**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 319**

#### מישיבת ועדת הכלכלה

**‏יום שני, ה' בתשרי התשע"א (‏13 בספטמבר, 2010), שעה 12:00**

**סדר היום**:

1. תקנות התעבורה (תיקון מס' ...), התש"ע-2010, בדבר טיולית, רכב אספנות, רשות תמרור וציות לעובד במדים, עקיפה, מעבר חציה, אורות במכונית נגררת, גרירת רכב, חגורת בטיחות, רכב בצד הדרך, תקלות בסדרות יצור של רכב, אופניים, משקל כולל מותר, גיל צמיג וגלגל חמישי

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

ישראל חסון

כרמל שאמה

**מוזמנים**:

עוזי יצחקי - סמנכ"ל בכיר מינהל תנועה, מש' התחבורה והבטיחות בדרכים

ישעיהו רונן - מנהל אגף תכנון תחבורתי, מש' התחבורה והבטיחות בדרכים

אבנר פלור - מנהל אגף הרכב, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

חנן אהרון - סגן מנהל אגף הרישוי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

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

עו"ד עמי רוטמן - יועמ"ש, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

רפ"ק רוני לוינגר - ראש חוליית תעבורה, המשרד לביטחון הפנים

אינג' נחלה שקר - מנהל אגף בטיחות, מהנדס תנועה ראשי, מע"צ – החברה הלאומית לדרכים

שוקי שדה - מנכ"ל ארגון חברות ההסעה בישראל

חיים מרציאנו - סמנכ"ל ארגון חברות ההסעה בישראל

פיני קבלו - סמנכ"ל קשרים בכנסת, מרכז השלטון המקומי

חגי טל - סמנכ"ל דרך ארץ – רשויות תמרור

יוסף כהן - מנהל מחלקת הנדסת רכב, חברת אגד

נח סלוצקי - מנהל בנייה ואחזקת מבנים, חברת אגד

חיים קודזידלו - קצין בטיחות, מנהל מחלקת בטיחות, חברת דן

יעקב יהודה רודד - מנכ"ל איגוד יבואני הרכב

זאב ולדימיר טנדט - הנהלת אספני כלי הרכב הארצישראלים

רועי צוקרמן - הנהלת אספני כלי הרכב הארצישראלים

יוסף נעים - יו"ר חטיבת הצמיגים, איגוד לשכות המסחר

ראובן בוסיס - חטיבת הצמיגים, איגוד לשכות המסחר

אברהם (אבי) גלנצר - יו"ר איגוד מכוני הרישוי

רן שיטרית - יועץ ליו"ר הוועדה

**ייעוץ משפטי**: ניר ימין

רן סלבצקי (מתמחה)

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: אירית שלהבת

**תקנות התעבורה (תיקון מס' ...), התש"ע-2010, בדבר טיולית, רכב אספנות, רשות תמרור וציות לעובד במדים, עקיפה, מעבר חציה, אורות במכונית נגררת, גרירת רכב, חגורת בטיחות, רכב בצד הדרך, תקלות בסדרות יצור של רכב, אופניים, משקל כולל מותר, גיל צמיג וגלגל חמישי**

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מתכבד לפתוח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר היום תקנות התעבורה (תיקון מס' ...), התש"ע-2010, שעוסקות בנושאים שונים ורבים: טיולית, רכב אספנות, רשות תמרור וציות לעובד במדים, עקיפה, מעבר חציה, אורות במכונית נגררת, גרירת רכב, חגורת בטיחות, רכב בצד הדרך, תקלות בסדרות יצור של רכב, אופניים, משקל כולל מותר, גיל צמיג וגלגל חמישי. לא בטוח שנספיק להעביר את הכול, אבל נתחיל לפי הסדר.

גברת ראובני, תציגי כל תקנה ולאחר מכן נשמע הערות ונאשר, או לא נאשר. בבקשה.

חוה ראובני:

אתן לאנשי המקצוע להסביר את רוב האספקטים המקצועיים.

"בתוקף סמכותי לפי סעיף 70 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 1 |  | בתקנה 1 לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן – התקנות העיקריות) – | |
|  |  | (1) | בהגדרה "טיולית", פסקה (3) – תימחק;" |

פסקה (3) להגדרת "טיולית" עוסקת בדרישה שיהיה איזה היתר הסעה היסטורי, שניתן לפני 18 שנים לפחות, כדי להפעיל טיולית. יש לזה היסטוריה ארוכה. בתמצית, לפני זמן רב טיוליות כפי שהיו בנויות אז היו נחשבות לרכב נחות מבחינה בטיחותית. בטיולית אז היה מרכב של משאית עם רישיון להסעת נוסעים.

היו"ר אופיר אקוניס:

את מדברת על רכב שבו תא הנהג נפרד מהמקום שבו יושבים הנוסעים? זה כמו הטיוליות של הצבא.

חוה ראובני:

בדיוק אלה של הצבא. זה מה שנשאר – מה שקיים בצבא. רצו לבטל את הכלי הזה, אך מכיוון שהיו אנשים עם היתרי נסיעה בכלי הזה אופשר להם להמשיך. יש כ-100 היתרים כאלה. היום דווקא יש ביקוש לטיוליות כי היום המרכב של הטיוליות אחר. הוא לא פחות בטיחותי מאוטובוסים, אבל הוא בנוי על שלדה של משאית וזה נותן לטיולית עבִירוּת בתנאי שטח, מה שאין לאוטובוסים, ולכן הביקוש לכלי הזה עולה דווקא. דרישת ההיתר הזה, ראשית, מגבילה את מספר הכלים שיכולים להיות בשוק. במקום לפי הביקושים זה צמוד ל-100 ההיתרים. שנית, זה הפך את ההיתרים הללו לנכס בעל ערך כלכלי שמתחילים לסחור בו. אנו סבורים שלאור המבנה הקיים של הטיוליות אין צורך לבטל את הטיוליות לגמרי. השוק והביקושים והצורך בכלים עם המאפיינים הללו הוא שיווסת את זה. לכן אנו מבקשים לבטל את דרישת ההיתר ההיסטורי הזה.

שוקי שדה:

לפי הנתונים שאמרת, אני מבין שכל אדם שירצה יוכל לקנות טיולית? כך עולה מדבריך.

חוה ראובני:

כן, זה הופך להיות רכב לכל דבר ועניין. לא צריך כבר היתרים מיוחדים ורישיונות בדומה למספר ירוק.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה הבעייתיות בדבר הזה על-פי תפיסתך?

שוקי שדה:

מבחינתי כרגע אין בעייתיות. כפי שאמרה גברת ראובני – ובהחלט לא היה מקובל – אכן היה נתח קבוע. יש קצת יותר מ-100 רישיונות כאלה, כמדומני 147 רישיונות. בכל מקרה, זה בהחלט מקובל ואנחנו שמחים על תיקון התקנה הזאת.

לאה ורון:

עו"ד ראובני הזכירה שקיימות טיוליות בצבא. אנחנו לא הזמנו לכאן את נציגי משרד הביטחון. האם התקנות הללו מתואמות איתם או צריך לאפשר להם להתייחס לתקנות?

היו"ר אופיר אקוניס:

לפי ההיגיון של הגברת ראובני אז אדרבה ואדרבה.

חוה ראובני:

כאן אנחנו מסירים חסם.

היו"ר אופיר אקוניס:

כלומר הצבא ייהנה מביטול התקנה הזאת.

ניר ימין:

אני רוצה להסב את תשומת הלב של משרד התחבורה לתקנה 84(ד) שגם מתייחסת לפסקה (3), להגדרת "טיולית". ייתכן שצריך לבטל אותה. תקנת משנה 84(ד) קובעת: "על אף האמור בפסקה (3) של הגדרת "טיולית" בתקנה 1, רשאית רשות הרישוי לרשום טיולית ולתת היתר ... או בתמורה אחרת גם לאחר יום ... אם הרכב בא להחליף טיולית שלגביה קיים היתר כאמור". אני סבור שהתקנה הזאת מתייתרת.

חוה ראובני:

אכן, היא מתייתרת. זה נועד לאפשר להחליף את הכלי.

היו"ר אופיר אקוניס:

נצביע על פסקה (1) בתקנה 1 וכן על ביטול תקנת משנה 84(ד). מי בעד? מי נגד? מי נמנע?

**הצבעה**

בעד פסקה (1) בתקנה 1 וכן ביטול תקנת משנה 84(ד) – 2

נגד – אין

נמנעים – אין

פסקה (1) וביטול תקנת משנה 84(ד) נתקבלו.

היו"ר אופיר אקוניס:

פסקה (1) בתקנה 1 וכן ביטול תקנת משנה 84(ד) נתקבלו.

חוה ראובני:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | "(2) | בהגדרה "רכב אספנות", אחרי "אוטובוס" יבוא "רכב עבודה, רכב חילוץ"." |

"רכב אספנות" מוגדר כסוגי רכב שונים "שמלאו 30 שנים משנת ייצורו ואשר צוין ברישיון הרכב כרכב אספנות". אלה רכבים שיש עליהם הגבלות מסוימות בשימוש, רכבים בעלי אופי קצת מוזיאוני. יש חובבים שאוספים אותם. אוטובוס נכלל היום בין רכבי האספנות ואנחנו מוסיפים גם רכב עבודה ורכב חילוץ.

היו"ר אופיר אקוניס:

כמדומני שיבחו אותך באיזו כתבה במוסף "ג'י" של "גלובס" על אוטובוס האספנות של "טייגר" או "לילנד".

חוה ראובני:

אכן, מישהו הראה לי את הכתבה.

היו"ר אופיר אקוניס:

שיבחו אותך. גם הכתבה היתה מעניינת וגם קיבלת תשבחות. גברת ראובני לא סובלת מחוסר תשבחות, לפחות לא בכנסת.

לאה ורון:

סוף-סוף שבחה יצא לאור. בכנסת יודעים כבר מזמן.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש הערות? אין. אם כך, מי בעד? מי נגד? מי נמנע?

**הצבעה**

בעד פסקה (2) בתקנה 1 – 2

נגד – אין

נמנעים – אין

הפסקה נתקבלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

פסקה (2) בתקנה 1 נתקבלה.

חוה ראובני:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | "(3) | אחרי הגדרת "תעריף" יבוא:  ""תקלת בטיחות סדרתית" – כהגדרתה בצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (יבוא רכב ומתן שירותים לרכב), התשל"ט-1978." |

ההגדרה "תקלת בטיחות סדרתית" בצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (יבוא רכב ומתן שירותים לרכב), התשל"ט-1978 הוספה רק לאחרונה, והיא קובעת: "תקלה ברכב בעלת אופי טכני או אחר הקשורה לבטיחות הרכב ואשר לדעת יצרן הרכב עלולה לגרום סיכון בטיחותי למשתמשים בו או לכלל הציבור, ושלפיכך הודיע עליה היבואן ופרסם אותה באתר האינטרנט שלו (להלן – קריאה חוזרת) (Recall)".

נרצה לקבוע כאן בהמשך התקנות הוראות לגבי הטיפול בתקלת בטיחות סדרתית.

ניר ימין:

בתקנה 11 לתיקון, שמתייחסת לתקנה 306א לתקנות העיקריות, מפנים ל"תקלת בטיחות סדרתית" ולכן נדרשו להגדיר את זה. קובעים כאן את ההגדרה שמשתמשים בה לאחר מכן.

אני רוצה להפנות את תשומת לבכם שאחר-כך גם בתקנה 271, שאליה אתם לא מתייחסים, יש הפנייה לאותו צו פיקוח, וייתכן שגם את צו הפיקוח, מאחר והוא מופיע בתקנות כבר 3 פעמים, כדאי להגדיר. זה עניין של ניסוח שצריך לשקול לאחר מכן.

היו"ר אופיר אקוניס:

צריך לאשר את זה ולאחר מכן נאשרר גם את התקנה?

ניר ימין:

הוועדה מאשרת את ההגדרה הזאת. השימוש בה ייעשה בתקנה 11 לתיקון.

היו"ר אופיר אקוניס:

מי בעד פסקה (3) בתקנה 1? מי נגד? מי נמנע?

**הצבעה**

בעד פסקה (3) בתקנה 1 – 2

נגד – אין

נמנעים – אין

הפסקה נתקבלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

פסקה (3) בתקנה 1 נתקבלה.

חוה ראובני:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| "תיקון תקנה 18 | 2. | בתקנה 18(ה) לתקנות העיקריות, במקום "ארבעה חודשים" יבוא "שישה חודשים"." |

תקנה 18(ה) עניינה קביעת הסדרי תנועה זמניים. בעיקרון, הסדרי תנועה נמצאים בסמכות המפקח על התעבורה, אבל הסדרי תנועה זמניים באתרי עבודות יכולים להיקבע בידי רשות תִּמרור מקומית, לאחר התייעצות עם קצין משטרה. זה תהליך שמוסדר בתקנות.

היום "הסדר תנועה זמני" מוגדר כהסדר שמשכו עד 4 חודשים ושניתן להארכות של 4 חודשים.

היו"ר אופיר אקוניס:

הבקשה הזאת קצת מדאיגה. אתם בעצם מודים שפרויקטים נתקעים ומראש מבקשים עוד חודשיים.

חוה ראובני:

זה לאו דווקא במקרה שפרויקט נתקע.

ישעיהו רונן:

במציאות אף עבודה כמעט לא מסתיימת בתוך 4 חודשים. יש לכך הרבה מאוד סיבות. בכל מקרה, נדרשת הארכה. אנחנו לא אומרים לעבור מ-4 חודשים ל-4 שנים.

היו"ר אופיר אקוניס:

תספר את זה לתושבי ירושלים ...

ישעיהו רונן:

אני יכול להציג לך רשימה ארוכה. מדובר כאן על הארכה מינורית, מ-4 חודשים ל-6 חודשים, כדי להקטין את מספר הבקשות להארכה. אם רשות התִּמרור המקומית מנהלת את זה – אפשר לא לאשר את התקנה ואז להאריך בתדירות גבוהה יותר.

היו"ר אופיר אקוניס:

היום אתם מאשרים הארכה באופן כמעט אוטומטי בכל עבודה כמעט? הרי לא כל עבודה נמשכת 4 חודשים.

ישראל חסון:

חייבים לאשר את ההארכה.

ישעיהו רונן:

הרי לא נעצור עבודות באמצען.

לאה ורון:

אולי אפשר מראש להאריך לשנה.

היו"ר אופיר אקוניס:

הצעתך נדיבה מדי.

ישעיהו רונן:

ההצעה הזאת עלתה. אנחנו לא מביאים אותה משום שיש סדרה של נימוקים מדוע לא. לדעתנו הזמן המאוזן הסביר הוא חצי שנה. לא להאריך יותר מדי ולא לתת להם לשחק סתם.

פיני קבלו:

אפשר להעביר חלק מן העבודות לשעות הלילה במקום לשעות היום? נתקבלו על כך תלונות רבות, וזה נדון בוועדה לפניות הציבור. לפעמים אנשים חוזרים הביתה בשעות אחר-הצהרים ונתקעים בפקקים כשהם רוצים לעבור את הכביש.

לאה ורון:

מר קבלו מעלה נקודה חשובה מאוד.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש חובה להודיע על העבודות?

פיני קבלו:

לא.

ישראל חסון:

תודה רבה, אדוני היושב-ראש, על שאתה מעלה את הנושא. חיכיתי לדיון על התקנה הבאה.

היו"ר אופיר אקוניס:

לדיון בתקנה הבאה כולם כאן מחכים.

פיני קבלו:

העבודות הללו מתבצעות ללא כל תיאום עם הרשות המקומית.

ישעיהו רונן:

מי אמר? בוודאי עובדים ביחד עם הרשות המקומית.

פיני קבלו:

לפני חודשיים סגן ראש עיריית בית-שמש הופיע בוועדה לפניות הציבור וסיפר שלא מתאמים עבודות עם הרשות המקומית.

לאה ורון:

מר קבלו מייצג בכנסת, בין היתר, את ראשי הרשויות.

ישעיהו רונן:

ייתכן שזה היה במקרה, אבל אין זה הכלל.

היו"ר אופיר אקוניס:

מר קבלו, גם חבר הכנסת חסון וגם אני שאלנו את נציגי משרד התחבורה. אנחנו מבינים שאין חובה להודיע לציבור על סגירת כביש או מעקף.

ישראל חסון:

אדוני היושב-ראש, לפני 3 שנים ולפני שנתיים ועדת הכלכלה ניהלה דיון, בנוכחות עו"ד ראובני, על הצורך לדווח לנוסעים על עבודות בכביש מחלף אחד או פנייה אחת לפני שהם נכנסים למלכודת. בזמנו מע"צ התחייבה בפנינו ביחד עם משרד התחבורה לבחון את הנושא הזה. הדבר הזה כל-כך אלמנטרי וכל-כך מתבקש עד שאני לא מבין למה עליו להגיע לכאן. בכוונה רציתי לשמור את זה לדיון על כביש 6, כי שם גם גובים תשלום מן האנשים ואדם לעתים מוצא עצמו ממתין חצי שעה בכביש.

היו"ר אופיר אקוניס:

לעתים ממתינים בכביש 6 יותר מאשר בכביש המקביל שבו לא נגבה תשלום.

לאה ורון:

בערב ראש השנה נסענו בכביש 6 ונאלצנו לעמוד, בגלל ההרחבות בכביש, ואילו מי שנסע בכביש החוף יכול היה להמשיך לנסוע.

היו"ר אופיר אקוניס:

הוזמנתי עם חברי הקואליציה להרמת כוסית ולארוחת ערב אצל ראש הממשלה. מצאתי את עצמי עומד בכביש 443 בשל שיפוץ שנעשה שם, כי רוצים להגדיל את מספר המחסומים, ולא היתה הודעה על כך. היתה יכולה להיות הודעה אחרי נתב"ג שמפנה את התנועה לכביש מספר 1. אגב, יש שם שילוט אלקטרוני. זה מייד אחרי מחלף לוד, לפני הפיצול לכביש 443 ולכביש 1. עכשיו אתם מספרים לנו שאין חובת הודעה.

ישעיהו רונן:

השאלה שלך טובה מאוד. התשובה שלי תהיה הרבה פחות טובה, אבל בכל זאת. ראשית, אתה צודק – אין חובת הודעה על-פי החוק. אבל, בלי קשר לחובה או אי-חובה, מע"צ נוהגת להודיע ברדיו או במודעות בעיתונים, וכמו כן בהסדרי תנועה מיוחדים בצבע כתום – שלטים בכתום וסימונים בכתום. הם משתדלים להודיע מוקדם ככל האפשר. אי אפשר לעשות את זה עשרות קילומטרים לפני המקום. יש למע"צ מדריך מיוחד להסדרי תנועה באתרי עבודה וסדרת תמרורים בולטים בכתום והם עושים כמיטב יכולתם. זה אומר שהכול תקין? אני לא בטוח, אבל כרגע זה המצב. זה לא "הכול או כלום". מע"צ עושה כמיטב יכולתה. אתה יכול להביא דוגמה על מקום שבו נתקעת בכביש ולא היתה הודעה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אפשר לפתור את זה בחקיקה פרטית, שאתם בוודאי תתמכו בה.

ישראל חסון:

סלח לי, אני מבקש לשאול את אנשי משרד התחבורה שאלה, מן הטעם הפשוט שאנחנו לא נמצאים משני צדי מתרס. התמרורים נועדו הרי להקל עליך, להקל עליי ולהבטיח את זרימת התנועה. אפשר להכניס שיפור פשוט מאוד: לקבוע שבצירי תנועה ראשיים ומרכזיים – אני לא מבקש עכשיו שמע"צ תשים את זה בכל מקום, אלא רק בצירי תנועה ראשיים, ואתה יודע לנתח אותם טוב ממני – אם חל עיכוב בתנועה בשל עבודות, או בשל תאונה – ותיכף נדבר על זה עם הפקחים – תושת חובה על הגורם שאחראי על ביצוע הפעולה או על פינוי המפגע להתריע בפני הציבור על חלופה אחרת. היום אתם לא משיתים את החובה הזאת עליהם. אנחנו מקיימים את הדיון הזה כבר 4 שנים. זה כל-כך אלמנטרי, כל-כך מתבקש, כל-כך פשוט היום טכנולוגית לעשות את זה ואני לא מבין מדוע אתם לא נדרשים לזה.

פיני קבלו:

מי שנוסע בכביש ואדי ערה או בכביש 5 ורוצה לנסוע לירושלים בכביש 6 לעתים נתקל בעיכובים בכביש 6. לא רק שנכנסים לשם ונתקלים בפקק, אלא גם משלמים עבור זה. למה לא יודיעו לציבור בכניסה לכביש 6 שחלים בו עיכובים? נכון שיש לו כוונות להרוויח כסף, לכן הוא לא מציג הודעה מוקדמת. יש הרי עוד שני נתיבים שאפשר לנסוע בהם: כביש 4 וכביש 1. למה על האנשים להיכנס לשם ולהיתקע? זה סבל, זה שעות עבודה. חבל. למה אין התרעות כפי שיש בכמה מקומות בכביש 4, שם מופיעה הודעה על כך שבמורשה יש עומס? באותו אופן צריך לחייב את כביש 6, שתהיה הודעה לפני הכניסה אליו האם יש בו פקק, שאז הנהג לא ייכנס, או אולי ייכנס רק במחלף הבא.

ישראל חסון:

אני מדבר לא רק על כביש 6. אני מדבר על צירי תנועה מרכזיים.

ישעיהו רונן:

בכביש 4 יש דבר כזה. המצב הוא לא שחור-לבן. מע"צ עושה כמיטב יכולתה. לפעמים היא לא יכולה לעשות להציג הודעה מוקדמת על חלופה כי אנחנו מדינה קטנה עם מספר כבישים מוגבל ולפעמים אין חלופה. צריך לדעת את החלופה 20 קילומטרים קודם לכן. אבל במקרים מסוימים אתה צודק. התשובה היא לא שחור-לבן.

למה כביש 6 לא עושה את זה? מפני שלכביש 6 יש תחום שיפוט על-פי חוזה הזיכיון בינו ובין המדינה.

היו"ר אופיר אקוניס:

הוגשו הצעות חוק בנוגע לכביש 6.

ישעיהו רונן:

הוא רשאי להעמיד שילוט רק בתחום של עצמו. הוא גם רשות תִּמרור מקומית. כדי להודיע לנהג בזמן, לא כאשר הוא כבר נוסע בכביש, שיחפש חלופה אחרת אזי על רשות התִּמרור של כביש 6 לצאת כמה קילומטרים מתחום השיפוט שלה ושם אין לה מנדט. הם צריכים מנדט מטעם, למשל, מע"צ. מע"צ נמצאת כרגע בהליכים להקמת מערכת שילוט דינמית-מתחלפת-אלקטרונית שבה ניתן יהיה להחליף מסרים.

היו"ר אופיר אקוניס:

מתי היא תהיה מוכנה?

ישראל חסון:

כאשר נציל את ים המלח ...

ישעיהו רונן:

הם מכינים מכרז כרגע.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם מכינים מכרז כרגע אז זה יהיה בתוך כ-5 שנים, בערך.

ישעיהו רונן:

בערך. אינני יודע.

לאה ורון:

אולי הכנסת צריכה לקדם חקיקה שתחייב להציב שלט דינמי בכביש 6 שיקרא לנהגים לא להיכנס לכביש העמוס, בפרט כשמשלמים עבור הנסיעה בו.

ישעיהו רונן:

היום כביש 6 יכול להודיע לנהגים רק בתחומו, אך הוא יוכל להודיע באמצעות מע"צ כאשר למע"צ תהיה מערכת השילוט הדינמי-האלקטרוני המתחלף. שלטי פח רגילים אי אפשר להעביר מן המחסן כאשר משהו קורה כאן או קורה שם.

לאה ורון:

מר קבלו לא הציע להציב שלטי פח.

ישראל חסון:

אדוני, אני מוכרח להעיר שהתשובה שלך מדאיגה אותי. אני שואל את זה Top down. האחריות לכך שאזרחי המדינה הזאת יסעו בנוחות המרבית ובביטחון המרבי מוטלת על משרד התחבורה. מדוע משרד התחבורה לא מתקן תקנות, בהתאם למגבלות כאלה או אחרות שאני לא רוצה כרגע לנתח אותן – חבל להיכנס לרזולוציה הזאת, אבל נדבר על העיקרון – שמחייבות את הרשויות השונות, בין כביש 6 ובין מע"צ ובין רשות מקומית, להודיע לציבור על הדבר הזה?

ישעיהו רונן:

באיזה אופן?

ישראל חסון:

בתמרור.

ישעיהו רונן:

יש הודעות לציבור.

היו"ר אופיר אקוניס:

ברור שצריך לשכלל, ואתה גם הודית שהשאלות שלנו טובות והתשובות שלך לא מספיק טובות.

ישראל חסון:

אני שואל אתכם מדוע אתם לא מתקנים תקנות כאלה.

ישעיהו רונן:

משום שהדברים צריכים להיות מעשיים. אני לא יכול לחייב להודיע הודעה לציבור במרחקים לא מעשיים. הוא נוהג בכל מקרה לגופו – כאשר הוא יכול הוא עושה את זה, וכאשר זה מסובך מדי הוא לא עושה.

ישראל חסון:

עליך להבין, אנחנו יושבים כאן כדי לומר לך שזה רחוק מאוד ממה שאנו רוצים שיהיה. תתקנו תקנות בעניין הזה ותסייגו אותן. מדוע אתם לא מחייבים?

ישעיהו רונן:

מפני שלכל תקנה צריך להיות גיבוי טכנולוגי.

היו"ר אופיר אקוניס:

אפשר להביא את זה בחקיקה פרטית ולחייב.

ישעיהו רונן:

אם אני יודע איך לעשות את זה אני לא צריך שידרבנו אותי. כאשר אני לא יודע איך לעשות את זה, או כאשר הטכנולוגיה לא קיימת אין מה לעשות.

היו"ר אופיר אקוניס:

חבר הכנסת חסון, אפשר יהיה להביא את החיוב הזה בחקיקה פרטית ואז גם יימצאו הפתרונות, כפי שנמצאו פתרונות לדברים רבים שעשינו כאן בכנסת.

ישראל חסון:

אין בעיה טכנולוגית.

לאה ורון:

אנחנו מכירים את הטכנולוגיה כפי שפועלת בשלטים אחרים, שמודיעים שיש עומס בנתיב כזה או אחר.

ישעיהו רונן:

יפה מאוד, וזה נמצא כרגע בשלבים שונים של ביצוע. לא צריך לאלץ את משרד התחבורה בחקיקה פרטית לבצע את זה. זה בשלבים שונים של ביצוע. היום אנחנו נמצאים באיזה מקום באמצע התהליך והמצב לא טוב, כפי שמצביעים חברי הכנסת, אבל הוא הולך ומתקדם.

ישראל חסון:

מדוע התשובה שלך לא מוצאת חן בעיני? כביש 6 מתריע בתחום הטריטוריאלי שלו ומפרסם את זה ברדיו ובאמצעים כאלה או אחרים. אתה צודק, זה קיים. אני שואל את משרד התחבורה, מדוע אתם לא פועלים? מאחר והטכנולוגיה קיימת ולא צריך להמציא שום המצאות מדוע משרד התחבורה לא פועל לתיקון תקנות שמחייבות את הרשויות השונות לצמצם את המפגעים הללו במידת האפשר?

היו"ר אופיר אקוניס:

עכשיו מיקדת את השאלה. מר רונן, תענה על השאלה הזאת. למה אתם לא מחייבים? אמרת שיש מכרז של מע"צ.

ישעיהו רונן:

הדבר הזה יכול להתבצע רק על-ידי מערכת מרכז בקרה ארצי שתנהל את רשת הכבישים באזור מסוים. מרכז הבקרה הראשי הזה, יש בבית דגן התחלה שלו באחריות מע"צ, אך הוא לא די מפותח. כרגע מע"צ עוברת לשלב נוסף של שדרוג המרכז הזה, כדי שהמרכז יוכל לקלוט את ההודעות ולנווט את המסרים, ובחוץ יהיו השלטים. הם עדיין לא קיימים ובלעדיהם אי אפשר לעשות את זה.

ישראל חסון:

אבל למה משרד התחבורה לא מסמן לעצמו את המטרה שהוא רוצה להגיע אליה? זאת השאלה שלי.

ישעיהו רונן:

המטרה מסומנת, אבל צריך לבצע.

ישראל חסון:

המטרה לא מסומנת על-ידך בתקנה.

ישעיהו רונן:

היחסים ביני ובין מע"צ הם לא בתקנות. מע"צ היא חברה ממשלתית באחריות משרד התחבורה.

היו"ר אופיר אקוניס:

ההוראה הזאת ניתנה להם?

ישעיהו רונן:

ההנחיה הזאת ניתנה להם, והם מבצעים אותה. לפעמים זה לוקח זמן נוסף.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. כלומר אנחנו בתהליך שיפור, חבר הכנסת חסון. אני ממליץ לך לבקר במרכז בבית דגן.

ישראל חסון:

הייתי שם, והאמן לי שאני מכיר את מה שהוא אומר. אני מודאג. הוא לא יורד לסוף דעתי. זאת צריכה להיות חובה שהמדינה משיתה ולא רק יוזמה. זאת צריכה להיות חובה שתהיה מגובה תקציבית. זאת צריכה להיות חובה שהיא חלק מן הסטנדרד של כביש ושל תנועה בכבישים. את זה צריך להשית פעם אחת, שיידעו שזה הסטנדרד במדינת ישראל. אני לא מבין מדוע אתם לא עושים את זה, אבל אם אתם רוצים להמשיך לסמוך על כך שזאת תהיה יוזמה של מנכ"ל נמרץ כזה או אחר, בסדר. אני סבור שאתם טועים. ייתכן שאז נאמץ את מה שיושב-ראש הוועדה אמר ונפנה לחקיקה פרטית שתקבע את הסטנדרד הזה. אתם צריכים לקבוע את הסטנדרד. משרד התחבורה הוא תו התקן של מדינת ישראל.

ישעיהו רונן:

ההנחיות שלנו למע"צ כזרוע ביצועית של משרד התחבורה הן בדיוק כפי שאמרת. עכשיו הם צריכים לבצע. אין דרך אחרת. אנחנו לא עובדים מולם בתקנות.

ישראל חסון:

אני מבקש שתשלח לוועדת הכלכלה את ההנחיה שלכם למע"צ בעניין הזה, מה הוא תו התקן החדש. תשלחו לנו ונראה אם דעתנו תהיה נוחה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו יכולים לאפשר חודשיים להרחבה של התיקונים הזמניים.

ניר ימין:

אני מבקש לציין, אדוני היושב-ראש, מדובר על כך שמרחיבים מ-4 חודשים ל-6 חודשים. גם בהתאם לתקנה 18 היום, התקופה מוגבלת אמנם ל-4 חודשים אך אפשר להאריך אותה מזמן לזמן, כל פעם לתקופה נוספת של 4 חודשים, מנימוקים שיירשמו ובהתייעצות עם קצין משטרה. כאן למעשה חוסכים להם את הנימוקים שיירשמו ואת ההתייעצות עם קצין משטרה בחודשיים הללו. כלומר, אם רצו להאריך לשנה היו צריכים להציג פעמיים את הנימוקים ואת ההתייעצות, ואילו כעת במקום פעמיים יצטרכו לנמק רק פעם אחת.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר. נצביע על תקנה 2. מי בעד? מי נגד? מי נמנע?

**הצבעה**

בעד תקנה 2 (תיקון תקנה 18 לתקנות העיקריות) – 2

נגד – אין

נמנעים – אין

התקנה נתקבלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תקנה 2 נתקבלה.

חוה ראובני:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| "תיקון תקנה 23 | 3. | בתקנה 23 (א) לתקנות העיקריות, במקום פסקה (1א) יבוא: | |
|  |  | "(1א) | להוראות שנותן עובד במדים של רשות תמרור מקומית או מטעמה, שהוסמך לכך בידי מפקד מחוז או ראש אגף התנועה במשטרת ישראל לאחר שקיבל הכשרה מתאימה, לצורך הכוונת התנועה במקום שבו מבצעת רשות התמרור המקומית עבודת סלילה או אחזקה של כביש המצוי בתחומה."" |

תקנה 23(א) עוסקת בחובת ציות של עובר דרך להוראות. פסקה (1) עוסקת בהוראות של שוטר. פסקה (1א) הנוכחית עוסקת בהוראות של עובדי מע"צ או של עובדי חברת נתיבי איילון לגבי הכוונת תנועה במקרה של עבודות בכביש. כאן לא מדובר על תִּמרור והסדרי תנועה, אלא על האיש שעומד במקום ומכוון: סע מפה, סע משם, עצור.

פיני קבלו:

מה צבע המדים?

היו"ר אופיר אקוניס:

עולות כאן כמה שאלות. מה זה "או מטעמה"? והיכן נקבע שזה עובדי מע"צ או נתיבי איילון או רכבת ישראל?

חוה ראובני:

בנוסח החדש זה לא רק הם. בכוונה זה לא מפורט.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא בכוונה זה לא ברור. אם חברה פרטית – ושאלתי גם את המנכ"ל שלכם לגבי אותה חברה, שלא חשוב שמה, שבונה עכשיו נתיב או פרויקטים אחרים – רוצה לקבל את הסמכויות הללו, אני נגד שחברה פרטית תקבל סמכויות הכוונה. אלה כמעט סמכויות שיטור.

חוה ראובני:

יש רשימה של נושאי תפקידים בגופים שונים שניתנו להם סמכויות של רשות תִּמרור מקומית. אלה הסמכות שמתפרסמות ברשומות, ובהקשר לחברה שאתה מדבר עליה – שם זה נקבע בחקיקה ראשית, שהזכיין של הנתיב המהיר לפי חוק נתיבים מהירים, או הזכיין של מנהרות הכרמל, או חברת "דרך ארץ" בכביש 6, נקבע שהם רשות תִּמרור מקומית מכוח חקיקה ראשית. זה קבוע בחוק. אני יכולה להעביר לאדוני היושב-ראש רשימה של רשויות התִּמרור, שכוללת למשל ראשי ערים.

לאה ורון:

יש לנו את רשימת רשויות התִּמרור. עו"ד מלי סיטון העבירה אותה לוועדה.

חוה ראובני:

ניתנו להם הסמכויות שהתקנות מעניקות לרשות תִּמרור מקומית לגבי הצבת תמרורים, וכפי שדיברנו קודם, הסדרי תנועה זמניים.

כאן אנחנו רוצים לאפשר לעובדים שלהם, במקום שהם עושים עבודות ומתחזקים את הכביש, לכוון את התנועה בזמן העבודות, להסיט את התנועה ימינה או שמאלה על מנת לעצור את התנועה ולהסדיר אותה. לפעמים נתיב אחד נסגר ויש רק נתיב אחד לשני הכיוונים, דברים מן הסוג הזה. המטרה לאפשר להם לכוון את התנועה.

ישעיהו רונן:

כולל עבודות בלילה ללא ליווי משטרתי.

חוה ראובני:

מכיוון שראש רשות התִּמרור ממונה שמית, הוא ראש העירייה או מנהל אגף התנועה בעירייה מסוימת, או נושא משרה בכיר באחד מן הגופים הללו, ברור שהוא עצמו לא יעמוד שם ויכוון את התנועה. לכן זה צריך להיות לא רשות התִּמרור עצמה, שזה המנכ"ל, המנהל, הסמנכ"ל או המהנדס הראשי, אלא עובד, מישהו מטעם רשות התִּמרור שנמצא בשטח ויכול לכוון את התנועה, ועובר דרך יציית למכוון התנועה כי אחרת אי אפשר יהיה לבצע עבודות.

היו"ר אופיר אקוניס:

ולגבי הפרויקטים שציינתי יש חקיקה ראשית? טוב.

חוה ראובני:

כאן מדובר על עבודות: "לצורך הכוונת התנועה במקום שבו מבצעת רשות התִּמרור המקומית עבודת סלילה או אחזקה של כביש המצוי בתחומה". לא דרך קבע, אלא רק בזמן עבודות.

ניר ימין:

עו"ד ראובני, היושב-ראש שאל על הזכיינים הפרטיים. את התייחסת לעובדים של רשות התִּמרור המקומית. כאן כתוב: "או מטעמה". הכוונה שלכם שזה יהיה "או מי מעובדיה"?

חוה ראובני:

קודם כול, זה לא יכול להיות רשות התִּמרור עצמה, והסברתי מדוע. זה צריך להיות הגוף שמצוי בשטח, כלומר עובד ישיר של רשות התִּמרור, עובד עירייה או עובד מע"צ, או קבלן המשנה שמע"צ או העירייה או "דרך ארץ" העסיקו כדי לבצע את העבודה במקום, ובלבד שהוא עבר הכשרה והוא מזוהה וכולי.

ישראל חסון:

רכב שנפגע בתאונת דרכים שלא היו בה נפגעים ומונח בצד הכביש ומחכה לפינוי, זה חלק מן העבודות?

חוה ראובני:

לא. מדובר כאן באופן ספציפי על עבודות סלילה או אחזקה.

ישראל חסון:

למה אנחנו לא מסמיכים אותם לסייע בעניין הזה? שתי מכוניות מתנגשות, יש מכה בפח ושתי המכוניות עומדות בצד ואז נגרם פקק של שעה ומשהו. עברתי חווייה של נסיעה במשך שעתיים בכביש 1 מירושלים עד שער הגיא. נגרמה לאחד האוטובוסים פגיעה קלה ולפיכך נאלצנו לעמוד במשך שעתיים ולא היתה שום הכוונה. המשטרה לא מסוגלת לעמוד בכל מקום כזה, לשלוח גופים, להפנות תנועה. למה אי אפשר להשית את זה, למשל בכביש 6, שגורמים שלו יכוונו את התנועה למחלפים אחרים כדי שלא ייתקעו בפקקים?

יש לי עוד שאלה אליכם בעניין הזה. האם משרד התחבורה חשב, בחן, בדק מה המשמעות של חובת פינוי מנתיבי תנועה, נתיבים מהירים, בזמן שנגרם מפגע? חבר הכנסת אופיר אקוניס, כמה פעמים בנסיעות שלך בארץ יוצא לך לעמוד זמן רב בכביש ובסוף אתה רואה שני חבר'ה שפגעו זה בזה אך לא קרה כלום? יש מקומות בחוץ-לארץ, בגרמניה למשל, שם הגופים נקנסים אם הם לא מפנים מפגע בתוך פרק זמן של 18 דקות. אתה מבין מה החיסכון המצטבר שיהיה כאן? אני שואל את עצמי מה המשמעות של זה. האם מישהו בחן את זה? בסך הכול לאורך 50 קילומטרים לכל צד צריך להחזיק 3 רכבי פינוי כאלה ואז תראו כמה נוכל לחסוך.

חוה ראובני:

בחוזה הזיכיון של "דרך ארץ" יש להם חובה לדאוג לפינוי מפגעים.

ישראל חסון:

אבל אין להם סמכות.

חגי טל:

אסור לי להזיז רכב בלי אישור של המשטרה.

ישראל חסון:

הוא צריך שיהיה לידו שוטר.

חגי טל:

אם לא צריך שוטר – אני מזיז את המפגע. אנחנו מחזיקים היום מערך של מכוניות גרר ומטפלים בזה, אבל כאשר יש תאונה עם נפגעים אסור לי לגעת בכלי הרכב בלי אישור של המשטרה. אם אין נפגעים – אני עושה את זה.

ישראל חסון:

למה זה לא מתקיים בכביש 2 ובכביש 1?

עוזי יצחקי:

כי אין להם בקרה.

ישראל חסון:

למה אתם לא מחייבים את הגורמים שמחזיקים את הכביש?

עוזי יצחקי:

הם לא ערוכים לזה.

ישראל חסון:

אני מחזיר אותך לשאלת היסוד שלי בנושא התִּמרור. משרד התחבורה הוא הגורם שאמור לקבוע את התקן. אני פשוט לא מבין. משרד התחבורה צריך להגיד: זה הסטנדרד שאני רוצה לראות בתהליך שחרור הצירים לתנועה שוטפת, את זה אני רוצה. אם אתה עובד בכביש אני רוצה שיהיו לך תמרור והתראה. אם יש פגיעה ברכב בלי נפגעים אני דורש ממך שתפנה את המפגע בתוך 20 דקות. תגיד לי מה המשמעות של זה. אני לא מתאר כאן תיאור שחור ומוגזם, אלא הציבור אכן עומד שעות בפקקים. תראה לי אדם אחד במדינת ישראל שמסוגל להגיד שהוא יגיע מחיפה לתל-אביב בתוך שעה.

ישעיהו רונן:

היערכות כזאת לא קיימת.

ישראל חסון:

מדוע?

ישעיהו רונן:

מפני שהיא לא קיימת. לצורך זה צריך היערכות ואנשים וכסף.

ישראל חסון:

האם בדקתם את המשמעויות של זה? גם בעניין העסקת פקחים – אני נותן לכביש 6 סמכות להעסיק פקחים כדי להתריע בפני הנהגים.

ישעיהו רונן:

לא נכנסנו לזה.

ישראל חסון:

אני רוצה לראות מינימום אזרחים עומדים בפקקים שלא לצורך. זה מאות אלפי, אם לא מיליוני שעות עבודה. דרך אגב, זה יוצר התנהגות עצבנית על הכביש ויש לכך הרבה השלכות.

היו"ר אופיר אקוניס:

הצבת בפני משרד התחבורה אתגר חדש. יש דברים שמחדשים כאן גם לאנשי משרד התחבורה, כל מיני רעיונות חדשים. אולי אפילו הם לא נתקלו בדבר כזה.

ישעיהו רונן:

אני מבקש להגיד דבר מה. זה לא תשובה. בארצות-הברית מקובל המונח Highway Patrol, בדומה לרעיון שאתה מעלה. בכל רשת הכבישים יש ניידות, כפי שפועלות בכביש 6, וכאשר קורה דבר מה הן מייד שם, וזה נהדר. בישראל אין דבר כזה. מדוע? אינני יודע. מאז ומעולם לא היה דבר כזה בישראל. אין כרגע על השולחן בדיקה של דבר כזה. זה כרוך בהרבה מאוד אנשים, תקציבים, רכבים, היערכות וכן הלאה. אם זה יהיה – זה יהיה.

ישראל חסון:

קטע הכביש המהיר הארוך ביותר שלך אורכו 100 קילומטרים. גם אם תניח שאתה צריך להציב רכב גרירה בכל 30 קילומטרים – זה שלושה צוותים. על-פי החישוב שלי, זה מחייב להחזיק 12 צוותים סביב השעון. זה עניין של תפיסה. אני לא מדבר עכשיו על הניתוח ההנדסי או על הניתוח הארגוני. אני שואל את משרד התחבורה למה אין לכם תפיסה שחובתכם לייצר סטנדרד של תנועה, ובעקבות זה להוריד הנחיות לכל הגורמים המבצעים? שואלים מדוע האזרח מפר חוק, מדוע הוא יורד לשוליים, מדוע הוא נוסע מהר, למה הוא עצבני על הכביש. התשובה היא כי באמת בסופו של יום הוא לא יודע לתכנן. הרשות צריכה לחשוב על האזרח, לא להיפך.

ישעיהו רונן:

עד לרגע זה, זה לא קיים. צריך לחזור למשרד ולקיים דיון בהנהלה.

עוזי יצחקי:

הרעיון הזה עלה במע"צ, אך הוא עולה כסף רב.

ישראל חסון:

כמה עולה לך פיתוח תשתית כבישים לשנה? אני מוכן להתחייב בפניך שהעלות של הדבר הזה לא יותר מ-1.5% מן התקציב שלך.

ישעיהו רונן:

יכול להיות.

ישראל חסון:

ב-1.5% האלה מה אתה חוסך?

עוזי יצחקי:

נבדוק את זה.

חוה ראובני:

אני רוצה להפנות את תשומת הלב לתקנה 69(ה) שמתירה לעצור רכב בשולי דרך בין-עירונית. האיסור לחנות "לא יחול על עצירתו או עמידתו של רכב שהיה הכרח לעצרו ולהעמידו באופן זמני על פני הכביש עקב קלקולו, ובלבד שנוהג הרכב יעשה כל הדרוש כדי להסיעו לשולי הדרך, במידת האפשר, ולהרחיקו מן הדרך בכלל במהירות האפשרית". כלומר, האחריות מוטלת על בעל הרכב. לפני כשלוש שנים בוועדה הזאת ניסינו להעביר תקנה שמגבילה את משך הזמן ומטילה עליו פרק זמן לפינוי הרכב.

ישראל חסון:

את מדברת על האזרח.

חוה ראובני:

כן, על בעל הרכב, כדי שיפנה את הרכב. הוועדה לא אישרה את התקנה.

ישראל חסון:

עזבי אותי מן האזרח. אני מדבר על תפיסה. מה האזרח רוצה? האינטרס של האזרח לזוז מהר ככל האפשר מאותה נקודה בדרך, במינימום עלות. אני שואל מה המדינה עושה. תקבעו סטנדרד. פעם אחת תקבעו את זה ואז תצרו תרבות אחרת של תנועה.

לאה ורון:

עו"ד ראובני, את זוכרת למה הוועדה לא אישרה את התקנה המוצעת?

חוה ראובני:

היה דיון על חישוב השעות בשבתות וחגים, בלילה וביום, וכמה זה עולה.

ישראל חסון:

זה מחייב כל אחד מאתנו לעשות מינוי אצל חברות גרר מכאן ועד להודעה חדשה בכדי להבטיח זמינות. זה משית עלות על האזרח.

לאה ורון:

בטווחים קצרים יותר מאשר חברות הגרר נותנות היום.

ישראל חסון:

אני סבור שהמדינה לא חושבת עד הסוף מה היא נותנת כשירות, היא לא מחנכת. מצדי שהמדינה תעשה את זה ותחייב בתשלום, כפי שהזמנת אמבולנס מחייבת תשלום.

פיני קבלו:

באשר לפקחים, לפני כשנה הסדרנו את זה עם המשטרה, את כל נושא צבעי התלבושות והסמלים, שזה זהה כמעט למשטרה. הסדרנו את העניין הזה לעומת פקחי המשטרה. כנ"ל לגבי הפקחים של הקבלנים שעושים את העבודות בכביש 6 או בכל דרך אחרת.

דבר שני, כאשר מאפשרים לקבלן להעסיק קבלנים משלו – גם אני נוסע הרבה מאוד, כל יום כ-300-400 קילומטרים ואני נתקל בזה ולכן אולי יש לי יותר הערות – אם יש זמן שהפקח חוסם את הכביש, כאשר הוא מועסק על-ידי הקבלן יש לו עדיפות לתת לקבלן להפעיל את המשאית או את המכבש כדי לבצע את כל העבודות. האם יש זמן מסוים שהוא חייב לאפשר זרימה של תנועה בכביש? כאשר הוא עובד מטעם הקבלן הוא נותן כמובן עדיפות לקבלן כדי שהעבודה תתבצע מהר יותר והאזרח מחכה הרבה יותר זמן במחסומים היכן שמכווינים את התנועה. אולי אפשר לקבוע איזה הסדר בעניין הזה. זה קורה בעיקר בעת שמתחילים את העבודות, כאשר מתחילים להתארגן. אז עוצרים את הכול, מורידים את המשאיות, מתחילים להזרים לכביש את המכבשים וסוגרים את הכביש לזמן רב.

היו"ר אופיר אקוניס:

אדוני היועץ המשפטי, אני מבין שעל-פי סט התקנות הזה שהגיע מן הייעוץ המשפטי של משרד התחבורה כל אלה יהיו רשאים לכוון תנועה?

לאה ורון:

כל אלה הם רשויות התִּמרור במדינת ישראל.

ניר ימין:

כן, כל אלה וכל מי מטעמם, לפי הנוסח של התקנה.

חוה ראובני:

כל אחד בתחום השיפוט שחל עליו.

לאה ורון:

הוסיפו כאן: "רשות תִּמרור מקומית או מטעמה".

היו"ר אופיר אקוניס:

למשל חברת "שפיר נתיב מהיר בע"מ" הזיכיון שלה יסתיים בחודש אפריל, אז הם לא יוכלו.

ישעיהו רונן:

כשיסתיים זה יסתיים.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה כבר הסתיים באפריל 2010. כתוב שיש להם את הקטע הזה מאפריל 2005 ועד אפריל 2010.

ישעיהו רונן:

תהיה הארכה.

היו"ר אופיר אקוניס:

איך תהיה הארכה?

חוה ראובני:

זה סמכות שמואצלת. יש להם סמכות מכוח חוק נתיב מהיר.

היו"ר אופיר אקוניס:

גם אם נתקן את התקנה הזאת עכשיו זה לא יחול עליהם. הם יהיו מוגבלים. עכשיו הם לא מוגבלים בזמן. חברת "דרך ארץ", לפי הכתוב כאן, לא מוגבלת בזמן.

לאה ורון:

ברשימה כתוב שמדובר בחוק נתיבים מהירים לרכב ציבורי והוא נקבע כהוראת שעה. אני מניחה שאתם תידרשו לכנסת על מנת להאריך את הוראת השעה.

חוה ראובני:

חוק נתיבים מהירים – שמו תוקן כבר בשנת 2005 או 2006 כשנעשה התיקון הגדול לחוק. שמו היום "חוק נתיבים מהירים" והוא לא הוראת שעה. למעשה אצילת הסמכות הזאת מיותרת. היא באה לפני התיקון לחוק. היום החוק קובע במפורש שיש להם סמכות. אחת הסמכויות שיש לבעל הזיכיון לפי החוק היא סמכות של רשות תִּמרור מקומית. הם כבר לא נזקקים לאצילת הסמכות הזאת. זה בא מכוח החקיקה הראשית במישרין. זה נקבע לפני שהיה תיקון בחקיקה הראשית שנתן את הסמכות הזאת. לפני כן זה נעשה בתהליך של אצילת סמכויות.

ניר ימין:

התקנה הזאת רלוונטית יותר לא למקרים שיש חקיקה ספציפית שמסדירה נתיבים מהירים, כמו בכביש 6 או במנהרות הכרמל, אלא למקרים שהרשות המקומית מבצעת עבודה ומבקשת להכווין את התנועה במקום באמצעות הזכיין שמבצע עבורה את העבודה או באמצעות העובדים של רשות התִּמרור בעצמם. זה פחות רלוונטי לכל מיני מכרזי BOT כאשר חוזה הזיכיון או הסמכויות והחובות של החברה הוסדרו בחקיקה ספציפית. אבל גם כאן צריך להתייחס לשאלה מה באמת יכולים לעשות או לא יכולים לעשות העובדים הללו שיכווינו את התנועה. אם בביטוי "או מטעמה" הכוונה לעובדים של רשות התִּמרור או לעובדים שמבצעים עבורה את העבודות אז אולי כדאי לכתוב את זה. שלא יהיה כתוב "או מטעמה" אלא "או מי שמבצע מטעמה עבודת סלילה או אחזקה של כביש המצוי בתחומה". שיהיה ברור שאין כאן אפשרות אצילה של סמכויות באופן כללי מאוד.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה הנוסח שאתה מציע?

ניר ימין:

יהיה כתוב: "להוראות שנותן עובד במדים של רשות תמרור מקומית או", ובמקום המילה "מטעמה" יבוא מה שמופיע היום בסיפה: "או מי שמבצע מטעמה עבודת סלילה או אחזקה של כביש המצוי בתחומה".

רוני לוינגר:

אני רוצה להסביר איך זה עובד במע"צ. בתקנה 23 המקורית, לפני התיקון, מופיעה מע"צ. למע"צ יש מערך פקחים. על-פי נוהל שלנו ובשיתוף פעולה איתם הם נותנים לנו את השמות של הפקחים ואנחנו מאשרים אותם. אנחנו שותפים איתם בהדרכה ובהסמכה של אותם פקחים. הפקחים הם לא מי שמבצעים את עבודת הסלילה. זה יכול להיות מערך פקחים אחר.

ניר ימין:

אולי לא הסברתי את עצמי נכון. לא התכוונתי להשמיט את המילים "שהוסמך לכך בידי מפקד מחוז ...", אלא במקום המילה "מטעמה" להתייחס ספציפית למי שמבצע את עבודת הסלילה או האחזקה.

רוני לוינגר:

אבל הפקח הוא מטעם מע"צ. הוא לא שייך לארגון. זאת יכולה להיות חברה אחרת. ייתכן שיש חברה שסוללת וחברה שמפקחת. זה לא בהכרח אותו גוף. הוא מטעם רשות התִּמרור המקומית.

היו"ר אופיר אקוניס:

ברמה העקרונית המשטרה מוכנה להפריט את סמכויותיה? זאת שאלת היסוד.

רוני לוינגר:

בישיבות המקדימות נאמר שיש מצוקה. זה מונח על השולחן בגופים הרלוונטיים כבר לא מעט זמן. לא אני כאיש משטרה אבוא לקדם אינטרסים של גופים אחרים, אבל בשטח יש מצוקה אמיתית של פקחים, ואפילו היה מסחר בין פקחים. מע"צ שהיו לה המון פקחים סחרה באותם פקחים לטובת גופים אחרים. עכשיו אנו מנסים להסדיר את זה. למשל ברכבת המקומית בירושלים לפעמים העבודות נתקעו כי לא היו פקחים. עכשיו אני תמה למה הם לא נכנסים לתוך ההסדר הזה.

ישעיהו רונן:

כי הם לא רשות תִּמרור מקומית.

רוני לוינגר:

אנחנו קבענו שזה יהיה רשות תִּמרור מקומית. בנוסח הקודם נכתב: "מי שיש לו זיכיון לעבודה מטעם הממשלה".

ישעיהו רונן:

לא כך היה.

רוני לוינגר:

זה היה הנוסח הקודם של התיקון לתקנה 23. התנאי שזה יהיה רשות תִּמרור מקומית, זה דבר שהתווסף אחר-כך. ייתכן שזה נכון, אבל אינני יודע.

ישעיהו רונן:

היו הרבה שיחות והרבה הצעות. בכל אופן, זה מה שמונח כאן כרגע. יש כאן הצמדה לרשות תִּמרור מקומית, שהיא בעינינו גוף די בשל, כשיר וטוב כדי לתת לו סמכות כרשות תִּמרור מקומית מלכתחילה, ולפיכך היא גם מספיק כשרה וטובה בעינינו כדי לפקח על העבודות של עצמה. זה היה הרעיון שעמד בבסיס הקביעה הזאת. נכון, היו הצעות אחרות לתת לכל מיני גופים נוספים. בכל אופן, כרגע זה המוצע ואני שלם עם המוצע. לא הייתי ממהר לתת סמכויות פיקוח בשטח לגופים שלא הוסמכו כרשות.

ישראל חסון:

אני מוכרח לשאול אותך שאלה. מה שאמר כאן נציג המשטרה נכון? יש עבודות שמתעכבות כתוצאה מכך שאין די מפקחים שמוסמכים להכווין תנועה?

ישעיהו רונן:

כן.

ישראל חסון:

אני חוזר לשאלת היסוד שלי: איך משרד התחבורה פותר את הבעיה הזאת למען כל האזרחים?

ישעיהו רונן:

ההצעה הזאת באה בדיוק לפתור את זה.

ישראל חסון:

לא. לפי מה שאומר רפ"ק רוני לוינגר הניסוח כאן לא פותר.

ישעיהו רונן:

אני סבור שכן. לפי ההבנה שלנו, ההסמכה של כל רשויות התִּמרור להסמיך פקחים משל עצמן ולא להיות תלויות רק בליווי המשטרתי המקורי כפי שהיה מאז קום המדינה – למשטרה אין יכולת לספק, ולכן אנחנו משחררים אותם מן החובה להיעזר בליווי משטרתי והם מכשירים עובדים משלהם בהכשרה מתאימה. זה יפתח את כל העניין. כל חברה תייצר לעצמה מספיק פקחים ותפקח מטעמה ולא תהיה תלויה בגורם חיצוני.

ישראל חסון:

לפי מה שאמר רפ"ק לוינגר, הוא בעצם הגורם המסמיך.

ישעיהו רונן:

גם הוא. הגורם המסמיך הוא המנחה.

ישראל חסון:

הוא הגורם שמכשיר והוא הגורם המסמיך. אתה יכול להבטיח לנו שהוא לא יהיה צוואר בקבוק ושהוא יסמיך כנדרש?

ישעיהו רונן:

לא.

ישראל חסון:

אלו צעדים נקטתם? מה נקבע בדיונים ביניכם? בתחומים רבים יצא שהעברנו את הפקק צומת אחד קדימה או אחורה.

ישעיהו רונן:

אני סבור שלא כך קורה כאן. כפי שזה מתבצע כרגע, מע"צ למשל מבצעת כרגע סדרה רחבה מאוד של קורסים. מר שקר, מהנדס התנועה הראשי של מע"צ, תתאר בבקשה איך אתם עושים את זה.

נחלה שקר:

למע"צ יש היום כ-600 פקחי תנועה והיא משתמשת בהם לצורך הכוונת תנועה בפרויקטים שלה וגם בפרויקטים של רשויות אחרות. כל רשות אחרת שרוצה לבצע עבודה, אם המשטרה לא יכולה לספק לה שוטרים עבור ביצוע העבודה מבקשת פקחים מטעם מע"צ ואז מע"צ, עבור תשלום כמובן, נותנת להם את השירות הזה.

ישראל חסון:

מחר כביש 6 ירצה שיהיו לו פקחים משלו.

נחלה שקר:

אין בעיה, התקנות הללו מאפשרות לו. מע"צ נמצאת בתיאום עם המשטרה.

חגי טל:

אוכל לעשות את זה לבד, בהדרכת המשטרה. כשהתקנה הזאת תעבור אני אכין את הקורס ואאשר את התכנים ביחד עם המשטרה. המשטרה לא תהיה צוואר בקבוק בעניין הזה.

ניר ימין:

הנוסח של התקנה היום לא מדבר על החלפת האופן שבו נעשית ההכשרה או החלפת ההסמכה. ההכשרה וההסמכה נעשית עדיין, לפי הנוסח המוצע, כפי שנקבע בפסקה (א)(1א), שקובעת שההסמכה היא "בידי מפקד מחוז או ראש אגף התנועה במשטרת ישראל לאחר שקיבל הכשרה מתאימה". זה הנוסח שמופיע גם כעת. אני מניח שההכשרה נעשית גם היא בידי המשטרה.

חגי טל:

המשטרה מאשרת את התכנים.

היו"ר אופיר אקוניס:

הוא אומר שהוא עושה היום את ההכשרה בעצמו.

ניר ימין:

הוא לא עושה.

לאה ורון:

הוא יעשה, אם התקנות יתקבלו.

חגי טל:

אני אעשה כמו מע"צ.

ישעיהו רונן:

מע"צ מבצעת את ההדרכה לאחר שהמשטרה מאשרת את התכנים.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה מקובל על המשטרה?

רוני לוינגר:

כן.

ישראל חסון:

יהיה להם תיעוד ואמצעי זיהוי?

חגי טל:

כן.

ישראל חסון:

מי מחלק את התיעוד?

חגי טל:

בנוהל הזה המשטרה בודקת גם את הרישום הפלילי, שלא יהיו עברייני תנועה וכן הלאה. המשטרה מאשרת שמית כל אחד מן השמות שמגישים לה ומאשרת את התכנים של הקורס. את התעודות מנפיקה רשות התִּמרור המקומית באישור המשטרה על-פי רשימה שמית.

נחלה שקר:

הייתי מבקש להשיב על השאלה לגבי ניגוד אינטרסים של פקח תנועה בעבודתו עם הקבלן. פקח תנועה לא כפוף בכלל לקבלן. הוא כפוף לרשות הדרך, כך שאין כאן שום ניגוד אינטרסים.

היו"ר אופיר אקוניס:

מר רונן, אתה מתואם עם כל הגורמים במשרד התחבורה?

ישעיהו רונן:

כן, בהחלט כן. אנחנו רוצים לשחרר את הפקק. תיארנו כאן את מסלול ההתקדמות.

לאה ורון:

למעט ההערה של עו"ד ימין, שבמקום המילה "או מטעמה" יהיה נוסח אחר שעו"ד ימין הציע, או שיוצע בוועדה, הנוסח של התקנה מקובל על משרד התחבורה ואותו הוא מבקש?

ישעיהו רונן:

כן.

לאה ורון:

אני הבנתי שמשרד התחבורה ביקש לפני כן דבר אחר.

נחלה שקר:

בתנאי שזה לא יפגע במע"צ להפעיל פקחי תנועה ברשויות אחרות.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא הבנתי שזה אמור לפגוע למע"צ להפעיל פיקוח ברשויות אחרות.

ניר ימין:

כלומר, הנוסח יהיה כנוסח התקנה שהועבר לוועדה. עו"ד לוינגר, אמרת משהו לגבי המילה "מטעמה", שלא נכון לכתוב "או מי שמבצע עבודות מטעמה"?

רוני לוינגר:

ניסיתי לומר שחשוב שלא תיפול כאן איזו טעות. במע"צ למשל יש מערך פקחים נפרד שנותן שירות עבור מע"צ.

קריאה:

מערך הפקחים של מע"צ הוא לא עובדי מע"צ. הם עובדי חברת כוח-אדם.

חגי טל:

הם לא המבצעים. הם לא הסוללים עצמם.

ניר ימין:

אבל מע"צ מבצעת מטעם רשות התִּמרור המקומית.

חגי טל:

לפי הנוסח שהצעת יוצא שהפקח הוא מן החברה שמבצעת את העבודות, אך אין זה נכון. הוא מטעם רשות התִּמרור המקומית ולא מטעם החברה הקבלנית. לכן לדעתי צריך להשאיר את נוסח התקנה כפי שהוצע. אין כאן שום בעיה. הפקח הוא מטעם הרשות, או עובד הרשות המקומית או מטעמה. זה בדיוק כמו במע"צ. לא צריך לשנות את זה.

ניר ימין:

זה רחב מדי.

ישעיהו רונן:

צורת העבודה היחידה שאנו מכירים של רשויות תִּמרור מקומיות היא ביצוע סלילה או ביצוע אחזקה. הם הרי לא מבצעים דברים אחרים, אין להם אינטרסים אחרים. לצורך זה הם מכינים מכרזים ומעסיקים קבלנים. הם שולחים את הקבלנים לשטח. לצורך פיקוח על התנועה הם יכשירו פקחים משלהם או ישכרו אותם בהסכמים משלהם ממי שיש לו פקחים. בכל מקרה, הם יועסקו מטעם רשות התִּמרור המקומית שיוזמת ומבצעת.

לאה ורון:

האם הכוונה מטעם רשות התִּמרור עצמה? אם אני עובדת של "שפיר", האם אני אהיה המפקח, או במידה ו"שפיר" שכרה קבלני משנה, האם כאשר נאמר "מטעמה" מדובר על אותם עובדים מטעם קבלני המשנה? האם יש שרשור של הסמכויות?

ישעיהו רונן:

אם הוא צריך 50 פקחים ויש לו 20 פקחים, לטעמנו אין מניעה שיפנה למע"צ וישכור ממנה פקחים.

לאה ורון:

לא מדובר על מע"צ. במע"צ ברור שאלה פקחים שעברו הדרכה.

היו"ר אופיר אקוניס:

האם "דניה סיבוס" מפעילה פקחים משלה?

לאה ורון:

לא מדובר על זה. מדובר על קבלני משנה קטנים.

חוה ראובני:

שקיבלו הכשרה מתאימה.

היו"ר אופיר אקוניס:

בכביש 431 רוצים לעשות איזה שינוי זמני וחברת "דניה סיבוס" היא המבצעת. מי יכול לעשות את הפיקוח באותו מקום?

חגי טל:

"דניה סיבוס" לא יכולה לעשות את הפיקוח. מי שיכול לעשות את זה היא חברת "נתיבי היובל", שהיא רשות התִּמרור המקומית, שהיא הזכיין. היא תוכל להכשיר מערך פקחים מטעמה ולהפעיל אותם. לא "דניה סיבוס". "דניה סיבוס" לא תוכל להכשיר פקחים.

נחלה שקר:

מפקחי התנועה כפופים ישירות לרשות הדרך ולא לקבלן שמבצע את העבודה.

היו"ר אופיר אקוניס:

גברת ראובני, אתם עומדים על הנוסח המוצע "שהוסמך לכך בידי מפקד מחוז או ראש אגף התנועה במשטרת ישראל לאחר שקיבל הכשרה מתאימה"?

חוה ראובני:

זה הנוסח שאנחנו מציעים. אם יוצע נוסח חלופי נשקול אותו.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתם עומדים על הנוסח. בסדר.

רוני לוינגר:

במהלך השנים פנו אלינו חברות ואמרו: תנו לנו מה שאתם נותנים למע"צ. אמרנו שאנו מחויבים לתקנה. כולם מחכים, המשק מחכה לתיקון תקנה 23 כדי שיוסדרו גם רשויות וחברות אחרות – כביש 6, נתיבי היובל, הרכבת המקומית בירושלים וגופים אחרים – ולא יהיו תלויים יותר במע"צ.

חוה ראובני:

לאור ההערות שנשמעו כאן באשר לצוואר הבקבוק, אולי אפשר להגיד שהמשטרה תפקידה לא להסמיך בכלל.

ישעיהו רונן:

תפקיד המשטרה לאשר את התכנים.

היו"ר אופיר אקוניס:

שאלתי אתכם לפני כ-20 שניות אם אתם עומדים על הנוסח.

חוה ראובני:

אמרנו שזה הנוסח שאנחנו מציעים. אם נשמע הצעה אחרת, נבדוק אותה.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה סעיף לדיון בישיבה נפרדת. לכן שאלתי אתכם לפני הישיבה האם אתם עומדים להביא את כל התקנות באבחת חרב כזאת, כי זה סעיף שידעתי שהדיון עליו יימשך שעתיים.

ישראל חסון:

דרך אגב, הסעיף הזה חשוב. שחרור צוואר הבקבוק הזה קריטי. סליחה על שאני אומר, אבל לקח למשרד התחבורה מספיק שנים לתקן את הדבר הזה. אני סבור שההערות שנאמרו כאן נכונות, אבל צריך לקחת אותן בפרופורציה המתאימה. אנחנו צריכים לחייב את המשטרה שתהיה גורם מבקר, בכדי שיהיה לנו "בעל בית" לעניין. מצד שני, צריך לדאוג לכך שהמשטרה לא תהיה צוואר בקבוק, כי גם זה יכול לקרות. צריך להיות איזון בין שני הדברים הללו. אני לא רוצה שכל חברה פרטית תקבע לעצמה סילבוס, מערך שיעורים, ותתחיל להסמיך פקחים.

היו"ר אופיר אקוניס:

כלומר, אתה תומך בנוסח הקיים.

ישראל חסון:

לכן שאלתי את שאלותיי. אם הנוסח הקיים מאפשר שיהיה "בעל בית" לתחום ההסמכה – שאלתי את משרד התחבורה כיצד הם וידאו שמשטרת ישראל לא תהיה צוואר בקבוק. אמרו: אין בעיה כזאת. אם יש לנו תיעוד לעניין הזה, אם יש לנו איזה גורם מסמיך ויש לנו גורם שמזהה ומחלק את היכולת לזהות את הדבר הזה, ויש לנו כתובת של אחרים לעניין הזה, אז בסדר, מספיק לי. אותי זה מספק.

היו"ר אופיר אקוניס:

האם נדבק בנוסח המוצע?

חוה ראובני:

אם אדוני מציע נוסח אחר, אנו מוכנים לשקול.

לאה ורון:

השאלה היא לגבי המילים "או מטעמה". מה עמדתו של עו"ד ימין?

ניר ימין:

אם הביטוי "או מטעמה" משביע את רצון האנשים שעוסקים בזה אני מוכן לקבל אותו. הערתי על כך מאחר וסברתי שהנוסח הזה עלול להתפרש באופן רחב מדי. "או מטעמה" יכול להיות לא רק לצורך ביצוע עבודות בכביש אלא מטעמה באופן כללי מאוד. לכן סברתי ש"מטעמה" צריך להתייחס למי שמבצע מטעמה, כמו הסיפה שקובעת: מי שמבצע מטעמה "עבודת סלילה או אחזקה של כביש המצוי בתחומה". אני חייב להודות שגם אחרי ההערות וההסברים ששמעתי לא הבנתי עד הסוף למה העניין הזה בעייתי ביחס בין הסמכויות של מי שמבצע ושל הרשות המקומית.

חוה ראובני:

הנוסח שהציע עו"ד ימין, אני חוששת שימנע אפשרות מרשות תִּמרור מקומית לשכור פקחים ממישהו אחר, בדומה לתהליך שמע"צ עושה היום. לא כל רשויות התִּמרור המקומיות, לא כל ראש עיר יכשיר אצלו פקחים. היום הוא שוכר פקחים ממע"צ, כמובן בתנאי שיש לה פקחים ובכפוף למגבלה כמותית, שהוכשרו ושהוסמכו. אם נאמר: "הוראות שנתן מי שמבצע עבודות סלילה" אזי הפקח שנשכר ממע"צ הוא לא "מבצע מטעמה עבודות סלילה או אחזקה". את עבודות הסלילה והאחזקה מבצע קבלן שהעירייה בחרה במכרז.

רוני לוינגר:

קבלן מבצע.

חוה ראובני:

הפקח שיכוון את התנועה בא ממע"צ בכלל.

ישראל חסון:

היא אומרת לך: רוץ מהר לחברה קבלנית שתכשיר פקחים.

נחלה שקר:

אני יכול להגיד לכם שזה לא "מציאה" גדולה.

ישראל חסון:

אם יש לך 600 עובדים כאלה והם מקבלים שני-שלישים מן השכר שאתה משלם לשוטר שעומד אצלך ושותה שם קפה בלילה, אולי כדאי לי לפתוח את הביזנס הזה.

נחלה שקר:

יש נשירה גדולה של פקחי תנועה כי לא בכל השנה יש עבודות ואתה מחויב לשלם להם 15-16 ימי עבודה בחודש גם אם הם לא עובדים.

ישראל חסון:

אני מבקש לשאול שאלה נוספת את עו"ד ניר ימין. חסר לי בתקנה הזאת, ויכול להיות שזה קיים, מה החובה שמושתת על הגורם המפקח כלפי הציבור. האם הוא חייב להציב פקח? האם הוא לא חייב? אני לא מכיר את הנושא הזה.

חגי טל:

יש כללים ברורים מאוד מתי צריך פקח. לכל סוג של עבודה יש תרשים, ספר תרשימים שמאושר על-ידי משרד התחבורה, ושם נקבע שעבודה מסוג' מסוים מחייבת X דברים. כלומר, העניין אמפירי ומדוד מאוד.

ניר ימין:

אתה מדבר על כביש 6, או בכלל על עבודות בכביש?

חגי טל:

בכלל. כולם עובדים תחת אותן הנחיות של משרד התחבורה שמותאמות, כל אחד בהתאם לתחום שלו.

ישעיהו רונן:

יש מדריך להסדרי תנועה בעבודות בדרכים הבין-עירוניות ובנפרד בדרכים עירוניות.

ישראל חסון:

תוסיפו פסקה אחת שבה תתריעו אם העבודות גורמות לעיכובים בתנועה ותציעו חלופה אחרת לנסיעה.

ישעיהו רונן:

כבר אמרתי, מרכז בקרה כפי שצריך טרם הוקם ועד שהוא לא יוקם אני אגמגם מפני שאין לי תשובה.

ישראל חסון:

תגמגם עד שתלמד לדבר.

היו"ר אופיר אקוניס:

חבר הכנסת חסון, מיצינו את הדיון הזה. תודה. עו"ד ניר ימין, למען הסדר הטוב תקרא שוב את נוסח התקנה, בבקשה.

ניר ימין:

**תקנה 3 (תיקון תקנה 23 לתקנות העיקריות)**

"בתקנה 23(א) לתקנות העיקריות, במקום פסקה (1א) יבוא:

"(1א) להוראות שנותן עובד במדים של רשות תִּמרור מקומית או מטעמה, שהוסמך לכך בידי מפקד מחוז או ראש אגף התנועה במשטרת ישראל לאחר שקיבל הכשרה מתאימה, לצורך הכוונת התנועה במקום שבו מבצעת רשות התִּמרור המקומית עבודת סלילה או אחזקה של כביש המצוי בתחומה.""

אני מבקש להבהיר שגם בהתאם להסדרים הקיימים היום ההכשרה המתאימה לא נעשית במשטרה. המשטרה מפקחת על תוכן ההכשרות שמבצעים ומסמיכה את הפקחים.

היו"ר אופיר אקוניס:

תקנה 3 מאושרת.

חוה ראובני:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| "תיקון תקנה 47 | 4. | בתקנה 47(ח) לתקנות העיקריות, אחרי "הוראות תקנת משנה זו לא יחולו על" יבוא "אוטובוס ועל"." |

תקנה 47(ח) אוסרת לעקוף רכב עוקף וקובעת לזה חריגים מסוימים. בתיקון הזה מבקשים להוציא את האוטובוס מן החריגים ולכלול אוטובוס יחד עם רכב מסחרי או רכב כבד שמשקלם עולה על 3,500 קילוגרם באיסור הגורף על עקיפת רכב עוקף.

שוקי שדה:

מה החריגים?

חוה ראובני:

החריגים הם: "אלא אם הכביש חד-סטרי או בכביש שהותרה בו העקיפה לפי תמרור".

ניר ימין:

בכל מקרה החריגים מתייחסים רק לרכב רגיל. רכב מסחרי, רכב עבודה וכעת גם אוטובוס בכל מקרה אסור להם לעקוף רכב עוקף, אז החריגים לא רלוונטיים.

חנן אהרון:

מדובר על כביש חד-סטרי שיש בו שני נתיבים. ניקח לדוגמה את העלייה של הקסטל שיש בה שלושה נתיבים. כאשר רכב עוקף רכב ויש שלושה נתיבים אני יכול לעקוף בנתיב השלישי את הרכב העוקף. היום על-פי התקנה רכב מסחרי שמשקלו יותר מ-3.5 טון לא יכול לעקוף רכב עוקף. ההוראה הזאת ברורה כי כאשר הוא עובר לנתיב השלישי הוא לא מסוגל לעקוף במהירות הנדרשת ומעכב את כל התנועה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם הוא נתקע הוא מעכב את כל התנועה עד אחרי לטרון.

חנן אהרון:

ויש עוד הרבה מקומות כאלה. עד היום לאוטובוס מותר היה לעקוף רכב עוקף. אוטובוס עם 50 נוסעים שעולה את העליות הללו - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה רוצה להגיד שקו 480 או קו 405 על-פי התקנה הזאת לא יסעו אף פעם במסלול השמאלי ביותר בעלייה לקסטל?

חוה ראובני:

נכון.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני חושב שזה דבר טוב. פעמים רבות נתקעתי מאחורי אוטובוס.

שוקי שדה:

בראייה הכללית זה נראה כפגיעה בתהליך התנועה של מי שנוסע מאחורי האוטובוס? זה נראה לך?

חוה ראובני:

להיפך. זה נועד למנוע שאוטובוסים יתפסו את הנתיב השלישי במקום שיש שלושה נתיבים. נקבע כאן שבנתיב השמאלי ביותר לעולם לא יסעו אוטובוסים.

היו"ר אופיר אקוניס:

בכל מדינה מתוקנת באירופה ובארצות-הברית הדברים מוסדרים באמצעות תרבות הנהיגה. בנתיב השמאלי נוסעים במהירות העולה על 120 קמ"ש.

לאה ורון:

אבל מאפשרים להם. כאשר רכב עוקף רכב אחר הוא נוסע במסלול השמאלי. גם לא חוזרים בכלל אחרי העקיפה לנתיב האמצעי.

חנן אהרון:

רואים דבר כזה בקסטל, שיש שתי מכוניות שתקועות מאחורי רכב איטי ואז גם אוטובוס מנסה לעקוף.

היו"ר אופיר אקוניס:

מקובל על כולם? תקנה 4 מאושרת.

אני מבקש לדלג כעת לנושא הצמיגים שעלה על סדר היום של העיתונות, לתקנה 13. נבקש מהנהלת הוועדה להוציא מכתב שמאשר את כל התקנות שאישרנו עד עכשיו.

עוזי יצחקי:

יש עוד תקנה שחשוב מאוד לאשר, בנושא התקלה הסדרתית. זה נושא שאתם העליתם.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון. נדון בזה בהמשך. תציגי בבקשה את עניין הצמיגים. הטרידה אותי הידיעה שהופיעה לפני כמה ימים על כך שרבע מן התאונות נובעות מתקלה בצמיגים.

חוה ראובני:

יש לנו שינוי מסוים בתקנה לעומת הנוסח שהונח בפניכם.

היו"ר אופיר אקוניס:

תקראי את התקנה, תציגי את השינוי ונשמע הערות, בבקשה.

חוה ראובני:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| "תיקון תקנה 322 | 13. | | בתקנה 322 לתקנות העיקריות – | |
|  |  | (1) | | אחרי תקנת משנה (ב) יבוא –  "(ב1) לא יותקנו בגלגלי רכב צמיגים שחלפו 6 שנים ממועד ייצורם אם היו הצמיגים צמיגים משומשים 24 חודשים ממועד ייצורם." |

לאה ורון:

תני לנו את הנוסח בכתב, כדי שבינתיים נצלם אותו.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתם הכרתם את הנוסח הזה?

יוסף נעים:

הנוסח הזה הוא התיקון שביקשתי, כי בהתחלה הכניסו לתקינה גם צמיג חדש וגם צמיג ישן. הנוסח שקראה עו"ד ראובני מקובל עלינו. נקבע שצמיג חדש – מותר לסחור בו עד 6 שנים מיום ייצורו, וצמיג משומש – מותר לסחור בו עד 24 חודשים מיום ייצורו.

יחד עם זה, כדי שלא נגיע לתאונות דרכים ולהרוגים, צריך שיהיה מי שיאכוף את התקנה הזאת.

היו"ר אופיר אקוניס:

מי יאכוף את זה?

יוסף נעים:

יש שני סעיפים בנושא צמיגים שקובעים מה אסור, אבל לא נקבע בחוק מי יאכוף את זה. אני רוצה לבקש מכבוד סמנכ"ל משרד התחבורה, מר יצחקי, ממר אבנר פלור וממר אבי גלנצר, מלשכות המסחר ומאיגוד המוסכים לכתוב חוברת בנושא צמיגים, שמכוני הרישוי יהיו חייבים לבדוק על-פיה, ולא להגיע לכך ש-34% מן ההרוגים נפגעים בתאונות דרכים שקשורות לצמיגים. חשוב גם שאתה, אדוני היושב-ראש, תעקוב אחרי זה. חשוב שיהיה מי שיעקוב אחרי הנושא הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה לגבי האכיפה, מר יצחקי, ולגבי החוברת שמציע נציג איגוד לשכות המסחר להפיץ?

יוסף נעים:

אני לא אומר שאין חוקים כרגע, אבל אין די אכיפה. אנחנו רוצים שיהיה מי שיאכוף את החוקים.

לאה ורון:

המשקל של תאונות הדרכים בגין צמיגים הוא 34%?

עוזי יצחקי:

אני לא מציע להיכנס לזה.

ישעיהו רונן:

אנחנו לא מכירים את הנתון הזה.

יוסף נעים:

הנתון הזה פורסם לפני שנתיים או 3 שנים על-ידי המשטרה. למעשה בגלל זה מר עוזי יצחקי, סמנכ"ל בכיר לתנועה, הקים את ועדת הצמיגים וקבע את שנת הצמיג. בהזדמנות הזאת אני רוצה להודות לו, למר אבנר פלור ולמר שמעון ולינסקי על כך שאני יכול להעיר את עוזי באמצע הלילה ולהגיד לו שיש תאונה בעקבות פגם בצמיג.

במרס 2008 צמיגייה הרכיבה צמיג בן 13 שנים. הרכב יצא מן הצמיגייה לכביש המהיר ולאחר 20 דקות הצמיג התפוצץ והנהגת, גברת צעירה בת 21, נמחקו לה הפנים על הכביש. עד היום מר אבנר פלור מטפל בנושא. מביאים את הצמיגייה לוועדת האתיקה. אבל אם היו הצמיגים נבדקים במכון הרישוי אולי מכון הרישוי היה עוצר את אותה "צמיגייה טובה" שרוצה להרוויח כסף.

היו"ר אופיר אקוניס:

איך אתה מציע לקבוע את המכניזם הזה?

יוסף נעים:

אני מציע לקבוע פגישה בינינו ובין מר עוזי יצחקי, מר אבנר פלור, מר גלנצר ואיגוד המוסכים ולקבוע בחוברת מה צריך לבדוק במכוני הרישוי.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מקבל את הצעתך. מר יצחקי, אני לא יודע אם תספיק לעשות את זה לפני חג סוכות. כדאי שתשתדל לעשות את זה לפני חג סוכות כדי להתחיל את השנה בצורה טובה של הידברות, של פגישה לשם הסדרת העניין הזה.

לאה ורון:

נמצא כאן מר גלנצר, יושב-ראש מכוני הרישוי שבהם עורכים בדיקות לרכב. אני מניחה שהוא יוכל להאיר את עיני הוועדה האם בבדיקות רישוי שנתיות שעורכים לכלי הרכב נבדקים גם הצמיגים.

אברהם (אבי) גלנצר:

אין ספק שהצמיגים נבדקים. הייתי גם יושב-ראש תת הוועדה שהחליטה לאפשר לא יותר מ-24 חודשים לצמיגים משומשים. בשנת 2008 ערכנו בדיקה סטטיסטית של מספר הצמיגים שנכשלים ברישוי שנתי. מצאנו כ-800,000 כאלה, שמתוכם 40%-45% חזרו כצמיגים משומשים. לצערנו הצמיגים המשומשים הללו היו לא תקינים. אני מתפלא על מר נעים ששואל מי יבדוק, כי צריך להתחיל ולשאול מי יבצע. החלפות הצמיגים נעשות בפאנצ'ריות מוכרות בעלות רישיון.

היו"ר אופיר אקוניס:

התקנה הזאת עושה קצת סדר, אם אינני טועה.

יוסף נעים:

מי צריך לבדוק אותנו? נכון שקל להגיד שאני פושע. תבדוק אותי. תוריד את האוטו מן הכביש, תבקש את החשבונית, תעמיד את הצמיגים לבדיקה.

היו"ר אופיר אקוניס:

רבותי, אני סבור שהגענו בסעיף הזה להסכמות די מהירות, אז בואו נמצה את הטיעון שלך ונמשיך.

אברהם (אבי) גלנצר:

אנחנו מסוגלים לבדוק את הצמיגים רק כאשר הם מגיעים אל מכון הרישוי, והם מגיעים לשם פעם בשנה, וברכב חדש פעם בשנתיים. לא ייתכן שהבדיקה תהיה רק אצלנו, כלומר שרק אנחנו נהיה מסוגלים לבדוק את זה, מכיוון שמרגע שהרכב יוצא מן הפאנצ'ריה ועד שהוא מגיע אלינו לפעמים חולפת גם שנה. לכן אני סבור שצריך לאכוף את הביקורת והבדיקות גם בצמיגיות עצמן ולא רק לסמוך על כך שהרכב יגיע אי-פעם למכוני רישוי.

היו"ר אופיר אקוניס:

תסכמו את העניין הזה ביניכם.

אברהם (אבי) גלנצר:

בפרט שהיום מקובל למדי שפאנצ'ריות רבות מתקינות צמיגים רק לצורך רישוי שנתי. כלומר, הרכב מגיע לפאנצ'ריה לפני הטסט, מחליפים לו את הצמיגים, הוא עובר טסט, ולאחר הרישוי מסירים אותם, תמורת תשלום כמובן. אכיפה מוגברת בפאנצ'ריות תתן בטיחות טובה הרבה יותר לרכב.

יוסף נעים:

צריך לחוקק חוק שקובע שכאשר מורידים צמיגים בצמיגייה והצמיג גילו יותר מ-24 חודשים, על הצמיגאי לקחת סכין ולקרוע את הצמיג. זה הדבר הכי נכון לעשות. צמיגייה שלא תקרע את הצמיג תועמד לדין.

ראובן בוסיס:

הייתי יושב-ראש ענף צמיגים באיגוד המוסכים במשך 17 שנים. אני בין אלה שהיו שותפים לעבודה על כל התקנות וההוראות בנושא צמיגים.

יש לי הרגשה שמה שאנו עושים במהלך שנים הוא טחינת מים. הכול מתחיל מדבר אחד – פיקוח. בענף הצמיגים במדינת ישראל אין פיקוח. מכאן זה מתחיל וכאן זה מסתיים. אני מכבד את כל אנשי משרד התחבורה. כל מה שדנו וכל מה שבנינו במהלך השנים וכל ההוראות שנקבעו – שום דבר. שיספר לי מר עוזי יצחקי, בבקשה, כמה מפקחים יש במשרד התחבורה שבודקים היום מוסכים, וכמה זמן בודק כזה יכול להקדיש כדי לפקח על הצמיגאי. אני צמיגאי ולמקום שאני מחזיק קוראים צמיגייה. יכול להגיע אליי פקח פעם בשנה, בהתאם לשעות העבודה שיש לו, בסך הכול ל-45 שניות כדי לבדוק את הצמיגייה, האם המנהל המקצועי נוכח במקום בכלל, האם הציוד שיש לי עומד בקטגוריות שנקבעו. הפעם האחרונה שהיה אצלי מפקח היא לפני כ-10 שנים.

אני מכבד את אנשי משרד התחבורה. מר יצחקי לא אשם. אגיד לך מי אשם. הצעתי למשרד התחבורה את ההצעה כבר לפני 15 שנים לפחות – להפריט את אגף הפיקוח. המפקחים שנמצאים במשרד, הם יישארו, אבל שיעשו מכרז ויאפשרו העסקת מפקחים על-פי מכרז.

אני רוצה להתייחס לדבריו של מר יוסף נעים. ביחד בנינו את כל הדבר הזה. יש לו את האינטרס, אבל אני מסתכל גם על האינטרס שלך ושלו כצרכנים. לי אין שום סמכות להגיד לך שאני לא ארכיב לך צמיג בן שנתיים. מה הדבר הזה?

לאה ורון:

אולי התקנות ייתנו לך את הסמכות.

ראובן בוסיס:

עדיין לא מוצדק בכלל להגיע לכדי כך שהתקנות יקבעו לא להרכיב צמיג בן שנתיים. באתי בהצעה בפני משרד התחבורה בשנת 1993 ובשנת 1995. דעתי היתה שלא יוכל אדם להשתמש בצמיגים ברכבו אם חלפו יותר מ-7 שנים. אפשר להוריד את זה ל-6 שנים, לקבוע גג של 6 שנים. כאשר רכב יגיע למכון רישוי התפקיד שלו יהיה לראות את תקינות הצמיג ואת תאריך הייצור שלו. אם הצמיג ישן הוא יפסול אותו באופן אוטומטי.

באשר לצמיגים משומשים, צמיגאי לא יוכל להרכיב צמיג משומש אם חלפו יותר מ-36 חודשים, אולם ניתן יהיה להשתמש בצמיג זמן רב יותר. היום נקבע שאסור להכניס למדינת ישראל צמיג שעבר יום אחד יותר מ-10 חודשים. יש גדלים שהולכים יותר ויש גדלים שהולכים פחות. גם כך יש מחסור בגומי בעולם ויש לנו בעיה באספקת צמיגים. ואז מה קורה? יבואן כזה נתקע עם צמיגים אצלו, לפעמים הם יכולים להיתקע גם שנה וחצי. אז מה? אז אורך החיים של הצמיג יהיה חצי שנה בלבד?

צריך לעשות כאן סדר. בעיניי הולכים להעביר כאן תקנה במחטף.

היו"ר אופיר אקוניס:

היתה הידברות.

ראובן בוסיס:

לא איתי.

אבנר פלור:

אני לא יודע על מה הוא מדבר, אבל היתה ועדה שדנה בנושא הזה במשך שנה וחצי-שנתיים. מר אבי גלנצר היה יושב-ראש הוועדה. שמענו את כל הגופים – היבואנים, איגוד המוסכים, איגוד לשכות המסחר, כולם – ונתקבלה החלטה. מה עוד שבאירופה לא נהוג ולא מקובל להשתמש בצמיגים משומשים. מכיוון שמדובר בצמיג, שהוא אביזר בטיחותי מן המעלה הראשונה יחסית למערכות האחרות של הרכב, לדעתי צריך לאשר את התקנה.

ראובן בוסיס:

אתה אולי לא מכיר אותי.

אבנר פלור:

אני מכיר אותך. היינו אצלך גם לפני 7 שנים.

ראובן בוסיס:

כרגע מעביר אדם נכבד קורס של חוקרי תאונות דרכים. במסגרת הקורס אני מעביר לתלמידים גם את ההיבטים שנוגעים לצמיגים. אני מכבד את מר אבי גלנצר, את הניסיון הרב שיש לו בתחום הצמיגים. לי יש 48 שנות ניסיון בתחום הזה. לקבל היום החלטה שצמיג משומש יהיה אסור להרכיב כעבור שנתיים, לדעתי בכך פשוט הולכים לעשוק חד-משמעית, לא אגיד את בעלי הצמיגיות, אלא את הצרכנים. לדעתי זה שערורייה.

אבנר פלור:

אל תתעלם מן הנתונים על מספר תאונות הדרכים שנגרמו עקב תקלות בצמיגים.

היו"ר אופיר אקוניס:

הגיעו לנוסח מוסכם, הנוסח שהציגה גברת ראובני, שלצערי חוּלק רק עכשיו ובכתב יד. הייתם יכולים לשלוח אותו מוקדם יותר.

חוה ראובני:

אקרא שוב את התקנה.

**תקנה 13 – תיקון תקנה 322**

"בתקנה 322 לתקנות העיקריות –

(1) אחרי תקנת משנה (ב) יבוא –

"(ב1) לא יותקנו בגלגלי רכב צמיגים שחלפו 6 שנים ממועד ייצורם אם היו הצמיגים צמיגים משומשים 24 חודשים ממועד ייצורם.

בתקנת משנה זו, "מועד ייצור" – המועד מוטבע על הצמיג".""

יוסף נעים:

מכובד ומקובל.

ראובן בוסיס:

לא לגבינו.

ניר ימין:

לפני תחילת הישיבה דיברתי עם עו"ד ראובני. אני סבור שהשימוש בביטוי "לא יותקנו" לא די ברור. אני מבין מן הדברים שעלו כאן שהכוונה שהמוסכניק או בעל הצמיגייה, החובה תהיה עליו לא להתקין צמיגים חדשים אם גילם 6 שנים, או צמיגים משומשים אם גילם שנתיים. מן הנוסח של התקנה לא לגמרי ברור לי שאם אדם פרטי מחליף גלגל ברכב שלו החובה הזאת לא חלה עליו. אמרה לי עו"ד ראובני לפני הישיבה שכאשר אני מחליף גלגל ברכב במילא אני נוסע רק מרחק קצר מאוד לצמיגייה כדי להחליף את הצמיג. אני סבור שראוי שהנוסח יבהיר, או לפחות שנבחן את זה אחר-כך, שהחובה הזאת, ה"לא יותקנו", תתייחס לבעל הצמיגייה ולא לבעל הרכב.

יוסף נעים:

יש כאן שני דברים. קודם כול, להתקין צמיגים מותר רק לבעל מקצוע 130 – צמיגים ואבובים, מכוח החוק.

ניר ימין:

מכוח איזה חוק?

עוזי יצחקי:

מכוח צו הפיקוח.

יוסף נעים:

אסור לך לקנות היום צמיג במגרש מכוניות משומשות ולהרכיב אותו על האוטו שלך.

קריאה:

מי מפקח על זה?

יוסף נעים:

אם אני לא טועה, בהגדרה לגבי הרכבת צמיג מותר לנהג רק להחליף צמיג. אסור לו להחליף אלטרנטור ואסור לו לעשות שום דבר אחר. כל עבודות המוסך יתבצעו במוסך. נכון?

לאה ורון:

אבל אנחנו מדברים על צמיג. לא על אלטרנטור.

יוסף נעים:

מכונית שמגיעה לצמיגייה, חובת הצמיגאי על-פי החוק, מתוקף ההוראות, לבדוק את כל הצמיגים ברכב, חמישה, שישה או עשרה צמיגים.

לאה ורון:

אבל לא זאת השאלה. השאלה היא האם לי כנהגת מותר להחליף צמיג, או לא.

יוסף נעים:

כאשר רכב מגיע לצמיגייה חובה על בעל הצמיגייה, על המנהל המקצועי, לבדוק את כל חמשת הצמיגים ברכב, לבדוק אוויר בכל חמשת הצמיגים ברכב, ואז כאשר הוא יגלה שיש לך בעיות בצמיג סְפֶּר שגילו 10 שנים הוא יגיד לך: גברתי, את לא יכולה לנסוע על הצמיג הזה. יש טופס 17ב' לפיו חייבים להעביר דיווח למשרד התחבורה, שיזמנו אותך להחליף את הגלגל סְפֶּר. כלומר, אם היה לך צמיג ישן וקיבלת דיווח, תחליפי את הסְפֶּר. המחוקק סגר את כל הקצוות הללו, עטף אותם בצלופן יפה ואסור לעשות את זה. בחוק נקבע: "בעת הרכבת צמיגים לרכב יש להרכיב את הצמיגים כאשר תאריך ייצור הצמיג כלפי חוץ". זה בשביל מכוני הרישוי. "יש לציין את תאריך ייצור הצמיג וארץ ייצור הצמיג על גבי חשבונית המס".

ניר ימין:

מאין אתה קורא?

יוסף נעים:

אני קורא את הוראות הנוהל. על ההוראות מופיע הסמל של מדינת ישראל. זה נספח מספר 2 לרישיון מפעל. היום זה מופיע ברישיון המפעל שלי. כלומר, אני כצמיגאי לא יכול לחרוג מן ההוראות שכתובות כאן.

לאה ורון:

אבל אני שאלתי לגבי הנהג של הרכב ולא שאלתי לגביך כצמיגאי. השאלה לא מופנית אליך אלא לאנשי משרד התחבורה. האם לנהג רכב אסור להתקין צמיג?

יוסף נעים:

מגיע אוטו לטסט. הוא חייב לבדוק את הגלגל הסְפֶּר?

שוקי שדה:

אתה מדבר על גלגל או על צמיג? יש הבדל ביניהם.

יוסף נעים:

אני מדבר גם על גלגל וגם על צמיג. צמיג זה הצמיגייה, וגלגל זה מכון רישוי.

ישעיהו רונן:

אם מישהו נסע בדרך והיה לו תקר, הדבר היחיד שיכול נהג לעשות הוא להחליף את הגלגל בגלגל הסְפֶּר. במקרה שגלגל הסְפֶּר עתיק, האם מותר לו להחליף את הגלגל?

יוסף נעים:

איך הוא הגיע לזה שיש לו גלגל סְפֶּר עתיק? לנהג הרכב מותר להחליף את הגלגל, אבל לפני זה יש 4 תחנות. הצמיגייה חייבת לעמוד בכל התקנים. מכון התקנים חייב לעמוד בכל התקנים.

ראובן בוסיס:

למוסך מגיע רכב לאחר תאונה. הוא נמצא אצל הפחח. בתאונה נפגע לו גם צמיג וגם אופן. הפחח מזמין גלגל קומפלט. מגיע גלגל והפחח מרכיב לו אותו. האם מישהו בודק אותו? האם השמאי שבדק בהתחלה וראה את הנזק הראשוני, האם הוא בודק אחר-כך שהכול תקין?

אבנר פלור:

זה עניין של נוסח.

חוה ראובני:

אנחנו רוצים להסב את זה על המוסך.

אבנר פלור:

על המתקין.

יוסף נעים:

על הצמיגייה. תקנה 322 מחייבת את הצמיגייה, לא את האזרח.

חוה ראובני:

אין לי כאן את התואר המדויק של בעל המקצוע, אבל אני יכולה לבדוק. נסכם עקרונית שמדובר על איש המקצוע המורשה, לצורך העניין. נבדוק את הנוסח בצו הפיקוח.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה רק עניין של נוסח. העיקרון מקובל.

ניר ימין:

אם מדובר על צו הפיקוח לעניין מוצרי תעבורה והסחר בהם, אני לא רואה שיש שם הגדרה.

אבנר פלור:

לא צו הפיקוח לעניין מוצרי תעבורה והסחר בהם, אלא צו המוסכים.

לאה ורון:

כלומר, ייכתב: "לא יתקין איש המקצוע המורשה ... בגלגלי רכב צמיגים שחלפו 6 שנים ממועד ייצורם אם היו הצמיגים צמיגים משומשים 24 חודשים ממועד ייצורם".

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מודה מאוד למנהלת הוועדה. תקנה 13(1) מאושרת. תמצאו את הנוסח. אני בטוח שעו"ד ראובני תמצא אותו. זה מקובל.

חוה ראובני:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | "(2) | בתקנת משנה (ו)(2), בסופה יבוא "וברכב מסוגM1 ו-N1 – גם צמיג בעל קוד מהירות נמוך מדרגהS או מהמהירות המרבית של הרכב שקבע יצרן הרכב." |

רכבים מסוג M1 ו-N1 הם רכבים של עד 3.5 טון. M1 הוא רכב נוסעים ו-N1 הוא רכב מסחרי עד 3.5 טון. אלה הקטנים.

כאן מדובר על מבנה הצמיג. לצמיגים שונים יש קודים שונים מבחינת מהירויות שמתאימות להם. מדובר כאן על רכב ששנת ייצורו 2006 ואילך. ברכבM1 ו-N1 משנת 2006 ואילך אסור להתקין צמיג שקוד המהירות שלו נמוך מדרגה S או מהמהירות המרבית של הרכב שקבע יצרן הרכב.

אבנר פלור:

אני רוצה להסביר מה עמד מאחורי התקנה. קיבלנו כלי רכב שקוד המהירות של הצמיג שלהם היה 160 קמ"ש כאשר הרכב עשוי, מבחינת המבנה שלו, לנסוע במהירות של למעלה מ-200 קמ"ש. כאן אנחנו רוצים להגביל שהצמיג אמור להיות, מבחינת קוד המהירות שלו, לפי אישור של היצרן. זאת התוספת שמופיעה כאן. בכדי למנוע מצב שנקבל צמיגים בעלי קוד מהירות נמוך מאשר קבע היצרן.

יוסף נעים:

למעשה אנחנו מדברים על המקרה של הפיאט פונטו, שהצמיגים שרדו בנס. מהיום הצמיגים שייגיעו לארץ יהיו לכל הפחות בדרגה S. S תהיה דרגת המינימום, אבל מה שמחייב הוא מה שקבע יצרן הרכב.

ראובן בוסיס:

בשנת 2005 עברה החלטה בוועדת הכלכלה – לאחר 13 שנים שאני דרשתי לשנות את זה – שחייבה את משרד התחבורה לרשום ברישיון הרכב החל מ-1 בינואר 2006 את קוד המהירות ואת קוד העומס. המטרה שלנו היתה לחשוף, שבמכוני הרישוי לא יוכלו לאשר כלי רכב שמורכבים עליהם צמיגים שלא מתאימים לְמה שמופיע ברישיון. לצערי משרד התחבורה – ואין כוונתי לפגוע במשרד התחבורה – בשל סחבת ביזה את ועדת הכלכלה.

עוזי יצחקי:

נאמרים כאן דברים לא נכונים. זה מבוצע. זה קיים. אתה מדבר לא לעניין.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מוכרח להגיד שמאז שאני כאן, מתחילת חודש מאי 2009 שיתוף הפעולה בינינו ובין משרד התחבורה הוא מן המעולים ביחס למשרדי הממשלה. לפעמים אנחנו חלוקים ואז אנחנו מגיעים לשר התחבורה, למנכ"ל, לייעוץ המשפטי ומסדירים את כל הדברים.

יוסף נעים:

דווקא הנושא הזה "רץ" יפה ומהר.

ניר ימין:

עו"ד ראובני, התייחסת לשנת ייצור 2006 ואילך. זה לא מופיע בנוסח התקנה.

חוה ראובני:

זה מופיע בתקנה הקיימת כפי שהיא. כאן כתוב: "בסופה יבוא ...".

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר גמור. תודה. תקנה 13(2) מאושרת כנוסחה.

חוה ראובני:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| "הוספת תקנה 306א | 11. | אחרי תקנה 306 לתקנות העיקריות יבוא: | |
| "תקלת בטיחות סדרתית | 306א | (א) | נודע ליבואן מיצרן הרכב או מסוכן מורשה שלו על תקלת בטיחות סדרתית כאמור בסעיף 16(ג) לצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (יבוא רכב ומתן שירותים לרכב), התשל"ט-1978, יודיע עליה היבואן לרשות הרישוי בכתב, בתוך שבעה ימים מיום שנודע לו על קיומה של התקלה. | |
|  |  | (ב) | לא תחדש רשות הרישוי רישיון רכב שנמסרה לבעליו הודעה כאמור בסעיף 16(ג) לצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (יבוא רכב ומתן שירותים לרכב), התשל"ט-1978, אם חלפו יותר משישה חודשים מיום שנמסרה לו ההודעה והוא לא תוקן בהתאם להנחיות יצרן הרכב."" |

כאן מדובר על מקרה של recall כאשר יש תקלה סדרתית ברכב.

לאה ורון:

כאן צריך לברך את משרד התחבורה.

חוה ראובני:

היתה לנו בעיה, מה קורה אם מודיעים לאדם והוא לא בא לתקן את הרכב. החקיקה הקיימת איננה מאפשרת לנו לעשות כלום מכיוון שיש לנו סמכות רק לגבי רכבים - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

העלינו את זה כאן לפני 4 חודשים בישיבה אחרת שקיימנו ואז ביקשתי ממשרד התחבורה לתקן. אני שמח שהתיקון הובא כעת. יפה.

ניר ימין:

לעניין תקנת משנה (ב) שנוגעת לאי-החידוש של רישיון הרכב, בסעיף 16(ג) לצו הפיקוח כל מצרכים ושירותים (יבוא רכב ומתקן שירותים לרכב), התשל"ט-1978, שהתקנה מפנה אליו, נקבע כדלקמן: "גילה יצרן רכב תקלת בטיחות סדרתית יודיע ליבואן, לרשות" – שזה מנהל אגף הרכב לפי הצו – "ולבעל הרכב, וכן יפרסם הודעה ...". התקנה קובעת שהיצרן צריך להודיע לרשות הרישוי בכתב. האם רשות הרישוי לא צריכה, לפני שהיא לא מחדשת את רישיון הרכב, להודיע לבעל הרכב?

יעקב יהודה רודד:

היבואן מודיע. לא היצרן.

חוה ראובני:

ההצעה היא שמעבר להודעה הזאת, מגיע זמן והאדם לא עשה את התיקון, להודיע לו: דע לך, אתה צפוי לאי-חידוש רישיון הרכב.

אבנר פלור:

אנחנו עושים את זה בתהליך.

עוזי יצחקי:

זה לא מופיע כאן, אלא בנוהל, בתרשים הזרימה שלנו.

ניר ימין:

אם במילא אתם עושים את זה אז אני מניח שלא יהיה אכפת לכם שזה ייכתב גם בתקנה.

אבנר פלור:

נדמה לי שזה 45 ימים.

חוה ראובני:

זה המועד שבו היו שולחים את רישיון הרכב לחידוש.

עוזי יצחקי:

מודיעים לבעל הרכב שהוא לא יקבל את החידוש בגלל שהרכב לא תקין.

יוסף נעים:

כך זה גם כשהרכב לא עבר טסט. אנחנו עובדים בנוהל הזה באופן קבוע.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז תוסיפו את זה.

ניר ימין:

בתקנת משנה 11(ב) יווסף: "ובלבד שרשות הרישוי תודיע לבעל הרכב".

יוסף נעים:

בהתרעה של כך וכך ימים.

אבנר פלור:

45 ימים לפני מועד חידוש הרישיון.

חוה ראובני:

אפשר לכתוב "30 ימים"?

היו"ר אופיר אקוניס:

לא. "45 ימים". תנסחו את זה. העיקרון נקבע.

ניר ימין:

"יודיעו בכתב", או "בדואר רשום" או "בדואר רגיל"?

עוזי יצחקי:

"יודיע על כך בכתב".

יעקב יהודה רודד:

אנחנו מסכימים לשתי תקנות המשנה. אני מבקש להעיר רק הערה אחת. קיים מבחינתנו קושי להגיע לבעל הרכב אם הוא לא היד הראשונה. כאשר יבואן הרכב מקבל recall הוא נכנס למאגר הנתונים שלו ושולח הודעה לכל בעלי הרכב. אם הרכב נמכר ליד שנייה, או בעל הרכב עבר כתובת, המכתב לא יתקבל.

ניר ימין:

אז למי אתם לא מחדשים בעצם את הרישיון?

חוה ראובני:

יש תהליך כיצד לעשות את זה.

יעקב יהודה רודד:

יש היום נוהל במשרד התחבורה איך לנסות להגיע אל בעל הרכב. אנחנו מעבירים את החומר למשרד התחבורה. התהליך הזה לוקח המון זמן. אנחנו מחפשים דרכים, בשיתוף משרד התחבורה וגורמים אחרים, איך לקצר את התהליך. אני יודע שיש בעיה בשל חוק מאגרי מידע וחוק צנעת הפרט ולכן יש קושי להעביר לנו את הנתונים. אנו פונים לבקש כל סעד שיוכל להינתן לנו כדי לנסות לקצר את התהליך ולהגיע ללקוחות מהר ככל הניתן.

חוה ראובני:

יש תהליך מסודר לצורך זה. הנושא הזה נבחן ולא פעם ניהלנו על כך שיחות עם איגוד יבואני הרכב. כפי שנאמר, בשל חוק הגנת הפרטיות והחיסיון על הנתון של בעלוּת הרכב אנחנו לא יכולים להודיע ליבואן מי הבעלים הנוכחי. עם זאת, אנחנו שולחים בשם היבואן את ההודעה על ה-recall לבעלי הרכב, שלנו זהותו ידועה כמובן. פרט לכך, זאת אחת הסיבות שיש חובה להודיע בכלי התקשורת על כך שיש recall לכלי הרכב הללו.

היו"ר אופיר אקוניס:

תקנה 11 מאושרת.

לאה ורון:

האם יש כוונה שיתווסף "ובלבד שרשות הרישוי הודיעה על כך בכתב לבעל הרכב"?

עוזי יצחקי:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש הסכמה.

ניר ימין:

לתקנה יתווסף: "ובלבד שרשות הרישוי תודיע על כך בכתב לבעל הרכב 45 ימים לפני מועד חידוש רישיון הרכב".

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מודה לכם. התקדמנו הרבה. בתקנות שלא הספקנו לדון היום נמשיך לדון בישיבה הבאה. אני מבקש שייצא בנפרד אישור לכל התקנות שאושרו כבר כדי שאפשר יהיה להתחיל להריץ אותן.

אני מודה לכם מאוד. גמר חתימה טובה.

**הישיבה ננעלה בשעה 13:45**