##### **הכנסת השבע-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב ראשון**

**פרוטוקול מס' 50**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

שהתקיימה ביום שלישי, כ"ב תמוז תשס"ו (18.07.2006) בשעה 12:20

**סדר היום**: **תקנות התעבורה (תיקון מס' 7))(תיקון), התשס"ו-2006 בדבר אביזרים ברכב להסעת תלמידים.**

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

גלעד ארדן – מ"מ היו"ר

אבישי ברוורמן

יעקב כהן

יורם מרציאנו

**מוזמנים**:

עו"ד חוה ראובני - לשכה משפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עוזי יצחקי - סמנכ"ל בכיר מנהל תנועה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

אבי גונן - מהנדס ראשי לרכב, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

ולדימיר רובין - מנכ"ל הרשות לבטיחות בדרכים, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

חזי יהלומי - מנהל גף קציני בטיחות, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

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

עו"ד טלי ארפי - לשכה משפטית, משרד האוצר

שוש ימין – מנהלת אגף הסעות והצטיידות, משרד החינוך

רותם זהבי – מנהל אגף בטיחות ביטחון ושע"ח, משרד החינוך

מוני אלימלך – יו"ר המועצה האזורית גן רווה, מרכז המועצות המקומיות

ישראל נדיבי – סמנכ"ל מרכז המועצות האזוריות

יוסי כהן - מנהל חטיבת הנדסת רכב, אגד

דן ארצי - מנהל מחלקת בטיחות ארצי, אגד

אבינועם טלבי - מנכ"ל ארגון חברות ההסעה

עודד שאולוף - חבר הנהלה, אגוד קציני הבטיחות והתעבורה

יוסי דיין - אגוד קציני הבטיחות והתעבורה

אורנה קליין - מנכ"ל חיים בדרך - מתונה

אילן גרודסקי - נציג תחום האכיפה בעמותת אור ירוק

לירי אנדי פילדינג – אחראית על מו"פ ומדיניות ציבורית, בטרם

אביטל אפל – מחקר ופיתוח, בטרם

ראובן רוזן

**ייעוץ משפטי:**

אתי בנדלר

**מנהלת הוועדה**:

לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**:

אתי אפלבוים

**תקנות התעבורה (תיקון מס' 7))(תיקון), התשס"ו-2006 בדבר אביזרים ברכב להסעת תלמידים**

היו"ר גלעד ארדן:

אני פותח את הדיון בתקנות התעבורה (תיקון מס' 7)) (תיקון), התשס"ו-2006 בדבר אביזרים ברכב להסעת תלמידים.

קריאה:

אני מבין שכרגע אחריות נהג נשארת בתוקף.

היו"ר גלעד ארדן:

כרגע היא בתוקף, כאשר המשטרה אמרה לפרוטוקול שהמדיניות שלה היא לא לאכוף בזמן הנסיעה.

אני מבקש מעורכת הדין ראובני להציג גם את התקנות שעברו וגם את התיקון לתקנות שמשרד התחבורה מבקש.

חוה ראובני:

ב-22.3.2006 התפרסם תיקון תקנות התעבורה תיקון מספר 7, התשס"ו-2006, שבו הוגדר רכב להסעת תלמידים והוטלו חובות מסוימות: איסור לבצע הסעת תלמידים אלא ברכב להסעת תלמידים וחובות מסוימות על רכב הסעה כזה.

היו"ר גלעד ארדן:

תפרטי בבקשה את החובות שהוטלו בתקנה.

חוה ראובני:

החובה הראשית היא, לא לבצע הסעת תלמידים אלא ברכב להסעת תלמידים, איסור להסיע ילדים בעמידה, חייבנו להפעיל פנסי איתות, יש חובה לסריקה בעלייה ובירידה מהאוטובוס. החובות האלה מכוונות כולן כלפי הנהג.

כרגע אנחנו מבקשים שני שינויים בהגדרות של המרכיבים שהופכים רכב לרכב הסעת תלמידים. מרכיב אחד הוא בנושא החגורות. חובת התקנת החגורות הוטלה באופן גורף, לרבות מושב הנהג. בדיעבד התברר, ויכול להיות שהיה קצר בתקשורת אצלנו במשרד, אני לא בטוחה מה המקור של זה, אבל כשנושא ההתקנות ירד לביצוע, התברר שכל מה שהוכן לצורך זה, עבודת המטה שנעשתה מבחינת היישומית הטכנית, מבחינת ההגדרות והמפרטים, לא מתאימים למושבי הנהג של האוטובוסים בגלל המבנה היחודי של כסא הנהג. אנשי המקצוע יוכלו להסביר יותר.

הדבר השני הוא לגבי חובת התקנת פנסי איתות. מכוח פקודת התעבורה חוייבנו להתקין תקנות לגבי מערכת פנסי איתות וסימון ברכב להסעת תלמידים. זה החוק של שאול יהלום. בדיון שהתקיים פה בוועדה התחייבנו שעד מאי יהיה מפרט ותקן שלפיו יותקנו הפנסים. בחודש אפריל הודע לי על ידי סמנכ"ל תנועה שאין סיכוי שהתקן הזה יהיה מוכן. התברר שהמורכבות הטכנית היא הרבה יותר גבוהה ממה שסברנו תחילה, לכן הכנת התקן היא ארוכה יותר.

החוק עבר בכנסת באוגוסט 2005. התקנות התפרסמו ב-22.3 ונדונו בחודש פברואר. מייד כשעבר החוק התחלנו להיערך ליישום שלו.

היו"ר גלעד ארדן:

ועדת הכלכלה אישרה את התקנות ממש בתקופת הבחירות.

חוה ראובני:

כן, זה היה דיון פגרה. עלתה השאלה האם יספיקו להתקין את הפנסים עד ספטמבר. אמרנו שעד מאי יהיה מפרט וחשבנו שיוותרו 3-4 חודשים לביצוע. אנחנו לא רוצים לגרום לציבור מבצעי ההסעות להיות עבריינים. אין אפשרות ולא יהיה מפרט בזמן. גם באוגוסט הוא לא יהיה.

עוזי יצחקי:

יכול להיות שהוא יהיה בספטמבר.

חוה ראובני:

להשאיר את התקנות כמו שהן זה לגרום לאנשים להיות עבריינים בעל כורחם. אף נהג לא יהיה אשם בזה שלא יהיו לו פנסים. אנחנו מבקשים לדחות את התחילה של חובת הפנסים.

היו"ר גלעד ארדן:

אתם מבקשים גם לדחות את התחילה של חובת הסימון על ידי פנס בשנה שלמה ל-1.9.2007 ולבטל את החובה שחלה על הנהגים לשים חגורה.

חוה ראובני:

אני אסביר לגבי הנהגים. באוטובוסים, למעט מגזר מצומצם, לא קיימות חגורות במושבי הנהג והרציונל של הטלת חובת החגירה באוטובוסים שמסיעים תלמידים, מתייחסת לבטיחות התלמידים ומבחינת הנהג אין חובה, למעט המסר החינוכי.

היו"ר גלעד ארדן:

אבל אם הנהג לא חגור והוא עף החוצה, לא יעזור לתלמידים שהם חגורים.

חוה ראובני:

אבל מבחינת הבטיחות של נהג אין הבדל בין הסעת תלמידים לאוטובוסים אחרים. הרציונל הספציפי של חגורות בהסעות תלמידים תופסת לגבי התלמידים ולא לגבי הנהג. כיום אין חובת חגירה לנהג, מלבד במגזר קטן של אוטובוסים משנת 2003 בתחום התיור.

היו"ר גלעד ארדן:

או זה בטיחותי או שזה לא בטיחותי.

אבי גונן:

החגורה באה להגן אחר התאונה. אם יש תאונה הילדים יהיו מוגנים. יש הרבה משאיות ואוטובוסים שהתקינה לא נכנסה בזמן המתאים ואין להם כסאות מתאימים לחגורות.

אבי גונן:

כסא נהג עולה בסביבות 50,000 שקל.

מוני אלימלך:

יש כאן היבט שהילד יבוא לנהג ויגיד לו: "אני צריך לחגור למה אתה לא חוגר"?

אבי גונן:

כשבאנו לעשות בדיקת היתכנות, דיברנו רק על ילדים ולא על הנהגים.

היו"ר גלעד ארדן:

אולי נפלה פה טעות סופר.

חוה ראובני:

יכול להיות שהיה קצר בתקשורת. אני מכינה נוסח ומעבירה את זה להערות. איכשהו זה התפספס. כפי שנמסר לי, בדיקת ההיתכנות שנעשתה עובר להתקנת התקנות ובדיקת העלויות, לא הביאה בחשבון את הנהגים, כיוון שלגביהם ההתייחסות היתה שנהג אוטובוס בהסעת תלמידים, כמוהו ככל נהג אוטובוס אחר. משנת 2003 אוטובוסים של סיור ותיור יש להם, לפני זה אין.

אנחנו כאן התמקדנו בבטיחות של התלמידים המוסעים בהסעה. זאת היתה בדיקת ההיתכנות שנעשתה. לכן עבודת המטה שנעשתה מראש, לפני שהתקנו את תיקון מס' 7, לא הביאה בחשבון את נושא הנהגים. יכול להיות שהבעיה היתה בעבודת המטה אצלנו במשרד והמסר הזה שלא הגיע אלי, ולכן התקנה לא נוסחה כראוי על ידי ולא העבירה את המסר. בכל מקרה, לא לזה היתה הכוונה. לא היתה כוונה, מבחינת משרד התחבורה, להחיל את החובה הזאת גם על הנהגים. מדובר בעלויות שונות לחלוטין ואופרציה אחרת לגמרי מההתקנה של מושבי הילדים.

אבי גונן:

ברוב המקרים מושב הנהג הוא מושב הידראולי והתאמתו מחייבת לוחות זמנים מאוד ארוכים.

היו”ר גלעד ארדן:

הבנתי אתכם. אל תעלבו אם אומר שאני לא בטוח שהשיקולים בעמדה הזאת, הם רק בנושא בטיחות בדרכים. אם כל זה היה נכון, ואין אף נהג במדינה שמכילים עליו חובה, אז ניחא. אולי יש פה איזה תפיסה בטיחותית שאני לא בטוח שאני מבין אותה, אבל ברגע שיש אוטובוסים שכן נוסעים באזורים מסויימים ושם נהג האוטובוס חייב בחגורה, אז אני לא יודע. אני בהחלט חושב שמה שנאמר כאן ראוי לתשומת לב. אם אתה נהג אוטובוס אתה משמש מודל לחיקוי בעיני התלמידים. יכול להיות שאם יהיה קמפיין שיסביר לתלמידים מדוע הנהג לא חגור, זה אולי ישכנע אותם, אבל לא בטוח. אני אומר את זה בהומור. זה יכול להיות בעייתי.

רוני לוינגר:

אנחנו סבורים שנהג צריך לחגור חגורת בטיחות. אם משרד התחבורה טוען שיש צורך בהיערכות אחרת, אפשר לדחות את זה בשנה, כמו בעניין הפנסים.

היו”ר גלעד ארדן:

אבל התלמידים מתחילים לנסוע כבר עכשיו עם חובת חגירה.

רוני לוינגר:

אני יכול להבין שההיערכות היא אחרת.

יוסי כהן:

בדרך כלל תקנות באות מנקודה מסוימת קדימה ולא אחורה, אלא במקרים מיוחדים. אני מוכן לקבל רטרואקטיביות בנושא בטיחות הילדים באוטובוס. בנושא של הנהג, לאגד יש 3,200 אוטובוסים. לא היה לנו מקרה אחד שבו היתה תאונה שנגרמה מכך שהנהג לא היה חגור. לצורך העניין, כדי להחיל את חגורות הבטיחות על כסא הנהג - - -

היו”ר גלעד ארדן

אבל אתה מסכים איתי שזה לא אומר שום דבר לגבי העתיד. נכון?

יוסי כהן:

התקנה החדשה שנכנסת לשנת 2008 מדברת על חגורות בטיחות בכל האוטובוסים כולל כסא נהג. אז מכאן קדימה מקובל עלי. מכאן אחורה, 3,200 כסאות - - -

היו"ר גלעד ארדן:

איפה יש תקנה כזאת?

חוה ראובני:

זאת רק הצעה בינתיים והיא עוד לא יושמה.

אבי גונן:

כל שנה אנחנו סורקים את התקינה הבינלאומית ומיישמים את התקינה הבינלאומית בארץ. התקינה הבינלאומית החליטה, מסיבות בטיחות, לחייב חגורות בטיחות בכלל אוטובוסים, למעט אוטובוסים עירוניים. החל משנת 2008 אוטובוס שיגיע לארץ יהיה חגור עם חגורות בטיחות. יש גם החמרה בדרישות הטכניות מבחינת המושבים והחגורות, כולל הנהג.

צריך להבין, אני יודע שמעולם לא חייבו תקינה רטרואקטיבית. רכב מיוצר בטכנולוגיה עכשווית. כשאתה מחייב רטרואקטיבית יתכן ותיתקל בבעיות שאנחנו לא מודעים להם. יכול להיות שבחלק מהמקרים נתקשה בעיגון ואז יהיו לנו אוטובוסים עם חגורות שיכולים להסיע ואולי מושב נהג שלא מתאים.

לכן, רק במקרה של ילדים, שזאת משימה לאומית, נרתמנו מבחינה טכנית. אני אומר לך שזה לא היה פשוט. הרבה אוטובוסים נפסלו. הבדיקות לא היו פשוטות.

היו”ר גלעד ארדן:

למה לא עשיתם אבחנה כמו שאגד עשתה?

אבי גונן:

אנחנו הצענו לעשות אבחנה.

לאה ורון:

הם טוענים שהוועדה לא נענתה לבקשה שלהם לעשות את ההפרדה.

היו”ר גלעד ארדן:

אבל שוש ימין אומרת שיש בעיה אחרת, שאיתה אני לא יודע איך להתמודד, וזה הנושא של קווים מעורבים. אי אפשר לפתור את הבעיה כך שבקווים מעורבים יהיו אוטובוסים עם חגורות? תעבירו לשם אוטובוס שמשמש לבין עירוני.

יוסי כהן:

בקטע הזה אגד תמיד הולך לקראת, אבל יש נתונים מסויימים שצריך להתחשב בהם. כשמדובר על רכבים מודל 94' ומתחת לזה, מה לעשות שלאגד עדיין יש כ-400 אוטובוסים מתחת למודלים האלה.

לירי אנדי פילדינג:

אז לא להשתמש ב-400 האוטובוסים האלה להסעות תלמידים.

יוסי כהן:

משרד החינוך אומר שלמועצות יש 50 אוטובוסים מהדגמים האלה, והם הולכים לממן להם אוטובוסים חדשים שיעמדו בתנאים החדשים. אנחנו מאוד נשמח אם נקבל מימון להחליף את האוטובוסים הישנים לאוטובוסים חדשים ושיהיו עם חגורות גם לנוסעים וגם לנהגים.

לעצם העניין, אני חוזר ואומר, לגבי חגורות לנהג, האוטובוסים שלנו ומבנה הכסאות לא מתאימים לכך. היה ותחול התקנה, הווה אומר להחליף את כסא הנהג בעלויות אסטרונומיות – מעבר לכך בנושא של האוטובוסים העירוניים, חיזק את דברי מר גונן, המהנדס הראשי של משרד התחבורה, שגם בתקינה האירופאית מדובר על כך שבאוטובוסים עירוניים לא יותקנו חגורות בטיחות.

היו"ר גלעד ארדן:

מהנדס משרד התחבורה אמר גם שלא צריך להחיל את התקנה של חגורות בטיחות על אוטובוסים שלא באו מראש עם חגורות בטיחות.

יוסי כהן:

זה בדרך כלל נעשה כך.

היו"ר גלעד ארדן:

זה סותר את כל מה שאנחנו עושים פה לגבי הילדים.

חוה ראובני:

זה מצב חריג שבו אנחנו מחילים רטרואקטיבית תקינה על רכב קיים ומטילים עליו תקינה מאוחרת יותר מייצורו. אז לגבי החריג, יש הצדקה להפעיל אותו לגבי התלמידים, משיקולי בטיחות, שהם שיקולים כבדי משקל ויחודיים. לעומת זאת, הנהגים, כפי שבכל יתר האוטובוסים הנהגים לא חגורים, אין שום הצדקה בהקשר הספציפי הזה להחיל תקינה רטרואקטיבית. זאת הטענה. צריך שהחריג יהיה מוגבל.

אתי בנדלר:

איך את מתמודדת עם הטענה שזה נותן דוגמא רעה לתלמידים?

חוה ראובני:

אני מסכימה שהאפקט החינוכי שהנהג חגור הוא בהחלט מועיל.

אתי בנדלר:

זה לא רק אפקט חינוכי. זה מוריד מהאפקטיביות של ההוראה לתלמידים. זה מעבר לחינוך.

חוה ראובני:

אלה דברים שקשה לאמוד אותם. התלמידים יידעו שהם צריכים לחגור.

לירי אנדי פילדינג:

הדיון בבקשה של משרד התחבורה על התקנה הזאת, והדיון הזה כאן בוועדה, רק חושף את ערוותכם. משרד התחבורה סיים את הדיון בוועדת אלבז עם רשימה ענקית של המלצות, שהן לא רק חגורות בטיחות והם כוללים גם מתכונים זולים הרבה יותר מחגורות בטיחות, שמטרתם היתה להיכנס בתוך האוטובוסים, ושום דבר לא נעשה. למעט אותו חוק של חבר כנסת שהוציא מתוך הדברים של ועדת אלבז את אחד הדברים, והוא לאו דווקא הכי חשוב, והניח אותו על שולחן הכנסת. ועכשיו מתמודדים עם זה וגם את זה רוצים לדחות. את כל הדברים החשובים, המהותיים ביותר להגנה על בטיחות הילדים הניחו בצד. אולי מחכים לעוד חברי כנסת שיניחו את זה ויעודדו את משרד התחבורה לערוך את השינויים האלה. אני לא ראיתי שהיו שינויים בעקבות התקנות האלה.

היו"ר גלעד ארדן:

איפה ראית חבר כנסת שהקל?

לירי אנדי-פילדינג:

להפך. חברי הכנסת הם היחידים שעושים את המלאכה הזאת. ללא חברי הכנסת אני לא רואה שנעשו איזשהם שינויים. יש רשימה של המתכונים, שגם ועדת אלבז המליצה עליהם, שמטרתם להגביר את הבטיחות של הילדים. כולם כאן למדו את האפידמיולוגיה של היפגעות הילדים. המצב הקטלני ביותר, הבעיה העיקרית היא בירידה ובעליה מרכב. יש לזה פתרון, אחד מהם זה הליווי אבל לא רק הליווי. יש מתכונים של חיישנים ושל מצלמות. דברים שהם זולים בהרבה מחגורות הבטיחות והם לא הוטמעו. לא נעשה שום שינוי בנושא הזה. השינוי היחיד שיכול לכאורה לעזור בנושא המניעה בהיפגעות בעליה והירידה מהרכב, כמו ההיבהוב והסימון והאיתות, גם את זה נוח למשרד התחבורה להגיד שבואו נדחה את היישום.

ראובן רוזן:

לצורך הגילוי הנאות אני משמש כיושב ראש בוועדת תקינת מכון התקנים שעוסקת בימים אלה בהכנת תקן לרכב להסעת תלמידים. אני מייצג את עצמי בלבד ואינני מייצג את מכון התקנים. תרשו לי להיות בוטה, אני קורא את הפרוטוקולים של ועדת הכלכלה ולפעמים אני לא מבין אותם. זאת פעם ראשונה שאני נמצא כאן. קראתי את הפרוטוקול של אישור התיקון או הצעת החוק של חבר הכנסת יהלום. בהצעה הזאת יש מספר דברים שנקבעו בפקודה בצורה שאיננה סבירה ולא תואמת גם את המלצות ועדת אלבז, שהגיש את הדוח כשלושה חודשים לפני שהוועדה אישרה את התיקון לפקודה. כמו למשל הנושא של האיתות ופנסי איתות.

אני לא חושב, שהיום מישהו מהחברים יכול להגיד איך הוא מדמיין בעיניו את הצורה של האיתות. איזה פנסים יהיו, היכן יהיו מותקנים, מה תדירות ההיבהוב שלהם, מה הצבע שלהם. אני לא יודע אם מישהו יכול להגיד לי היום, שנתיים אחרי שההצעה של חבר הכנסת יהלום.

אתי בנדלר:

מה עולה מתוך הדברים האלה?

ראובן רוזן:

אני אגיע לזה. בהצעת החוק הזאת נזרקו לאוויר העולם הצעות, למשל, להתקין בגב האוטובוס תמרור עצור. היום אני רואה שמסתובבים אוטובוסים עם תמרור עצור גדול על הגב שלהם, בניגוד קוטבי לתקנות התעבורה והכל בסדר. אני לא יודע מי דואג לדברים האלה.

היו”ר גלעד ארדן:

מר רוזן, יכול להיות שאולי אתה לא מבין כי אולי חסר לך קצת מידע. ככל שאני יודע, בכנסת לא עבר חוק, וזה גם לא תפקידם של חוקים, שנכנס להיבטים המקצועיים איך יהיה הסימון, מה גודלו, כמה פעמים הוא יהבהב בדקה וכו'. אלה דברים שהגורמים המקצועיים ומשרד התחבורה עובדים בדרך כלל מול מכון התקנים ואחרים.

לא ראיתי את הנוסח המקורי של התקנות, אני מניח ששם יש פירוט יותר גדול של המפרט .

ראובן רוזן:

אני יכול להקריא לך. בפקודה כתוב: "מערכת איתות חזותית המיועדת להתריע לפחות לפנים ומאחור בכל עת שדלתות הרכב פתוחות ועומדת בדרישה שקבע השר". הוא קובע כבר מראש שצריכים להיות פנסי איתות, הוא קובע מראש - - -

היו"ר גלעד ארדן:

והתקנה עדיין לא בתוקף.

ראובן רוזן:

מאוחר יותר גם התקנות ניבנו לפי זה.

אתי בנדלר:

אני עדיין לא מבינה מה הטענה?

ראובן רוזן:

התקנה הזאת גם באה בעקבות הפקודה. ועדת אלבז קבעה שהדברים צריכים להיעשות כמקשה אחת. זאת אומרת, יהיה איתות וצריך תקנות שגורמות לאכיפה. .

היו”ר גלעד ארדן:

ועדת אלבז היא רק ממליצה ולא קובעת. אתה לא צריך לצטט אותה כאורים ותומים ומה נעשה מזה ומה לא. אנחנו עוסקים כרגע בחלק שאולי עסקו בו גם בוועדת אלבז, אבל הוא עבר בגלל חוק של חבר הכנסת יהלום. מה ההערה שלך?

ראובן רוזן:

בתקנה עצמה מדובר על פנסי איתות. התקנה הזאת לא מאפשרת שום דבר אחר. משרד התחבורה הגיע לישיבה שהיתה כאן בחודש בפברואר, עם בקשה לאשר למשרד התחבורה לקבוע את המפרטים שיתאימו לדבר הזה. באותה ישיבה היה רק יושב הראש וזה התקבל. בתקנה הזאת אין אפשרות, כפי שביקש משרד התחבורה בזמנו, לעשות מפרט טכני שבאמת יכיל את הדברים הנכונים. למשל, נדרשים פנסי איתות ולא נדרשת מראה שהומלצה על ידי ועדת אלבז. מראה שתאפשר לנהג לראות מסביב לרכב. זה אי אפשר והתקנה הזאת לא מאפשרת שבתקן יהיה הדבר הזה.

אני מבקש שהוועדה תאפשר בתקנה הזאת להרחיב את היריעה לאותם הדברים.

היו”ר גלעד ארדן:

אם היית מתחיל בזה, הייתי מייד אומר לך שאני מקבל את הצעתך ולא היית צריך את כל ההקדמה. אתה צודק.

אני מודה שכנראה לא עשיתי מספיק שיעורי בית. הייתי צריך לקרוא את הפרוטוקול של הישיבה הראשונה, ואני אעשה את זה עד לישיבה הבאה על התקנות האלו. אני רוצה גם ללמוד יותר טוב את התקנה וכיצד היא מופיעה מבחינת המפרט שהופיע, ואם זה חופף את מה שחבר הכנסת יהלום הציע בהצעת החוק. אם תוכלי לתת סקירה קצרה, אני אשמח. מה כתוב בחוק של חבר הכנסת יהלום שצריך להיות ומה כתוב בתקנות מבחינת רמת הפירוט שבאה בתקנות?

חוה ראובני:

התקנות מפרטות מעט מאוד.

היו”ר גלעד ארדן:

"נוהג רכב לא יסיע תלמידים ברכב הסעת תלמידים, ובעל הרכב או מי שהרכב נמצא בשליטתו לא ירשה לאחר להסיע תלמידים ברכב אלא אם כן הותקנו בו: 1. מערכת איתות חזותית המיועדת להתריע לפחות לפנים ולאחור בכל עת שדלתות הרכב פתוחות, העומדת בדרישות שקבע השר. 2. שלט נראה לעין שבו רשומה המילה 'ילדים' בגודל ובמקום ובצורה שיקבע השר, ובלבד שהשלט יותקן ברכב מלפנים ומאחור".

אתי בנדלר:

ואז יש הגדרה להסעת תלמידים.

חוה ראובני:

אנחנו לא מכניסים מפרטים טכניים לתקנות. משתדלים להכניס כמה שפחות דברים כמו צבעים, קצב היבהוב וכדומה. ועדיין זה מפנה לדרישות המתייחסות המופקדות לעיון הציבור. זאת אומרת, עדיין השארנו את זה ברמת דרישות שיאשר השר. קבענו בתקנות חובה: "הנוהג ברכב להסעת תלמידים יפעיל את פנסי האיתות המותקנים בו על פי הדרישות שנקבעו ברכב להסעות תלמידים, בכל עת שדלתות הרכב פתוחות".

למעשה זה עבר לרמת הטכנית של הביצוע. ליצור מפרט טכני שיגדיר את כל השאלות שמר רוזן ציין, שהן השאלות הטכניות שאין מקומן בתקנות. התקן שייקבע יהיה מופקד לעיון הציבור במשרד התחבורה. החוק הזה לא חייב אותנו להוסיף דבר מעבר לפנסי האיתות. יש אכן המלצות נוספות של ועדת אלבז ואני מניחה שנתקדם עקב בצד אגודל בנושא של ההתקנות של אביזרים בטיחותיים נוספים.

היו”ר גלעד ארדן:

בסעיף 70(ה) לא כתוב לוח זמנים ממתי הוא חל.

חוה ראובני:

החוק שיזם חבר הכנסת יהלום, חייב אותנו להגיש תקנות עד 1.12. אנחנו קצת פיגרנו בלוח הזמנים והגשנו אותו בינואר.

היתה לנו חובה להגיש תקנות לביצוע עד ה-1.12, ועשינו את זה באיחור. התקנות הוגשו בינואר, נדונו בפברואר ופורסמו במרץ. עכשיו ירדנו לרמת המפרט. פנסי סימון זאת כותרת. מר רוזן העלה רק חלק קטן מהשאלות שצריך לענות עליהן כאשר מתקינים פנסים: איזה צבע, כמה, איפה, באיזה תדירות וכדומה. סדרה של שאלות טכניות שצריך לתת להן מענה. הן צריכות להתממשק עם מערכות חשמליות אחרות שקיימות ברכב. אולי צריך מערכת אוטומציה בפתיחה וסגירה של הדלתות כיוון שהחובה היא להפעיל אותה. כל הדברים האלה נמצאים בעבודה טכנית שבלעדיה אי אפשר ליישם את זה.

ראובן רוזן:

לפי זה אי אפשר לחייב מראות, למשל.

חוה ראובני:

החוק הזה לא מחייב מראות נוספות, זאת חקיקה נפרדת.

היו”ר גלעד ארדן:

מר רוזן, היא צודקת. החוק שעבר, גם אני חושב שהוא לא מספיק מקיף, אבל זה החוק שעבר. החוק קובע מערכת איתות חזותית. השר רשאי להחליט מה המפרט שאליו זה מתורגם. נכון, בכל הכבוד הראוי, מערכת איתות לא כוללת מראות.

אני רוצה לשאול אותך. אני מבין שאתה לא מייצג כאן את מכון התקנים, אבל האם אתה יודע כמה זמן אמור לקחת לכם להכין את המפרט הזה?

ראובן רוזן:

אני לא יודע להגיד כי תלוי איך הדברים יתגלגלו.

היו"ר גלעד ארדן:

אתם מסרתם את זה למכון התקנים ואחרי שייכתב התקן תורידו את זה לביצוע?

מוני אלימלך:

ועדת המומחים טרם סיימה את עבודתה.

היו"ר גלעד ארדן:

קצבתם למכון התקנים זמן?

עוזי יצחקי:

אני מזמין העבודה ואני משלם. יש פה דוח של מכון התקנים. מדובר בעבודה מאוד מורכבת ומאוד בעייתית. קצבתי זמן עד ספטמבר אבל לא יעמדו בזה לאור מורכבות העניין. לכן באתי לוועדה לבקש בקשת דחייה ולהפריד את הפנסים כדי שמשבוע הבא, כשייגמרו הקייטנות, אני יכול להתחיל לרשום אוטובוסים להסעת תלמידים. בלי זה אני לא אצליח לרשום אוטובוסים להסעת תלמידים.

יש פה דוח מפורט, איזה פנסים איזה צבעים.

היו”ר גלעד ארדן:

קודם כל, אתם לא מציגים שום מסמך שאומר שהכנת התקן תיקח עוד כך וכך חודשים.

עוזי יצחקי:

זאת הערכה שלי. זה מה שאני הקצבתי כמזמין העבודה.

היו”ר גלעד ארדן:

עוזי, עם כל הכבוד. לי יש תפקיד ציבורי לפקח על עבודת הממשלה. באופן פרטי, אני רוצה לרתום את התפקיד הזה לצורך הבטיחות בדרכים. עבר חוק שלדעתי הוא חשוב, של סימון מיוחד לרכבי הסעות תלמידים. שהציבור יידע ויקפיד עוד יותר כשהוא נוסע בסביבתם. בא משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ואומר חכו עם החוק והתקנות שעברו פה, תנו להם לנסוע עוד שנה בלי סימון מיוחד. אני רוצה להיות בטוח במאה אחוז, לפני שאני מאשר שנה או פחות משנה – תסכים איתי שזאת עמדה סבירה בנסיבות הבקשה שלכם. כי אני הייתי יכול עכשיו להתנפל עליכם ולומר למה לא אמרתם את כל זה בישיבה הקודמת של הוועדה. אני מבקש לדעת בוודאות יותר גבוהה כמה זמן זה לוקח ואולי אפשר לקצר את הזמנים. יכול להיות שאם אני אדון בנושא עם השר והוא ייכנס לעניין באופן אישי, אפשר יהיה להכין את זה יותר מהר, כבר היו דברים מעולם.

אני מבקש לדעת יותר מהמסמך שכתב ג'קי רווח. הוא גם לא כתב כמה זמן צריך. הוא כתב שהוא בספק אם זה אפשרי עד 1.9.2006. קודם לקחתם על עצמכם לעשות את זה בכמה חודשים וכעת ג'קי כותב שזה עוד שנה.

אבי גונן:

כשקובעים תקן, שיש לו השפעה על 3 מיליון נהגים, חשוב שזה יתבצע בתקן ישראלי. למה תקן ישראלי? למשל, ישנה הבעיה של המחשבים בגלל שהם בשנת ייצור מסוימת. אבל אלה בעיות טכניות שיכולות להיפתר לאחר זמן מסויים. צריך לקיים גם הליך של שימוע. בתהליך כתיבת תקן נותנים לכל מי שרוצה, שולחים לכל מי שרוצה, את התייחסותו. תהליך השימוע הוא מאוד חשוב. אחד יגיד שזה מסנוור אותו, אחד יגיד שזה מפריע לו בעקיפה. אחד יגיד שזה לא מתריע. תקן, מהניסיון שלנו, לא יכול להיכתב תוך 3 חודשים. מההיכרות שלנו, זמן של שנה הוא זמן מאוד סביר. אני מדבר על דחיה בשנה.

אביטל אפל:

אני יושבת בוועדה במכון התקנים שדנה בנושא של רכבי הסעה. אני חייבת לציין שמשרד התחבורה כבר הגיע אלינו והם בלחץ שהם לא יספיקו עד ספטמבר. אני רוצה להבהיר, החוק לא מחייב תקן. כלומר, הם אמרו שכל התהליך הפורמלי של הכנת התקן הוא בעייתי. לאחר דיונים הם הסכימו שנעביר להם הצעה שבה ישבו המהנדסים. ההצעה הזאת הועברה. מספיק להם מפרט. הם לא צריכים עכשיו לשבת על המפרט. ישבה בוועדה מנהלת מחלקת הרכב של משרד התחבורה והיא אמרה במפורש שהיא לא צריכה לחכות לתקן.

יורם מרציאנו:

נושא הפנסים לא פוגע במהות של נושא בטיחות הילדים. כסגן ראש עיר, ליוויתי את העניין הזה. אני יודע מי מוביל את הילדים שלנו. אולי נתעסק בעיקר, אדוני הסמנכ"ל. איזה חברות מסיעות את הילדים שלנו? כמה ילדים נדחסים בתוך אוטובוסים? איך הם עושים את זה? איך מגישים - - -

היו"ר גלעד ארדן:

חבר הכנסת מרציאנו, אפשר לדון בכל נושא שקשור לבטיחות, רק חבל שכרגע זה לא על סדר היום. אני אשמח לכנס את הוועדה לדיון מיוחד גם בנושא הזה.

אביטל אפל:

ישבה שם מנהלת מחלקת רכב של משרד התחבורה, חוה בן ארי, והסכימה במפורש שלא צריך להמתין עד קבלת התקן. שהרי כידוע, תהליך הכנת תקן הוא תהליך מאוד מאוד ארוך. לכן היא ביקשה שמכון התקנים יגיש מפרט על הפנסים. הוגש להם מפרט ממכון התקנים, שהם אמורים ליישם. הבקשה הגיע, כנראה, כי זה לא הספיק להם עד ספטמבר. אבל בהחלט לא צריך להמתין שנה שלמה כי המסמך הועבר אלינו.

עוזי יצחקי:

מי תקע אותנו?

אתי בנדלר:

הם אומרים דבר כזה. ביקשו ממכון התקנים להכין מפרט כללי לרכב להסעת תלמידים שיכלול בין היתר גם את נושא הפנסים והאיתות. אבל משהסתבר שהכנת מפרט כללי לוקח כל כך הרבה זמן. אמרו: בואו נסתפק כרגע במפרט שמתייחס אך ורק לפנסי האיתות, ותמשיכו במקביל את העבודה על הכנה למפרט כללי.

אביטל אפל:

נכון.

אתי בנדלר:

זה מה שצריך לברר. האם אפשר להפריד את הכנת המפרט. עכשיו נשאלת השאלה האם חובה להמתין להכנת תקן לכל הנושא של הסעת תלמידים או אפשר להסתפק במפרט לנושא של פנסי האיתות?

היו”ר גלעד ארדן:

למה אי אפשר, כמו שעושים בתחומים אחרים, לקבוע שברכבים שמסיעים תלמידים יהיה משהו פשוט יותר שאתם במשרד התחבורה תחליטו עליו?

אבינועם טלבי:

אחרי הישיבה הקודמת, נציגי משרד התחבורה דיברו על זה שהאיתותים הקיימים היום באוטובוסים ישמשו כפנסים מהבהבים. היום הוינקרים הם ענקיים, הם נמצאים במקום מאוד גבוה, וברגע שהם מהבהבים הם מאוד מאוד בולטים. תאר לעצמך, אוטובוס חדש שמגיע מספרד או ממדינה אחרת, יתחילו לקדוח חורים, יפרו את האיזון של המחשב באוטובוס, נזילת מים – זה סיפור מאוד מאוד מורכב. הפנסים היום מאוד ענקיים ונמצאים במקום מאוד מאוד גבוהה באוטובוס.

היו"ר גלעד ארדן:

כל מה שקשור לבטיחות זה מפר את האיזון. אבל כשהיה צריך להוציא די.וי.די עם טלוויזיה, אין שום בעיה למצוא את הדרך לעשות את זה. זה לא הפר שום איזון. לאף רגע לא שמעתי שזה מפר את האיזון. מצאו פיתרון ב"נו טיים".

חוה ראובני:

הוא אדם פרטי והוא ביקש את נושא המראות. אנחנו לא ביקשנו את זה בכלל.

לירי אנדי-פילדינג:

אם מכינים תקן להסעות תלמידים, אי אפשר להתעלם מכל הדברים האחרים. זה לא ראוי. את לא יכולה להרשות לעצמך לומר דבר כזה.

חוה ראובני:

אנחנו לא ביקשנו תקן - - -

לירי אנדי-פילדינג:

את יודעת שבדרך כלל יצרנים מבקשים תקן? התקן נעשה באופן מקצועי.

חוה ראובני:

אנחנו כרגע מדברים רק על יישום חוק ספציפי.

אבי גונן:

אני רוצה לומר מהו התהליך. אפשר לעשות משהו פשוט כמו חיבור הוינקרים הקיימים לדלת ואז הם יהבהבו כאשר הדלת תיפתח. אנחנו חשבנו שראוי לעשות משהו שהוא יותר רציני בדומה לאוטובוסים האמריקאים שמתריעים לפני הכניסה לתחנה כדי שאנשים ידעו בוודאות שהוא הולך להוריד בתחנה. אבל אם אתם רוצים להסתפק במשהו מינימאלי - אני יודע ליישם תקנים בינלאומיים ולא להמציא אותם. לתקנים יש תהליך. אנחנו רוצים להיות יותר רציניים, אז הלכנו לתקן. ראוי שיהיה תקן. אנחנו הזמנו ממכון התקנים תקן ישראלי לפנסים בלבד. פתאום אנחנו מגלים שיש תקן לרכב להסעת ילדים. חוה בן ארי הגענו לוועדה ואמרנו: "מי נתן לכם את הרשות לרשום תקן?" אין לי בעיה לרשום תקן לאוטובוסים, אבל לא במסגרת שלנו. ההזמנה שלנו היתה לאיתות. הבן אדם העלה את עניין המראות, והוא לא מבין בזה, כי יש לנו תקן למראות. אין לי בעיה שיוציאו תקן לועדת אלבז או לכל מה שהם רוצים. אני רוצה רק איתות. הבן אדם הזה עיכב את כל התהליך.

היו”ר גלעד ארדן:

האם הנושא של חיבור הדלת לפנסים האיתות הקיימים מצריך עלות תקציבית גבוהה?

אבי גונן:

להערכתי זה לא סיפור גדול. צריך לבחון מה המשמעות.

מוני אלימלך:

זה עולה 1,000 שקלים לאוטובוס.

היו"ר גלעד ארדן:

זאת אומרת, שאם היינו בשנה הזאת מחילים את התקנה הזאת רק לגבי ההתקנה המינימלית שאתה מדבר עליה ובעוד שנה נעלה רמה ונכין את התקן הרציני הזה, מה יקרה?

אבי גונן:

חשוב מאוד שתהיה אחידות בין כל האוטובוסים. אפשר לעשות את זה בתנאי שכל האוטובוסים יהיו אחידים והאוטובוסים שהתקנו שנה קודם, יצטרכו להיות באותה קונפיגורציה כמו החדשים. למה? כי אני לא יכול ליצור אי אחידות בתאורה. בן אדם אחד יחשבו שזה ילדים ופתאום הוא יראה איתות אחר והוא לא יידע שזה ילדים.

היו"ר גלעד ארדן:

התכוונתי שהמפרט שהם יקבעו יתווסף. אתה בסך הכל מדבר על כך שיחברו את הוינקרים הקיימים היום לדלת וכשהדלת נפתחת זה יהבהב.

מחר בבוקר הוא יכול לבטל את מה שהוא הזמין ממכון התקנים ולהגיד אני מסתפק בחובה הזאת. לכאורה הוא צודק. אם הייתי פה, לא הייתי מאפשר לזה לעבור ככה.

חוה ראובני:

החוק לא כותב תקן. בכוונה לא כתבנו כי לא רצינו לכבול את עצמנו.

היו"ר גלעד ארדן:

מערכת איתות זה דבר מאוד כללי.

יוסף דיין:

4 וינקרים הקיימים כיום - למי זה ייתן מה? אף אחד לא יודע מה זה. זה לא משיג כלום. 4 וינקרים זה לחירום בלבד, זה לא להורדת ילדים.

עודד שאולוף:

אני חושב שהפנסים צריכים להיות מדגם אחיד. כי בעוד שנה, בעוד שנתיים, בעוד 5 שנים, יגיעו אוטובוסים עם פנסים אחרים. כולם במדינה הזאת צריכים לדעת שהפנס הזה מאיר וגם בעוד שנתיים ובעוד 10 שנים הם יגיעו עם אותם פנסים. לא יכול להיות דבר אחר.

ראובן רוזן:

כנראה שהובנתי לא נכון. אני רוצה לחזור בחזרה. כשהצעת התקנה הוגשה על ידי משרד התחבורה, היא הוגשה באופן כללי. בישיבה שהתקיימה בפברואר השנה, יו"ר הוועדה היה חבר הכנסת אמנון כהן. אני ביקשתי להרחיב, לתת למשרד התחבורה, שזה הגוף המקצועי, לקבוע מה יידרש לאותו אוטובוס בהתאם להנחיות של ועדת אלבז ולא להגביל אותם רק פנסים או רק משהו אחר.

היו"ר גלעד ארדן:

זה באמת לא משנה מה חבר כנסת כהן אמר. משנה מה הנוסח.

חוה ראובני:

רצה לברך ויצא מקלל. רצית לתת יותר ובסוף נשארנו גם בלי תקן לפנסי איתות. הכוונה היתה טובה, רצית לתת תקן רחב אבל התוצאה היא שיש לנו תקן אותו אנחנו צריכים בדחיפות, אין לנו אותו.

ראובן רוזן:

אני לא מבין את מה שאת אומרת.

היו”ר גלעד ארדן:

מר רוזן, אני אסביר לך מה אומרת היועצת המשפטית. אני סבור שאתה אולי מבין בתחומים שקשורים למקצוע שלך, אני לא בטוח שאתה מבין מה המשמעות של פרוטוקול ישיבת ועדת כלכלה מול מה שבסוף נכנס בנוסח של חוק או תקנות.

אני פה יכול לתקן את כל העולם, להגיד פה לכל אחד מה צריך להיות. זה לא מחייב אף אחד. מה שמחייב זה מה שכתוב בסוף. מה השר חתם והוועדה אישרה, מה הכנסת הצביעה – אלה דברים שמחייבים.

פה בחוק שמונח על שולחן הוועדה כתוב מערכת איתות חזותית לפנים ולאחור, נקודה. אני לא יכול לחייב אותם כרגע בשום דבר אחר בהסעת תלמידים, מעבר לדבר שהוא נכנס בגדר הפרשנות של מערכת איתות חזותית לפנים ולאחור. זה הכל.

אז אתה ואני יכולים להסכים שזה לא מספיק, שהיה צריך יותר, זה לא משנה. עכשיו המצב הוא שהם מבקשים לדחות בשנה והם טוענים שהוועדה שלך חורגת מהסמכות שלה ודנה גם בדברים שאני אולי חושב שהם חשובים, אבל אי אפשר לחייב כרגע את חברות ההובלה.

ראובן רוזן:

חבל מאוד, כי הוועדה תעשה בדיוק מה שיאמרו לה לעשות. הבעיה היא שהגברת חוה בן ארי אמרה שיש פקודה ויש תקנות שכובלות את הידיים ויכולה לעשות רק את זה. היא היתה רוצה כן להוסיף את המראות. המראות זה הוצאה נוספת של 80 שקל, והמראה מאפשרת לנהג לראות את השטחים המתים. למועצות האזוריות יש את ההתקנים הללו מזמן. אי אפשר להגיד רק איתות.

היו”ר גלעד ארדן:

אתה לא קובע מה אפשר להגיד. דעתך לא קובעת בעניין הזה. מה שקובע זה מה שכתוב בחוק ובתקנות.

ראובן רוזן:

אני מבקש מהוועדה הזאת להרחיב את ההיתר ולאפשר למשרד התחבורה להתקין כל מה שצריך להיות מחוץ לאוטובוס על מנת להבטיח את הביטחון של התלמידים.

קריאה:

אתה מבקש את זה בשם משרד התחבורה? הם לא מבקשים את זה.

היו"ר גלעד ארדן:

אני לא מבטל לחלוטין את מה שאמר מר רוזן. הרי מה יקרה? יהיה תקן, שלטעמי הוא לא מספק, וגם אם נגיש עוד הצעות חוק או עוד יוזמות להגביר את הסימון של הרכב בצורה כזאת או אחרת, יגידו שאי אפשר לבוא כל שבוע ולהוסיף עוד משהו.

מלכתחילה הניסוח פה היה צריך להיות רחב יותר. לצערי, זה לא מה שקרה. אני בכלל לא בטוח שהשר יכול להרחיב את זה בתקנות. אני לא בטוח שהשר יכול לחייב אותם, במסגרת החוק הזה, להוסיף את זה. יכול להיות שהוא יכול למצוא מסלול אחר.

חוה ראובני:

לא הבאתי איתי את טיוטת התקנות שהתגלגלו לתיקון 7, אבל, למיטב זכרוני, הנוסח של הגדרת רכב הסעת תלמידים, שאנחנו ביקשנו בזמנו, היה נוסח הרבה יותר רחב.

ראובן רוזן:

זה בדיוק מה שאני מבקש מהוועדה לאשר היום.

אתי בנדלר:

אבל הוועדה לא מוסמכת.

חוה ראובני:

פה בוועדה צימצמנו אותנו.

ראובן רוזן:

בגלל שישב פה חבר הכנסת כהן ולא אישר את זה.

חוה ראובני:

ברגע שזה לא אושר, זה לא קיים. הוועדה יכולה לאשר רק אם השר מבקש.

רותם זהבי:

אני מציע שתפנה לשר התחבורה לבחון את העניין מחדש וימליץ לך על לוח זמנים.

לירי אנדי פילדינג:

יש פתרון טכני לנושא האיתות. משרד התחבורה בחר לעשות את זה דרך תקינה, שזה אפשרי. אפשר גם לא דרך תקינה אלא על ידי המלצה למפרט טכני. מה שמשרד התחבורה יבחר, זה ראוי וזאת זכותכם. הבעיה היחידה היא מה בסופו של דבר התכולה של התקינה? מה השם של התקן הזה? אם השם של התקן הזה ידבר על בטיחות הסעות תלמידים בכלל אבל זה יכלול רק את שתי הדרישות הללו, זה לא ראוי. זה לא ראוי מבחינה ציבורית. לכן, אני הייתי מצפה ממשרד התחבורה, אכן לפתור את הבעיה כמה שיותר מהר את התקינה או המפרט הטכני, לגבי התקנה שכבר עברה, ולהזמין ממכון התקנים, או בדרך אחרת, את אותו מפרט שמדבר על הסעה בכלל, שמשמעותו יישום המלצות נוספות שעלו כבר על ידי המומחים.

יעקב נחום:

בנושא הרכבים העירוניים. אם משרד התחבורה רוצה לדחות את התקנה בשנה, אז אני מבקש שבאותו הקשר ידחו את נושא חגורות הבטיחות באוטובוסים העירוניים.

היו”ר גלעד ארדן:

אני לא מקיים היום הצבעה.

עוזי יצחקי:

אדוני היושב ראש, אנחנו חייב היום הצבעה.

היו”ר גלעד ארדן:

עוזי, אתה רואה מה קורה.

עוזי יצחקי:

זה אומר שאני לא רושם אוטובוסים להסעת תלמידים.

היו"ר גלעד ארדן:

זה אומר שמי שלא עשה בדיקה מספיקה בזמנו, אז יהיו לו בעיות בהמשך.

חוה ראובני:

זה יעשה בעיות לנהגים שהם ימצאו את עצמם עבריינים.

היו”ר גלעד ארדן:

שום דבר לא מונע מכם להביא תקנות מתוקנות ואני אצביע עליהם בעוד שבוע או בעוד שבועיים.

עוזי יצחקי:

מה לתקן?

היו"ר גלעד ארדן:

טוב, אתה רוצה שאני אנעל את הישיבה ולא תדעו, אז בסדר. אתה התרגלת היום לקטוע אנשים באמצע דיבורים. אני עוד לא הספקתי להגיד מה אני רוצה. תן לי לסיים ואז תבין מה אני רוצה.

אני לא אצביע היום על התקנות. ברגע שתעשו עבודה, ותכף אני אגיד מה אני מבקש, תחזרו לוועדה ונקיים הצבעה על התקנות. אולי בעקבות מה שאגיד תרצו לשנות כמה דברים.

אני חושב שהתוצאה הזאת כרגע של דחיה בשנה - אגב, לא הבנתי איזה בעיה זה יוצר, ממילא אתה מבקש לדחות את זה בשנה. אתה מתכוון לא לרשום את זה לצורך החגורות, הבנתי.

מבחינתי, אני לא בפגרה. אם תרצו, אני אצביע על זה בעוד שבוע או שבועיים. אין לי בעיה לקיים דיון בפגרה, ברגע שתחזרו עם שיפור בתקנות. אני חושב שלוח הזמנים שאתם מבקשים, של שנה, הוא ארוך מידי. אני רוצה לבוא בדברים עם השר ולראות איך אפשר לקצר. יכול להיות שאפשר לעשות הפרדה. מצד אחד, לצמצם את הזמנת העבודה ממכון התקנים להזמנה שמגדירה בדיוק שבמקרה הזה אנחנו מדברים אך ורק על מערכת איתות. יכול להיות שמערכת איתות זה גם שלט עצור גדול אדום. אתם תגדירו להם את הכיוון שאתם רוצים.

אני מבקש שבמקביל, משרד התחבורה יחזור לכאן ויחשוב בינתיים אם הוא מוכן לעשות הזמנה נפרדת, לא חייבים ממכון התקנים. אני בטוח שהיועצת המשפטית יכולה למצוא את המסלול לחייב. הרי למה הגענו לחוק ראשי של הכנסת בעניין הזה? כי משרד התחבורה לא עשה את זה ביוזמתו. הרי ברור שבסמכות השר בתקנות, מכוח פקודת התעבורה, גם לחייב סימונים מסימונים שונים, כלי רכב פרטיים וכלי רכב ציבוריים. אני צודק?

אתי בנדלר:

סעיף 70 הוא רחב דיו.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מבקש שתחזרו. ארגון בטרם צודקים בעניין הזה. אם תחזרו ותגידו שמבחינתכם זה מספיק, נצביע על התקנות. אני רוצה בישיבה הבאה שיבוא מנהל מכון התקנים, שיגיד כמה זמן הוא קוצב לעניין הזה. אני מבקש שגם אתם תבדקו את עצמכם בהנחה שהזמנת העבודה תצומצם רק לנושא של פנסי איתות. מבחינתי, גברתי מנהל הוועדה, אפשר לקבוע מועד לדיון בעוד שבוע שבועיים ותנסו לחשוב על העניין הזה.

בנוסף, אני מבקש לבחון את מה שמבקש אגד בקשר לאבחנה בין הסעות עירוניות להסעות בין עירוניות. יכול להיות שיש מקומות שאפשר להגדיר כהסעות עירוניות פרופר. בעניין הזה תהיה הדרגתיות בחובה ל-2008. אני מבקש שתשקלו את הדבר הזה.

עוזי יצחקי:

אפשר לבקש הארכה ולאשר לשלושה חודשים? אני מבקש ארכה לשלושה חודשים במקום שנה. אנחנו נתכנס ללוח הזמנים הזה. כמו שאתה אומר, אם הם לא יעמדו בזה, אנחנו נלך לגורם אחר לעשות את זה. אני מבקש בשבוע הבא להתחיל לרשום אוטובוסים. נגמרות קייטנות, זה ידפוק לנו את העניין של החגורות.

שוש ימין:

הם לא יספיקו לעמוד בהתקנות. איך הם יספיקו בשלושה חודשים?

יוסי כהן:

אנחנו עכשיו מכניסים את האוטובוסים פעם אחת לחגורות, ואחרי זה נצטרך להכניס אותם לפנסים. ותוך שלושה חודשיים פעמיים להוריד אוטובוסים מהקו, לא נעמוד בזה. אני חושב שצריך לפחות חצי שנה.

היו”ר גלעד ארדן:

לגבי החובה של הנהג לחגור חגורה, החובה נכנסה לתוקף?

חוה ראובני:

היא תיכנס לתוקף ב-1.9.

היו”ר גלעד ארדן:

אז לגבי העניין הזה, פה לא מדובר בדחיה, מדובר בביטול. זה גם דבר שאני רוצה לבחון אותו עם השר.

אני מוכן, במידה ומשרד התחבורה יסכים, שיוכן נוסח לגבי החלק השני של הסימון והאיתות, שבעניין הזה נדחה בשלושה חודשים, כפי שמשרד התחבורה ביקש.

אנחנו נצביע עכשיו על דחייה בשלוש חודשים לגבי יישום חובת הסימון.

באשר לחובת הנהג, זה הדבר השלישי שאני מבקש, אז דיברנו: 1. על ההפרדה בהזמנות העבודה; 2. הנושא של ההסעות העירוניות; 3. אני מבקש לקבל עמדה, אני גם אבוא בדברים עם השר, לבחון מחדש את עמדתכם לגבי נהגים בהסעות תלמידים. אני רוצה קצת ללמוד יותר את הנושא ובישיבה הבאה נצביע בעניין הזה.

חוה ראובני:

אז תקנה 8 מאושרת בשינוי של התאריך ל-1.12?

היו”ר גלעד ארדן:

אמת, אבל עדיין לא קיימתי הצבעה. מי בעד תקנה 8?

הצבעה

בעד – רוב

מתנגדים – אין

נמנעים - אין

אבינועם טלבי:

אני רוצה להעיר הערה לא פופולרית. מטילים על 3,600 אוטובוסים את כל התקנות של חגורות, פנסים, שלטים וכל מה שקשור לבטיחות, וזה הכל בסדר. אבל לא יכול להיות שממשלת ישראל במשך 4 שנים לא תשלם שקל על התייקרויות על נסיעות. היום עושים נסיעה של רכב 14 מקומות ב-37 שקל. אוספים 10 תלמידים מ-07:00 בבוקר עד 08:00 ב-37 שקל, כי זה היה המחיר לפני 4 שנים. לא יכול להיות מצב כזה. אלה תעריפים שלפני 4 שנים. אוסרים עלינו להגיש מחירים מעודכנים. אני חושב שצריך לראות גם את הצד הזה. דורשים מאיתנו לממן את הדברים האלה וזה לא הוגן.

יעקב גבאי:

אתם צריכים לפנות למשרד המסחר והתעשיה ולמשרד התחבורה.

היו”ר גלעד ארדן:

אני לא מכיר את הנושא. אני יכול להזדהות עם המצוקה שלכם. אני לא מכיר את הנושא והוא לא בסמכותי.

שוש ימין:

למען האיזון ההוגן, גם משרד החינוך מבין ומכיר את המצוקה של הקבלנים, אבל יש החלטת ממשלה על הקפאת מחירים ותקציבים כך שידינו קצרה מלהושיע.

היו”ר גלעד ארדן:

שוב, אני לא מכיר את הנתונים ואני מסייג את דבריי. העובדה היא שהממשלה כן מורידה מע"מ, לא לאוכלוסיות ממוקדות, והמע"מ הזה כלל לא יורד, כי ראינו שרוב הסוחרים לא מורידים. אבל הממשלה מוציאה מכרזים שבסופו של דבר גורמים לאנשים לזכות בהם. אחר כך, ואנחנו מכירים את התהליך, לא עומדים, ואף אחד לא מעמיד אותם לדין. ומי שמשלם את זה? בסופו של דבר פה זה גם הבטיחות. אנחנו לא בממשלה אבל נמשיך לומר את הדברים האלה.

הישיבה נעולה, תודה רבה.

אתי בנדלר:

לפני שמסיימים אני רוצה שיהיה ברור גם לפרוטוקול. תקנה 1 לא מאושרת.

היו”ר גלעד ארדן:

נכון.

אתי בנדלר:

תקנה 2, שמדברת על הוספת תקנה 8 לתקנות העיקריות, מאושרת, בהבדל שבה במקום 1.9.2007 יבוא 1.12.2006 והתאריך העברי בהתאם.

היו”ר גלעד ארדן:

אמת. הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה 13:55**