחות ולא מעמידה בבחינה.

חנן אהרן:

ממילא כשהוא נוכח, הוא לא לומד כי הוא לא יכול ללמוד גם אם הוא רוצה. המצב שיאפשר לנו לתת לו ללמוד באופן עצמאי ולבחון אותו בשפתו, לפחות יצא מזה משהו.

אבי קרמר:

אני חייב לומר כמה דברים. ראשית, קורס הרענון במהותו, הזמן שהוא מתבצע, הוא בעייתי. אני חושב שצריך לרענן את אימא שלי ולא לרענן בחור צעיר שזה עתה סיים את לימודי הנהיגה שלו. אם לימודי נהיגה הם לא מספיקים, זה השינוי שאנחנו רוצים להוביל בנושא בתי הספר לנהיגה, ואז קורס הרענון מתייתר. אם רוצים לגעת בקורס הרענון, צריך לרענן את אותם אלה שתעבור בכביש ותראה אותם שכאשר הם רואים נתיב מתחלף, הם עומדים שעות ולא יודעים מה לעשות.

היו"ר אופיר אקוניס:

גם לא כל הצעירים מבינים את זה. אני חושב שאימא שלי מבינה את זה יותר מנהג צעיר אבל יכול להיות שאימא שלי צעירה מאימא שלך.

אבי קרמר:

יכול להיות. אני אומר שקורס הרענון נולד באיזשהו חטא. אני זוכר אותו כי גם ביני לבינך כנראה יש הפרש בגיל. הקורס הזה נולד בחטא כי הקורס הזה היה אמור לתת אחת לחודש רשיון שכל התקנות שאנחנו עוברים כאן, אחת לעשר שנים, אחת לעשרים שנים, כאשר יש כאן תקנות שמתקנים ומשנים חוקים, ואנשים לא מודעים להם. להפך, לגבי אותם צעירים שאמורים לקבל בבתי הספר לנהיגה את ההכשרה, וזה השינוי שאנחנו אמורים להציג בזמן הקרוב, קורס הרענון עצמו אמור לזוז ואמור לקחת את אלה שבאמת רחוקים מלימוד הנהיגה שלהם ולא קרובים ללימוד הנהיגה שלהם.

היו"ר אופיר אקוניס:

הייתה התקדמות. קודם כל, הם שינו משלוש שנים לחמש שנים. אני עשיתי את הקורס אחרי שלוש שנים. אני מבין שיש הידברות בין מורי הנהיגה למשרד התחבורה.

אבי קרמר:

על נושא הלימוד.

היו"ר אופיר אקוניס:

כאשר תגיעו להבנות בנושא הלימוד, אולי זה יהיה חלק מהמסקנות. גולן, אתה מייצג את מורי הנהיגה, נכון?

אבי גולן:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מציע לאשר את התקנה כאשר במסגרת ההידברות תגיעו למר יצחקי. אני חושב שההערה היא נבונה. אתם באים עם איזושהי מסקנה כוללת בהידברות עם מורי הנהיגה. כמה זמן הקצבתם להידברות הזאת?

חוה ראובני:

איזו הידברות? זאת חקיקה ראשית.

אבי קרמר:

אנחנו מקווים שאנחנו בסוף שלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

כמה זמן היא נמשכת?

אבי גולן:

הרבה זמן.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני קצת אופטימי כהרגלי, אבל האם לדעתכם אני אוכל בתחילת מושב החורף לקבל אותה?

חוה ראובני:

אנחנו מקווים. אנחנו מקווים להגיע לוועדת שרים לחקיקה.

היו"ר אופיר אקוניס:

למרות כל הפסימיות שאני שומע מסביב, אני יותר אופטימי וזה בכלל ובאופן כללי. לכן גם בעניין הזה אני אופטימי. אני לא חושב שצריך כל דבר להכניס למרה שחורה ולצייר הכל כסופו של העולם. צריך להירגע קצת, לשמור על קור רוח ולעשות דברים בשיקול דעת.

חוה ראובני:

זה תיקון חקיקה ראשי ויש קשיים משפטיים מסוימים. לכן היה מהלך ארוך מול משרד המשפטים. אנחנו מקווים להגיע לוועדת שרים לחקיקה עוד במושב הנוכחי ואז במושב החורף נוכל לדון בזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מודיע לכם שככל שזה יאושר במהירות בוועדת שרים לחקיקה ויעבור את הקריאה הראשונה, אנחנו נקדים ונעלה את הדבר בתחילת המושב כי זה דבר חשוב. אני מבין ממורי הנהיגה שההידברות היא לא קצרה.

חוה ראובני:

שנים רבות.

אבי גולן:

חמש שנים.

היו"ר אופיר אקוניס:

גם התכנים, גם מועד הרענון ואני מבין שיש שם עוד סוגיות שעולות.

אבי גולן:

אנחנו בשלבי סיום.

היו"ר אופיר אקוניס:

אמרת לי את זה בסוף השבוע. תודה.

אנחנו נאשר את זה כך.

ניר ימין:

בפסקה (1) בתקנה 213, בפסקה המוצעת, מתנים לפי תקנה 179. כלומר, לא רק טרקטורון יהיה פטור מההזמנה הזאת של רשות הרישוי אלא כל מי שיש לו דרגה 1.

חוה ראובני:

דרגה 1, שזה טרקטור, זאת מכונה ניידת.

ניר ימין:

מלגזה.

חוה ראובני:

זה סוג של מכונה ניידת.

ניר ימין:

אבל עד היום לכאורה, לפי נוסח התקנה, כן היו מזמינים אותם.

חוה ראובני:

נכון.

ניר ימין:

אם כן, גם הם פטורים.

חוה ראובני:

כן. כל מי שאין לו אופנוע או פרטי ומעלה, יהיה פטור.

ניר ימין:

בפסקה (2), המגבלה הגופנית צריכה להיות מגבלה קבועה או זמנית? כלומר, יכול להיות שאדם עבר איזושהי תאונה והוא לא יכול להגיע ביום שבו קראו לו.

חנן אהרן:

לא מדובר על מגבלה קבועה. היה מקרה של מישהי שלא יכלה לשבת באופן פיזי והיא הביאה מזרון לכיתה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז היא בוודאי לא יכולה לנהוג.

חנן אהרן:

אנחנו דיברנו על מקרים כאלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם הגברת לא יכולה לשבת בכיתה, הכוונה היא שהיא לא יכולה לשבת גם על מושב ליד ההגה.

חנן אהרן:

אולי שעה מותר לה, אבל ארבע שעות אסור לה.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה משהו מוזר מאוד. אני חושב שהיועץ המשפטי צודק. מדובר על מגבלה גופנית זמנית ואז אתה פשוט דוחה אותו לקורס הבא. אני חושב שהקורסים האלה הם חשובים.

חנן אהרן:

לדחות אני יכול גם היום.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם יש לה מגבלה גופנית קבועה, גם אין לה רשיון ואז ודאי שהיא לא מוזמנת לקורס הרענון וכדומה.

חוה ראובני:

כתוב כאן שאין הוא מסוגל להשתתף עקב מגבלה גופנית. מי שיש לו בעיה שנמשכת שלושה חודשים, לא יקבל את הפטור הזה אלא ידחו לו את מועד הקורס.

ניר ימין:

מגבלה קבועה שבכל זאת מאפשרת לו לנהוג.

חוה ראובני:

כן. דוקטור גור-אריה מומחה בהתאמת כלי רכב ואביזרים שיאפשרו לאנשים עם מגבלות גופניות, אפילו חמורות ביותר, לנהוג.

ניר ימין:

השאלה השנייה היא האם מדובר רק על מגבלות גופניות או על מגבלות נפשיות שיכולות להגביל. יכול להיות שאדם לא יכול להגיע בגלל איזושהי מגבלה נפשית שלו ובכל זאת הוא יכול לנהוג? יש דבר כזה?

חוה ראובני:

אני מתקשה לתאר לעצמי סיטואציה. אני מניחה שאם ייוודע לנו בדרך כלשהי על מישהו שיש לו מגבלות שאנחנו לא ידענו עליהן, אנחנו גם נפנה למכון הרפואי לבטיחות בדרכים כדי שיבחן את הכשירות לנהיגה. זה אמור לגבי מי שישלח לנו מסמכים בבקשת פטור ונראה את המגבלות שאנחנו לא יודעים עליהן.

היו"ר אופיר אקוניס:

כאן לא כתוב שבסוף הוא צריך לעבור את המבחן.

ניר ימין:

זאת הייתה ההערה הבאה שלי.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה חייב להיות כתוב. אנחנו נסכם את זה בצורה הזאת.

ניר ימין:

לכאורה זה עולה מנוסח התקנה, אבל זה לא ברור.

אייל מליוב:

לפני כשנה הגיע אלי בחור עם רשיון נהיגה, השתתף בקורס אבל הוא חירש.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז הוא פטור.

אייל מליוב:

אבל הוא הגיע לקורס.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא מונעים ממנו מלבוא לקורס, אבל נותנים לו פטור.

חנן אהרן:

זה העניין הזה שעכשיו יפטור אותו. אלה התנאים עליהם מדברים.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה בסדר. אם הוא חירש, הוא לא שומע אבל בכל זאת הוא צריך לעבור את המבחן. אני שואל את משרד התחבורה איפה זה כתוב כך שזה יהיה ברור.

חוה ראובני:

תקנה 213(א) מחייבת לעבור קורס ולעמוד בהצלחה במבחן בסופו של הקורס. תקנת משנה (ב) מחייבת נוכחות מינימום. אנחנו פוטרים אותו רק מהנוכחות שבתקנת משנה (ב) אבל לא מהמבחן. לא פטרנו אותו משום דבר שכתוב בתקנת משנה (א).

אבי קרמר:

מה עם התשלום? אם הוא עושה מבחן, תבוא המכללה ותאמר לו שהוא ישלם על הקורס כולו, אבל למה שישלם?

היו"ר אופיר אקוניס:

התשלום הוא עבור הקורס או עבור המבחן?

ניר ימין:

זאת אגרה?

חוה ראובני:

זאת לא אגרה. זה מחיר בפיקוח. המחיר הוא מעוגן בצו פיקוח והוא לא משולם לכיסה של המדינה אלא הוא משולם לכיסו של הזכיין שנבחר במכרז לבצע את הקורסים.

היו"ר אופיר מקוניס:

עם כל הכבוד, בא עולה מצרפת שלא מבין עברית, הוא עשיר מאוד והוא קנה סוויטות בחוף תל אביב או אשדוד או נתניה, אתם פוטרים אותו מהתשלום כי הוא לא מבין את השפה? יש כאן משהו אנטי חברתי.

חוה ראובני:

לא, אבל הוא מקבל שירות בחוץ.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא. אם הוא לא יהיה בקורס? הוא יבוא ויאמר בצדק שהוא לא צריך לשלם על הקורס אם הוא לא משתתף בו.

חוה ראובני:

בימים אלה אנחנו יוצאים למכרז חדש לבחירת זכיינים חדשים והמכרז ממש עומד להתפרסם.

חנן אהרן:

הוא כבר פורסם.

חוה ראובני:

בסדר, פורסם. אנחנו יכולים במסגרת הזאת לדאוג לתעריף מיוחד לאלה שעושים רק בחינה.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה יבוא לידי ביטוי במכרז?

חוה ראובני:

בצו פיקוח. הכל מעוגן בצו פיקוח.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר. זה לא שייך לתקנות האלה.

חוה ראובני:

לא. זה בצו פיקוח.

היו"ר אופיר אקוניס:

את הדבר הזה אתם חייבים להסדיר כי אחרת יש כאן משהו בלתי הגיוני.

ניר ימין:

כפי שהתקנה מנוסחת, המשרד אומר שהפטור הוא רק מהנוכחות ובכל מקרה את ההשתלמות הם חייבים לעבור, גם אלה שפטורים.

חוה ראובני:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני שואל אותך אם זה מובן מהניסוח.

ניר ימין:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

שמעתי את הממשלה ואני סומך עליה.

ניר ימין:

אכן כתוב שרשות הרישוי רשאית לפטור בעל רשיון נהיגה מנוכחות ואחר כך נאמר: ובלבד שיהיו תנאים לפטור. כלומר, הפטור מתייחס לאותה נוכחות שהם רשאים לפטור אותו ממנה. אין סמכות לפטור אותו מהבחינה.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר.

**תקנה 6 – אושרה**

חוה ראובני:

**7. תיקון תקנה 225**

**בתקנה 225(א)(2) לתקנות העיקריות, אחרי "באותו בית ספר", יבוא "או על שם חברת החכר ובלבד שהחוכר הוא המבקש או מורה מוסמך המלמד באותו בית ספר ופרטיו יירשמו ברשיון הרכב".**

לפי התקנות דהיום, הבעלות על רכב לימוד נהיגה חייבת להיות או של מורה הנהיגה או של בית הספר לנהיגה. המורים לנהיגה מבקשים שתהיה להם אפשרות חוקית גם לקנות רכבים להוראת נהיגה בליסינג. אנחנו החלטנו לקבל את הבקשה שלהם כך שאם הרכב רשום על שם חברת החכר, זה גם בסדר ובלבד שיוכיחו לנו שהחוכר במקום הבעלים יהיה המבקש או מורה מוסמך ושהפרטים שלו יירשמו ברשיון הרכב.

לאה ורון:

זה לא רק פרטי אלא גם דוושות וברקסים.

חוה ראובני:

זה כמובן כי זה המבנה של הרכב. זה ממילא קיים.

לאה ורון:

הכל יותקן ברכב הליסינג.

חוה ראובני:

בוודאי.

היו"ר אופיר אקוניס:

חברות הליסינג הסכימו?

חוה ראובני:

כן.

אבי קרמר:

הדבר היחידי שלא ברור לי זה למה שינוי בעלות. אם המורה רשום, למה שהרכב, אם הוא אצל אדם פרטי, זה כאילו יהיה יד ראשונה.

היו"ר אופיר אקוניס:

שינוי בעלות, זאת תקנה 8, תיקון תקנה 287א.

ניר ימין:

מתי הפרטים צריכים להירשם? אני חושב שצריך לומר שהפרטים נרשמו ברשיון הרכב. כלומר, שהוא מגיע כבר כשזה רשום. זה אמור להיות בעבר – לא יירשמו אלא נרשמו.

חוה ראובני:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

קיבלנו את התיקון – "נרשמו" במקום "יירשמו".

**תקנה 7 – אושרה**

חוה ראובני:

**8. תיקון תקנה 287א**

**בתקנה 287א לתקנות העיקריות, בסופה יבוא: "לעניין תקנה זו, יראו שינוי בפרטי החוכר כאמור בתקנה 225(א)(2) כשינוי רישום בעלות".**

כיום אנחנו דורשים לאשר העברת בעלות ברכב לימוד נהיגה וזאת על מנת לוודא שאם הקונה הוא לא מורה לנהיגה, יפורקו האביזרים וישונה סיווג הרכב. עכשיו אנחנו אומרים שבמצב שבו הרכב הוא רכב ליסינג שמשמש להוראת נהיגה, אנחנו נפקח גם על שינוי החוכר, היה והרכב עובר מחוכר אחד לאחר. זאת לא העברת בעלות ולא קבענו שזאת העברת בעלות אלא רק שלעניין הצורך של האישור של רשות הרישוי לשינוי, יראו את שינוי החוכר כהעברת בעלות לעניין הצורך של אישור רשות הרישוי.

לאה ורון:

מי שיקנה רכב לאחר מכן ידע שהוא רוכש רכב שהיה בהחכר של חברת ליסינג?

חוה ראובני:

כן. אנחנו נרשום מקוריות של לימוד נהיגה כמו שזה היום ברכב שהוא בבעלות המורה או בבעלות בית הספר.

חנניה אפנג'ר:

המקוריות לא יורדת לעולם. המקוריות רשומה באופן קבוע.

אבי קרמר:

אני רוצה להבין. אנחנו ניקח את הרכב מחברת הליסינג וכאשר נמכור אותו לחברת הליסינג, הוא יהיה כבר יד שנייה או יד שלישית?

חוה ראובני:

כאשר מוכרים אותו, לא השתנה כלום.

אבי קרמר:

למעשה מי שיקנה אותו בפעם הראשונה, הוא יהיה בעלות שנייה?

חוה ראובני:

כן.

אבי קרמר:

בוודאות?

חוה ראובני:

הדבר היחידי שהתיקון הזה בא לומר זה שהיה ומורה לנהיגה אחד, בלי העברת בעלות, החוכר משתנה, גם שינוי החכירה הזה צריך לעבור אישור של רשות הרישוי בדיוק כמו מכירה. אנחנו לא מתערבים כאן בהעברת הבעלות עצמה שהיא בתקנה 284 אלא רק בצורך באישור רשות הרישוי לשינוי שם החוכר שמופיע.

אבי קרמר:

זאת אומרת, למעשה כאשר יבוא רשיון הרכב הזה, ההחכר, יהיה כתוב שהוא בית ספר לנהיגה אבל זאת תהיה יד ראשונה.

חוה ראובני:

נכון.

אבי קרמר:

אם כן, אין בעיה.

ספי דיין:

אני פונה לעוזי יצחקי בנושא הזה. אם במסגרת הזאת יש פתרון גם לחקלאות, אני מאוד אשמח. הייתה לנו בחקלאות בעיה. חלק גדול מבתי הספר שלנו הם בתי ספר ציבוריים, או של הקיבוץ, או של כפר הנוער החקלאי במסגרת מינהל החינוך ההתיישבותי של משרד החינוך, או המועצה האזורית, ושם הייתה דרישה שהטרקטור יהיה טרקטור שרשום על שם בית הספר. יש לנו בעיה עם זה כי אם למועצה האזורית יש בית ספר, זה לא בית ספר שכל השנים מלמד תלמידים לנהוג על טרקטורים אלא הוא מלמד שלושה-ארבעה קורסים בשנה ואי אפשר שיהיה טרקטור שרשום רק על שמו, מה גם שהטרקטור הזה גם עוסק בעיסוקים אחרים כמו עבודה במועצה האזורית. זה טרקטור שעל פי התקנות הוא בהחלט מתאים ללימוד שהוא צריך לעשות. כנ"ל בקיבוצים.

לאה ורון:

מה הבקשה?

ספי דיין:

אני מבקש שתהיה אפשרות שטרקטור לא ישמש רק את בית הספר אלא יוכל לעסוק גם בעיסוקים אחרים. גם אם הוא לא רשום באופן מוחלט רק על שם בית הספר, אני מבקש שהבעלות שלו לא תהיה רק של בית הספר.

חנניה אפנג'ר:

התקנה היום כוללת גם טרקטורים. זה רכב להוראת נהיגה ולא משנה.

ניר ימין:

בהמשך להערתה של מנהלת הוועדה, אולי כדאי לכתוב, כדי להבהיר שבאמת זה לעניין התקנה הזאת, בלי לגרוע מהאמור, ואז להפנות לאותה תקנה שמדברת על העברת הבעלות.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר. זה יתווסף.

ניר ימין:

בסיפא של התקנה המוצעת, אני חושב שבמקום "כשינוי רישום בעלות" צריך להיות "כשינוי בעלות ברכב". זה מה שאומרת הרישא של 287א.

חוה ראובני:

לא יאושר רישום שינוי בעלות. נשארתי עם אותו נוסח.

ניר ימין:

לא, אבל אומרים שיראו שינוי כשינוי בעלות, וצריך להיות - ברכב.

לאה ורון:

הוא מבקש להוסיף את המילה "ברכב".

חוה ראובני:

בסדר.

היו"ר אופיר אקוניס:

הוספנו.

בכפוף לשני השינויים ושתי ההערות, גם שלכם וגם ההסכמות של הממשלה וההערות של היועץ המשפטי, אני מאשר את תקנה 8, תיקון סעיף 287א.

**תקנה 8 – אושרה**

חוה ראובני:

**9. תחילה**

**תחילתן של תקנות 1 ו-5 ביום ה-1 בינואר 2011 ותחילתן של תקנות 2 עד 4, 30 ימים מיום פרסומן של תקנות אלה.**

היו"ר אופיר אקוניס:

אם כן, השינוי היחיד הוא ה-1 בינואר 2011.

אבי קרמר:

מה עם תקנה 7 ו-8?

חוה ראובני:

עם הפרסום. מיד עם הפרסום. אם לא אמרנו כלום, ביום שזה מתפרסם זה בתוקף.

היו"ר אופיר אקוניס:

**תקנה 9 – אושרה**

אם כך, אנחנו אישרנו את כל התקנות. אני מאוד מודה לכם. תודה. הישיבה הזאת נעולה.

### הישיבה ננעלה בשעה 10:30