# **הכנסת השבע - עשרה** נוסח לא מתוקן

**מושב ראשון**

**פרוטוקול מס' 70**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום רביעי, כ"ז באלול התשס"ו (20 בספטמבר 2006), שעה 10:00**

**סדר היום**: תקנות התעבורה (תיקון מס'...), התשס"ו – 2006 בדבר טרקטור משא

**נכחו:**

חברי הוועדה:

גלעד ארדן – מ"מ היו"ר

רוברט אילטוב

אבישי ברוורמן

אלי גבאי

אבשלום וילן

יעקב כהן

רונית תירוש

מוזמנים:

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

שוקי שדה – מנהל אגף הרישוי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

חווה בן ארי – מנהלת אגף רכב, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

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

עו"ד יעל קינן מרקוביץ – מנהל הכנסות המדינה, סגן היועץ המשפטי, משרד האוצר

רב פקד רוני לוינגר – קצין תביעות באגף התנועה, המשרד לביטחון פנים

אבישי וזה – מרכז מקצועי ראשי – אגף למיכון וטכנולוגיה, משרד החקלאות ופיתוח הכפר

אריה כרנדיש – ראש מדור בטיחות, התאחדות חקלאי ישראל

חגי צברי – מנהל ביה"ס לטרקטורים מו"א תמר, התאחדות חקלאי ישראל

יוסף דיין – קצין בטיחות, מו"א לב השרון, התאחדות חקלאי ישראל

אבי גולן – יו"ר ארגון מורי נהיגה

דני מדר – יו"ר ארגון נתניה, ארגון מורי נהיגה

אורי שחר – מועצת התלמידים והנוער הארצית

שלומי וינברגר – מועצת התלמידים והנוער הארצית

דוד בוקר – מרכז ועדה, אגוד קציני הבטיחות והתעבורה

מנשה פרידמן – חבר מועצה, אגוד קציני הבטיחות והתעבורה

גדי אבירם – חברת מטרו, איגוד לשכות המסחר

נועה גונן – איגוד יבואני הרכב

דורי מנור – מנכ"ל חב' דוד לובינסקי – איגוד יבואני הרכב

יולי ירדני

אמנון צור – מנכ"ל ויו"ר "טומגו"

גיל הכהן – תומקר – יצרנית טרקטורי משא

ליאור גולדברג – תומקר – יצרנית טרקטורי משא

אהוד ענבר – מרכז השלטון המקומי

זאב בנצקי – מורה נהיגה לטרקטורים

ייעוץ משפטי: אתי בנדלר

מנהלת הוועדה: לאה ורון

רשמה וערכה: יונה רייטמן – חבר המתרגמים בע"מ

**תקנות התעבורה (תיקון מס'...), התשס"ו – 2006 בדבר טרקטור משא**

היו"ר גלעד ארדן:

בוקר טוב לכולם, אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה, הנושא הראשון שעל סדר היום הוא תקנות התעבורה, תשס"ו – 2006, בדבר טרקטור משא. השתלשלות האירועים בנושא טרקטור משא, המכונה גם בשמות Mule, Ranger, Tom-car. הלשון החוקית קוראת לו טרקטור משא וכך נכנה אותו בישיבה, כדי לא לתת יתרון מסחרי לאף יבואן.

לפני כשנה, דומני, הביא משרד התחבורה תקנות לאישור לוועדה, תקנות שסוף-סוף מסדירות את כל הנושא ואת האבחנה בין טרקטורון, שמורשה לנסוע אך ורק בשטח, לבין טרקטור משא שעולה גם על הכביש וכיוון שכך, נתבקשנו לאשר שאותם נהגים שינהגו בטרקטור משא, יצטרכו לעבור דומני שמונה שיעורים, ואיזה שהוא מבחן שיאושר על-ידי ראש, מנהל אגף הרישוי, ומנהל אגף הרישוי גם מוסמך על-ידי הוועדה לקבוע מיהם בתי-הספר שיוכלו באמת ללמד את אותם שיעורים. עד כאן תיארתי נכון את המצב? זה היה לפני למעלה משנה, הוועדה אישרה, בשונה מבקשת משרד התחבורה להעלות את הגיל של הרישיון דומני ל- 17, ולהתחיל ללמוד בגיל 16 וחצי, הוועדה אפשרה להתחיל ללמוד כבר בגיל 16, ולהשיג את הרישיון בגיל 16 וחצי. התקנות בעצם נכנסו כבר לתוקף, ומספר בתי-הספר כבר הכשירו טרקטורוני משא ללימוד נהיגה.

כעת מונחת בפני הוועדה בקשת שר התחבורה והבטיחות בדרכים לאשר תקנות חדשות שבאופן עקרוני מדברות על כך שטרקטורון משא, אם התקנות הללו יאושרו, לא יוכל כלל לנסוע בכביש, פרט לנהיגה בתחומי מושב או קיבוץ או לשם חצייתו והשינוי הזה ממה שאושר לפני כשנה מנומק בכך שלאחר שהמשרד למד עוד את הנושא, מסתבר שהמון צעירים משתמשים בכלי הזה, הם נוהגים בצורה משולחת רסן ונגרמו תאונות רבות, ביניהן קטלניות והשר כותב שברחבי העולם כלי רכב מסוג זה מוגבלים לנהיגה בשטח בלבד, לא בכביש.

אבקש ממשרד התחבורה להציג את עמדתו ולהציג נתונים על מספר התאונות גם הרבות וגם הקטלניות שאירעו ושהיו מעורבים בהן טרקטורוני משא ואבקש שהמשרד יציג גם באיזה מקומות בעולם טרקטורוני המשא מוגבלים לנהיגה בשטח בלבד. תפקיד הכנסת, כידוע לכולנו, זה גם לפקח על פעילות הממשלה ואנחנו לא חותמת גומי ואם אנו נדרשים לאשר תקנה כלשהי, שכמובן היא די דרקונית כי היא לוקחת נושא מסוים ואוסרת אותו לחלוטין, נושא שהיה מותר עד כה, אז גם אני שמשתדל לפעול בנושא בטיחות בדרכים, תמיד צריך לשאול את עצמי האם יש דרך אחרת, פחות פוגענית, להשיג את אותה מטרה שכולנו חפצים בה והיא הבטיחות בדרכים. הרי גם לדוגמה, כשאושר נושא האפוד הזוהר ונפגעו אנשים בשולי הדרך, אפשר היה להגיד מעתה ואילך אסור יהיה לאנשים ללכת בשולי הדרך או למצוא דרכים אחרות פוגעניות מאוד, אבל אנחנו משתדלים לאזן בין חירויות ואין ספק שיש גם חירות ליבואנים ויש חירות לאנשים שרוצים לנהוג באותו טרקטורון משא לעשות כרצונם. ולכן בבואנו להתקין תקנות, עלינו להיות בטוחים שאין דרך אחרת, אולי מצומצמת יותר, להשגת המטרה. יש רעיונות אחרים שהם רעיונות ביניים ואני מניח שהם יעלו על השולחן.

אבשלום וילן:

הערה לסדר בשני סעיפים. האחד – דייקת בדבריך שאישור התקנות בוועדה לפני כמעט שנתיים, יצר מצב פרדוקסאלי, אני מדבר כיושב-ראש השדולה החקלאית בכנסת. ברוב בתי-הספר החקלאיים של ההתיישבות העובדת, קיבוצים, מושבים, משום מה שוכחים פה מושבות חקלאיות, בדרך-כלל מקובל איפה שנערים עוסקים בחקלאות, שעד גיל 16 שכולם יעברו רישיון טרקטור מסודר, כדי שתופעה שילדים בגיל צעיר מתחילים לעבוד בעבודות חקלאיות לא עושים רישיונות והיה בלגאן. לכן, בכל מועצה אזורית הוסמך מורה נהיגה לטרקטור שהיה עובר בין בתי-הספר ומעביר את כל הילדים, במסגרת שיעורי בתי-הספר, את הקורס התיאורטי והמעשי וכך יצא שכמעט כל מי שרצה, מיישוב חקלאי, קיבל רישיון. מגיל 16 התחילו לנהוג.

בהתקנת התקנה הקודמת לא חשבו להודיע לאותם מורים שיעבירו גם רישיון לטרקטור משא ואין להם הכשרה לכך, אין להם את הכלים, זה כבר דרגה אחת מעל, זה כמו רכב, נוצר מצב שבו חלק גדול מהמורים האלה הפסיקו ללמד. פניתי למשרד התחבורה דרך ועדת הכלכלה, אמרתי – ראו, עשינו טעות. במקום להגביר את הבטיחות ולעשות סדר, פנו אלי מבית-ספר מקווה ישראל ומועצות אזוריות שהמורים שמלמדים אינם מוסמכים לטרקטור משא, הם לא יכולים להעביר את זה, זה צריך להיות מורה לנהיגה, ופשוט בשנתיים האחרונות חלק גדול מבתי-הספר בהתיישבות העובדת שהיו מעבירים רישיונות נהיגה לטרקטור לכל התלמידים, הפסיקו לתפקד.

בשם הטוב מאוד קלקלנו את הדבר האלמנטארי שמסתובבים, ואני אומר זאת באחריות מלאה, כמי שרואה זאת מקרוב, מסתובבים ילדים בהתיישבות העובדת, נוהגים על טרקטור ללא רישיון.

היו"ר גלעד ארדן:

בגלל שהם לא מוסמכים להכשיר לטרקטור משא, הם הפסיקו גם להכשיר על טרקטור?

אבשלום וילן:

כל רישיון טרקטור מחייב גם היום על טרקטור משא ואין להם אישור לזה.

שוקי שדה:

זה משהו אחר לחלוטין.

אבשלום וילן:

זה לא. הא בהא תליא. אם אני פונה אליכם כיושב-ראש השדולה במשך שנה וחצי ואתם מושכים אותם באף, אז עכשיו אני אומר לא יעבור פה. אני אדאג. יש לי זכות וטו. אני אדאג שהסיפור הזה, שאתם לא תתייחסו לפנייה וקיימתם דיון ונפנפתם אותי ואני אומר – הילדים בהתיישבות העובדת לא עושים רישיונות, משום שלמורים אין אישור לטרקטורון, אין להם אישור, והבטיחות נפגעת ואתם יושבים במגדל השן ולא מעניין אתכם. אתם לא פותרים,

היו"ר גלעד ארדן:

אני קודם רוצה להבין את הבעיה, בסדר?

אריה כרנדיש:

התייחס חבר הכנסת אבו לנושא הטרקטורון והטרקטור. כשישבנו פה לפני שנתיים,

היו"ר גלעד ארדן:

נעשה סדר. יש שלושה כלי רכב,

אריה כרנדיש:

יש ארבעה.

היו"ר גלעד ארדן:

טרקטור, טרקטורון, טרקטור משא ו-?

אריה כרנדיש:

וטרקטור שטח.

היו"ר גלעד ארדן:

עכשיו על סדר היום והדברים בהחלט קשורים זה בזה ולא ניתן לומר אחרת, על סדר היום עכשיו לפחות כפי שציינתם הוא טרקטור משא ואבו מדבר על הטרקטורון וכשישבנו פה בוועדה וזאת היתה הכוונה ובסופו של דבר לא יצא מפה. היתה כוונה שנערים בגיל 16, שנוסעים על טרקטורונים בהתיישבות, איננו רוצים שייסעו בלי רישיונות, אנו רוצים שהם ילמדו, ברצוננו להגביר את הבטיחות אז דרשנו וביקשנו, הוועדה הסכימה להוריד את הגיל ל- 16, שאפשר לנהוג על טרקטורון, בהתאם למה שהיה בתחום הקיבוץ והמושב ודרכים, ולקבל הכשרה של טרקטור. כלומר, הוא חייב להוציא רישיון על טרקטור. ביקשנו שנושא הטרקטורון יהיה כתוב ברישיון הנהיגה של הטרקטור כהיתר.

ביקשנו הפרדה, אמרנו – אם בא נער ורוצה והאבא שלו אומר – אדוני אני צריך אותך במשק לנושא הטרקטור, אל תכריח אותו, אתה, משרד התחבורה או המדינה, שהוא חייב באותה הזדמנות גם לעשות את הרישיון על טרקטורון. אותו דבר בכפרי נוער, יש עשרות כפרי, יש למעלה מ- 50 כפרי,

היו"ר גלעד ארדן:

מה צריך היום בשביל טרקטורון?

אריה כרנדיש:

בשביל טרקטורון, אתה מחייב אותו לעשות רישיון על טרקטור ועל טרקטורון ביחד. ובתי-הספר הונחו ולכן זה מה שאבו אמר – בתי-ספר הונחו לעשות רישיון משותף לטרקטור וטרקטורון ואנחנו דרשנו, אמרנו – זה לא נכון מבחינת הבטיחות. פנו אלינו עשרות הורים, גם בתוך המושבים ובעיקר בכפרי הנוער החקלאיים שמשרד החינוך, המינהל לחינוך התיישבותי מלווה אותם, המפקח, קיימנו עשרות דיונים, אמרו – אנחנו, הייעוד שלנו של כפרי נוער הוא ללמד את הנוער חקלאות ולכן יש לנו כלים חקלאיים, לא טרקטורונים. הילדים אצלנו בפנימיות. כשההורה שומע שהילד שלהם חייב ללמוד בבית-הספר החקלאי גם על טרקטורון, זה התנאי שייתנו לו רישיון לטרקטור כדי לעבוד, הם לא מסכימים. אז מה אנחנו עושים? סוגרים את כפרי הנוער? וכך גם במושבים.

היו"ר גלעד ארדן:

אתם בעצם רוצים שההפרדה תהיה הפרדה, טרקטור לחוד טרקטורון לחוד.

אבשלום וילן:

זה מורים שונים וזה כלים שונים?

היו"ר גלעד ארדן:

זה לא שיקול. השיקול אם זה כלי שונה שאופיו שונה.

אבשלום וילן:

זה כן שיקול, כי היסטורית הוכשרו מורים לנהיגת טרקטור, בכל מועצה אזורית, בכל כפר נוער.

אתי בנדלר:

השאלה אם בטיחותית זה רכב שונה או לא רכב שונה.

אבשלום וילן:

זה רכב שונה. הבעיה היא פה שבמקרה דנן פשוט אני יודע מתוך פניות אלי, שילדים בני 16, כתוצאה מהשינוי הזה ובלי שהיתה הכשרה מתאימה, הפסיקו לעשות רישיונות על טרקטור ואם מדובר על בטיחות בדרכים, זה פסול. יש יותר מדי בני נוער בשנתיים האחרונות, מאז צאת התקנה, שלא עושים רישיון על טרקטור ונוהגים, בקיבוצים או במושבים או במושבות, וזה פסול. מוכרחים לפתור את זה. אני שנה וחצי פונה ומקבל מכתבים מנומסים שלא עושים עם זה דבר, ועל זה אני מתקומם. לא אמרו – בואו נפתור, בואו נקרא לאריה כרנדיש שאחראי על הנושא הזה בהסתדרות החקלאית ישראל, ונפתור את הבעיה. לא הגענו לפיתרון משך שנתיים. ובטיחות, אינני צריך לקבל מכתבים מרב-אלוף במיל'. אני במיל' וגלעד יושב-ראש, אחראים בפועל, לא במיל', אחראים על הדברים האלה כנציגי ציבור. כאן משחקים בחיים של ילדים. אז צריך לחכות שיקרה איזה אסון ותהיה כתבה בעיתון ותוקם ועדת חקירה, ועדת בדיקה? למה? שנתיים דוחים ולך ושוב. לכן אני מתפרץ. זה אחד.

למה אתם כותבים פה כל הזמן, גם בהערות של הרב-אלוף במיל', מושב וקיבוץ. יש גם מושבה, יש ישובים חקלאיים. ואם אתם מביאים דין, אז אני כיושב-ראש השדולה, מבקש תכניסו את כל סוגי היישובים. מחר ייתנו פטור לקיבוץ ולמושב, יבוא למישהו מיקנעם, יגיד – סליחה. אני בחקלאות אז לי אסור לנסוע בתחומי היישוב? או מיבנאל, והם צודקים. או כפר ערבי. גם פתח-תקווה. יש. יש עוד חקלאים בפתח-תקווה?

שוקי שדה:

את נושא הטרקטורים וטרקטורונים וטרקטור משא צריך להפריד למספר תחומים וככה עשינו בחקיקה, באמת לעשות עם זה אחת ולתמיד סדר, היה בזה בלגאן אימים, כל אחד נהג, כל אחד השתולל ועשה מה רוצה, כולל טרקטורונים בעיר. במסגרת החקיקה עשינו הפרדה מוחלטת בין רכב או טרקטורון או טרקטור שנוסע בשטח לבין רכב או טרקטורון שנוסע על כביש ואז קבענו שנושא הטרקטורון, טרקטורון הוא רכב שטח, מבחינתנו, הוא ייסע רק בשטח ותו לא. אבל כדי להכשיר אותו, את אותם האנשים, אמרנו – מאחר וכל הפעילות של טרקטור וטרקטורון זהים מבחינת צורת עבודתם, הכנסנו אותם למסגרת בית-ספר של טרקטור והיום כל רישיון, כל אדם,

היו"ר גלעד ארדן:

מה זאת אומרת זהים?

שוקי שדה:

הכוונה היא בשטח לא על כביש, אלא עיקר המעמסה שלו, העבודה היא בשטח ולא בכביש.

היו"ר גלעד ארדן:

כמו שתגיד אופנוע ורכב פרטי, שניהם נוסעים על אספלט אז שניהם אותו דבר מבחינת רישוי, ולא היא. זה מאפיינים משלו וזה משלו. אני באמת שואל כדי להבין, כי טרקטור זה לא כמו טרקטורון, אני לא מכיר טרקטורים או שאינני יודע, שמתהפכים ונוסעים ב- 80, 90 קמ"ש.

אבשלום וילן:

טרקטורון יותר דומה לאופנוע, מבחינת תכונות.

שוקי שדה:

הכוונה לקשור אותו לתהליך של לימוד נהיגה. ישנם מספר בתי-ספר במדינה שהעיקריים בהם זה בעיר ובמסגרת של טרקטור. יש אחרים, אבל אלה העיקריים. כדי לסווג אותו באיזה בית-ספר, לקחנו אותו והכנסנו לבית-הספר של טרקטור, כי פחות או יותר הערכים שלומדים על טרקטור לומדים גם על טרקטורון, כי זה בכל-זאת שטח. ואז הגדרנו שכל פעילות של ילד שרוצה ללמוד על טרקטור, חייב ללמוד גם את הנושא של טרקטורון, לאור זאת שיהיה לו רישיון נהיגה מסודר ואז באו אנשי המושב,

אתי בנדלר:

ואם הוא רוצה רישיון רק לטרקטור ולא לטרקטורון, למה הקשירה הזאת?

שוקי שדה:

זה הגבלה במסגרת הסך-הכל ביצוע רישיון הנהיגה. טרקטורון היום, כדי ללמוד עליו,

אתי בנדלר:

אני רוצה ללמוד רק על טרקטור. למה מחייבים אותי ללמוד גם על טרקטורון. למה ההתניה הזאת?

חוה בן ארי:

כי זה אותו רישיון.

אתי בנדלר:

אני שואלת למה.

חוה בן ארי:

בזמנו רצינו את ההפרדה ואנחנו הצענו שגיל של טרקטורון יהיה גבוה משל טרקטור. פה בוועדה הורידו את זה.

לאה ורון:

לא מדובר על הגיל. זה לא ראוי להשתמש בעניין של גיל 17, 16, כנימוק ל-למה צריך להשתמש באותו רישיון.

חוה בן ארי:

ודאי שיש קשר כי ברגע שזה היה גילאים שונים, זה היה מחייב הפרדה הן אצלנו ברישיון, הן בהליך ההכשרה. מרגע שהגיל הוא אותו דבר ומקצועית,

אתי בנדלר:

משאית ומשקל כבד זה גם מגיל 21, נכון? אז אולי נחבר.

שוקי שדה:

מי שינהג על טרקטורון בדרך-כלל זה בני מושבים, יש גם בעיר, אבל בעיקר מושבים, ואנשים מהסוג הזה, הם גם יש להם את הטרקטור, הם גם נוהגים על טרקטור.

היו"ר גלעד ארדן:

הוא אומר שהם לא רוצים את זה.

שוקי שדה:

זה גם אותו גיל, גיל 16.

היו"ר גלעד ארדן:

שוקי, סליחה. הגיל הוא לא פקטור, זה בכלל לא ממין העניין, זה כמו שתגיד כולם, אין קשר בכלל, מה הקשר בין זה שמותר באותו גיל להוציא רישיון על זה. עוד פעם, אם המאפיינים של הרכב, תבוא ותגיד לי מבחינה מקצועית, זה אותו משקל, זה אותו מהירות, זה אותו סבירות, אותם סיכוני התהפכות אז אני יכול להבין שהכישורים הנדרשים כדי לנהוג בזה, הם זהים ב- 95% עד 100% לכישורים האלה ולכן אין טעם להפריד ברישיון הנהיגה.

מהבחינה הזאת, האם יש לכם איזה שהן חוות-דעת מקצועיות או האם אתם מוכנים לשקול, כי זה לי זה נשמע הגיוני, הבקשה. האם אתם מוכנים כן לשקול ואתם אומרים שבעבר באתם לוועדה וביקשתם לעשות הפרדה בגין, בין טרקטור לטרקטורון והוועדה לא אישרה את זה, ועשתה את הכל באותו גיל. אם היינו מאשרים אז הפרשה בגילאים, גם היית עושה הפרדה ברישיון, נכון? היה רישיון טרקטור. אז בוא נניח, כדי להשביע את רצון כולם, שאישרנו אז שתהיה הפרדה, אבל לא אישרנו את ההפרדה בגילאים. זה אתם מוכנים לחשוב על פיתרון כזה?

שוקי שדה:

מערכת הלימוד, הן התיאורטי והן המעשי, בעיקרון שלו, בבסיסו, זה אותו לימוד, הן לטרקטורון והן לטרקטור.

אבשלום וילן:

זה לא נכון עובדתית.

שוקי שדה:

לגבי טרקטורון הוספנו מספר פעולות שטח שהן רלוונטיות רק לנושא טרקטורון, בפעילות המעשית שלהם. אבל לגבי פעילות הנהיגה באופן התיאורטי, הקורס הוא אותו קורס. במעשי, עשינו הפרדה, כי ההפרדה של נהיגה של טרקטורון היא שונה.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מבקש שתיפגשו בכל-זאת. אני מציע לבחון, תבחנו אם מה שאבו אומר זה נכון ובגלל זה הצעירים לא עושים רישיון לא על זה ולא על זה, כי אין להם מורים שמסוגלים להכשיר.

אבשלום וילן:

אני מבקש שתהיה ישיבה שלהם, עם אריה כרנדיש ועם אנשים שמטפלים בזה בהתיישבות העובדת ואתי. שיהיה ברור – הנחיית יושב-ראש הוועדה היא שמגיעים לכלל פיתרון חיובי, שכל בני ה- 16,

שוקי שדה:

אז בשביל מה הישיבה?

אבשלום וילן:

תשכנע אותנו שיש פיתרון. אני מזכיר לך, אתה יושב-ראש ועדת המשנה לבטיחות בדרכים ולכן, אני אומר לך שכתוצאה מהבלגאן הזה לא עושים, עולים נערים על טרקטור בלי רישיון. אתה יודע מה זה ילד ביישוב חקלאי, איזה ריבית היה לי עם הבן שלי, אתה לא עולה על טרקטור עד שאין רישיון.

היו"ר גלעד ארדן:

שוקי, אני מבקש אותך לבחון זאת בחיוב, תיפגשו, תדווח לי מה התקדם, אם יתקדם.

שוקי שדה:

אם זה לא יתקדם, המחיר יהיה חס וחלילה שילד בלי רישיון,

עוזי יצחקי:

טרקטור המשא מיועד לשטח, מראש הוא מיוצר לנהיגה בשטח וכל מרכיביו הוגדרו ומיועדים לשטח. זה לא שאנחנו עשינו מחשבה נוספת, זה ניסיון של הפעלה של התחום הזה במשך שנה וחצי, הגיעו אלינו פניות רבות. אנחנו רואים ומקבלים דיווחים על מה שקורה בכבישים, מבחינת ההשתוללות של צעירים שהם בעלי אמצעים ונכנסו לפרצה הזאת ומשתמשים בכלים הללו ואנחנו רואים מצבים בעייתיים שפוגעים בבטיחות גם של אותם צעירים עצמם והם גם גורמים סכנה למשתמשים בדרך.

בפועל, דווחנו על תאונה קטלנית אחת בהרצליה, בשבוע שעבר הוגש כתב האישום, היא מואשמת בהריגה ובנהיגה בקלות ראש. לפי נתוני המשטרה, הם מקוטלגים בתחום של טרקטור, כלומר אין לנו הפרדה מבחינת המשטרה והנתונים נמצאים ומדווחים כאן על-ידי המשטרה, אין הפרדה לגבי טרקטור משא אבל בטרקטורים יש לנו, לצערי, עלייה. בכל התחומים יש ירידה, בתחומי הטרקטור יש עלייה של 37%. זה אמנם עוד שלוש תאונות קטלניות, אבל זה הרבה מאוד.

היו"ר גלעד ארדן:

המסמך שאתה מגיש לי מראה שני נתונים. נתון אחד שמראה שבין 2005 ל- 2006 חלה ירידה של 34.7% בכמות התאונות בהם היו מעורבים טרקטורים בכלל. לא ידוע לנו אם זה טרקטור או טרקטור משא או אם זה טרקטורון. דרוש הימור של אחד לשלוש כדי להבין, כי זה או טרקטור או טרקטורון או טרקטור משא, אז אתה יודע כבר שיש עלייה. יש ירידה של 35%.

בתאונות קטלניות יש עלייה של 37.5%, כלומר משמונה תאונות קטלניות שקרו בשנת 2005, יש לנו בשנת 2006 כבר 11 תאונות קטלניות, כלומר יש עוד שלוש ואיננו יודעים אם משלוש אלו המדובר בטרקטור, בטרקטורון משא או טרקטורון. כלומר, על בסיס שלוש תאונות שאיננו יודעים, באחת מהן אנחנו יודעים, אבל השאלה אם זה הדלתא או זה עוד נכלל באותו דבר. על בסיס זה, אנחנו צריכים עכשיו לאשר ביטול גורף.

עוזי יצחקי:

בהחלט, כי אנחנו רוצים למנוע את התאונות, שלא נהיה במצב של עוד כמה חודשים נבוא ונשב בחדר הזה ונגיד איך לא מנענו את אותן תאונות. אני מבקש להזכיר שבקלנועית נהגנו באותו דבר, הסדרנו את העניין של הקלנועית, מנענו ממנה להיות על הכביש והעניין הזה דומה בדיוק. אנחנו רוצים למנוע את המצב, למנוע את העניין הזה שיהיו תאונות בנושא הטרקטור משא.

הפתרון המומלץ, כפי שמופיע כאן בתיקון התקנה הוא לאסור נהיגה על כביש, למעט חצייה או נהיגה בשטח מושב או קיבוץ. לגבי הגיל – חשבנו להעלות את הגיל, אבל אני חושב שזה ייפגע במרכז החקלאי, בנציגים החקלאים שנמצאים. הם עוד יושבים אתנו ואזכיר, ויעיד על זה אריה כרנדיש שישבנו אתו, ישבנו עם בני כהן מספר פעמים ויש דו-שיח שוטף והדברים לא הגיעו לידי הסכמה כי גם לנו יש את העמדה שלנו, כי יש גם דברים שלא נאמרו כאן על כל הרפורמה שנעשתה וזה לא הזמן לפרט, אבל צריך לראות את כל התמונה. נמשיך לשבת ולדון.

אנו מבקשים למנוע את התאונות הבאות. נוכל להראות את הסרט שמראה באיזה מצבים אנחנו נתקלים ואנו מקבלים פניות רבות בעניין ולכן אנו מציעים לאסור את הנהיגה בכביש. אנו גם מציעים להטיל ענישה מחמירה של פסילת מינימום לשלושה חודשים, על אדם שייתפש בכביש מסכן את חייו וחיי האחרים.

לגבי המצב בעולם, הוועדה אישרה לנו כבר לפני מספר שנים אימות תקינה אירופאית. בעולם הכוונה באירופה, אין דבר כזה בכלל שנקרא טרקטורים. כלומר, טרקטור זה בשטח, בחקלאות. הם לא עולים על כבישים וזהו. אין בתקינה האירופאית טרקטורים. אין. ואם אנחנו אומרים תקינה אירופאית – זה מה שאנחנו מאמצים. אין רישיון לדבר כזה. זה לא קטגוריה שאתה צריך בשבילה רישיון, זה משהו שלא עולה על כביש אלא הוא בשטח, בחקלאות. יש הפרדה מוחלטת. כשאימצנו את התקינה האירופאית לקחנו את הקטגוריה, כדי לא להתנתק.

היו"ר גלעד ארדן:

בתקינה האירופאית יש איסור לרכב כזה לעלות על כביש?

חוה ראובני:

אין הגדרה כזאת, הם לא מרשיינים את הדברים האלה. בנוסף, המידע שנמסר לנו היה שבעולם לא מקובל שהכלים האלה ייסעו על הכביש, בהיותם כלי שטח.

היו"ר גלעד ארדן:

מה זה לא מקובל? איזה שפה משפטית זאת לא מקובל?

חוה ראובני:

אינני יכולה לומר בכל מדינה ומדינה אם אסור או מותר. השימושים המקובלים בעולם שלפיהם אנחנו רוצים להתיישר, זה המידע שנמסר לנו על-ידי הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

היו"ר גלעד ארדן:

מי מזמן את נציגי משרד התחבורה לדיון, לשכ"ל מנכ"ל המשרד? איפה נציג השר? אני מבקש מלשכת שר התחבורה או מנכ"ל משרד התחבורה, לכל דיון שיש בו היבטים בטיחותיים, שיהיה גם נציג של הרשות הלאומית. אם לא יהיה בעתיד נציג הרשות הלאומית, הדיון לעולם לא יבוא לכלל הצבעה. זה לא לעניין שדיון עם היבטים בטיחותיים, והמשרד לא מיוצג.

אבישי וזה:

אני מהאגף למיכון וטכנולוגיה. הטרקטורים והטרקטורונים לפני הרבה זמן הגיעו הטרקטורונים ועשו אותם כטרקטורים, כי חשבו שהם יעבדו בחקלאות ואז הם נכנסו ומי שזוכר, זה היה בלי מכס ובאמת נכנסו לחקלאות. במשך השנים, הטרקטורונים עברו יותר לנושא של תיירות וכיף וכל מה שלא רוצים ובאמת אנחנו במשרד החקלאות רוצים להעביר אותם למשרד התחבורה.

נכון להיום, אנחנו נותנים להם את הרישיונות יבוא, גם לטרקטורונים וגם לטרקטורים ואנחנו דואגים שייבדקו במכון להנדסה ויקבלו את האישור שהם אכן עומדים בנתונים שקבענו ביחד עם משרד התחבורה, שהם צריכים לעמוד.

היו"ר גלעד ארדן:

גם הטרקטור משא?

אבישי וזה:

גם הטרקטור משא.

היו"ר גלעד ארדן:

כי רק זה לא הזכרת, וזה הנושא.

אבישי וזה:

בטווח הזה, כל הטווח.

במשך השנים, באמת ביקשנו את הטרקטורונים להוציא מאתנו, לא יכולנו להשתלט עליהם, אין לנו את המומחיות הנדרשת, הם לא עובדים בחקלאות ברובם. המאפיינים שלו הם אחרים לגמרי ובעצם הטרקטורים והטרקטור משא הם אלה שמשמשים ממש לחקלאות. כלומר, הם אלה שעובדים אתם וצריך לאפשר להם להמשיך לעבוד בחקלאות. אינני אומר שהם צריכים לנסוע על הכביש המהיר, אבל לא לנסוע על כביש זה משהו שקשה לעמוד בו, כלומר מהחממה של עין-יהב או חצבה עד למקום של חצבה, אינני יודע איך ייסעו אם זה לא על כביש.

כלומר בנושאים האלה צריך לראות איך נפתור את הבעיה, מבלי שבסך-הכל החקלאים לא ייפגעו מהנושא הזה. אם לקחת בחשבון שטרקטורון משא וטרקטורון, והיו דברים מדהימים, זה היה שטרקטורון זה עד 500 CC ומ- 600 CC זה היה טרקטור ועל טרקטורון של 600 קיבלו רישיון של גיל 16 ועל טרקטור מתחת ל- 500 היה צריך 18. וכל העיוות הזה נוצר מאיזו שהיא היסטוריה, שמשרד התחבורה ובשיתוף אתנו, בהרבה דברים, אנו מנסים לפתור אותה.צריך להבין מאיפה זה בא, כל הסיפור הזה.

היו"ר גלעד ארדן:

אתם מתנגדים לאישור התקנה כפי שהיא, כי זו גזירה שהחקלאים לא יוכלו לעמוד בה.

אבישי וזה:

אנחנו רוצים שיאפשרו, לא רוצה לומר מתנגדים, אנחנו לא מתנגדים לכלום, אנחנו רוצים לאפשר לחקלאים לעבוד בשני הדברים הללו שהם טרקטורים, כטרקטור שמותר בו באירופה לנסוע על כבישים והטרקטורים נוסעים על כבישים ונוסעים עם עגלות בכבישים וגם זה נכון שזה לא מוגדר ככלי זה, אבל הוא מותר לו לנסוע על כביש, הם מובילים את הכל בכבישים, מה שאפשר. אינני אומר שאין הסתייגויות כאלו ואחרות, אבל הם נוסעים על כבישים. יכול להיות שגם פה עלינו ליצור הסתייגויות של איזה כביש כן ואיזה כביש לא. צריך לקחת בחשבון עוד נקודה, שבסך-הכל גם לטרקטורון מותר לנסוע, כשהוא יוצא מבדיקה, מותר לו לנסוע 40 קמ"ש. אינני מצליח להשיג טרקטורון כזה עם סקודה. אנחנו פשוט לא כופים עליהם את החוקים. אין לנו את האפשרות לכך, זה תפקיד המשטרה.

צריך גם לשקול אם ילדים בני 17 שנוסעים, כדאי שייסעו ברכב דו-גלגלי או רכב, הטרקטור משא והטרקטורים הם כלי חקלאי שצריך לאפשר לו לנסוע לא באוטוסטראדות, אבל בכבישים הפנימיים. נוסעים עם זה לשדות, לחממות, לעדר, למטעים וכו'.

חגי צברי:

אני מהמרכז החקלאי. כמה מהתאונות היו ללא רישיון נהיגה? האם היו תאונות קטלניות ללא רישיון נהיגה?

היו"ר גלעד ארדן:

אין לכם דרך לעשות פילוח? הרי בסך-הכל מדובר ב- 11 תאונות. אפשר לפתוח את התיקים ולבדוק. כל הנתון אינו רלוונטי כי איננו יודעים באיזה כלי רכב מדובר. אם זה טרקטורים, אולי צריך לשקול בכלל טרקטורים, לעשות שינוי ברפורמה. יש אפשרות לקבל את הנתונים?

רוני לוינגר:

תאונה קטלנית אחת, אנחנו יודעים, היא קיבלה פרסום תקשורתי, למיטב זיכרוני שם כן היה רישיון נהיגה. לגבי התאונות האחרות, אפשר לבדוק.

היו"ר גלעד ארדן:

אביה של הנערה שנהרגה באותה תאונה נמצא פה אתנו והוא גם ביקש לדבר והוא ידבר. שלא תתייחסו לנתוני התאונה, אם אינם יודעים באמת. אז נקבל מהמשטרה נתונים.

דורי מנור:

אני מנכ"ל דוד לובינסקי ואנחנו יבואנים של Polaris ranger. אבקש לתקן שתי טעויות של עוזי ממשרד התחבורה. האחת – לגבי רכב שטח וכביש. ההבדל הטכני בין טרקטורון לבין טרקטור משא הוא זה שבטרקטור משא יש דיפרנציאל. דיפרנציאל, מטרתו לאפשר לו לנסוע על כביש. הדיפרנציאל, כמו בג'יפ, ויש עוד הבדל – הגה וכידון, אבל זה ההבדל המהותי שמאפשר לו לנסוע על כביש. כידון לא יכול לנסוע על הכביש. אני מנסה להסביר. תנו לי שלוש דקות. דיפרנציאל מאפשר לגלגלים החיצוניים בסיבוב להסתובב במהירות שונה מהגלגלים הפנימיים. זה לא משפיע בשטח מפני שהחיכוך בין דרך עפר לבין הגלגל לא מפריע לאחיזה. לעומת זאת, בכביש, טרקטורון שייסע על כביש, זה דבר מסוכן כי בשעת סיבוב הוא מאבד אחיזה על הכביש. הדרך להפוך טרקטורון לטרקטור משא זה דיפרנציאל וזה מערכת יקרה וכבדה, וזה בעצם ההבדל המהותי. הדיפרנציאל נועד לאפשר, כמו בג'יפ, לנסוע על הכביש.

היו"ר גלעד ארדן:

כמה עולה בממוצע טרקטור משא?

דורי מנור:

טרקטור משא עולה בממוצע 65,000 שקלים. טרקטורון עולה כחצי מכך.

היו"ר גלעד ארדן:

משרד התחבורה יודע במקרה, מתוך כלל טרקטורי המשא שנעים בכבישי ישראל, כמה מתוכם משמשים בני נוער וכמה מתוכם משמשים עיריות, חקלאים, משטרה וכו'?

שוקי שדה:

אפשר לדעת. יש את הנתון כמה סך-הכל יש טרקטורונים כאלה. את הפילוח אני יכול, המחשב ידע. רשומים אנשים פרטיים או רשום מועצות וכו'.

חוה ראובני:

לגבי החקלאים אפשר לדעת כי הם פטורים מאגרה.

היו"ר גלעד ארדן:

השאלה לא היתה אם אפשר לדעת, אני מניח שאפשר לדעת על כל מעשה ידי אדם, השאלה אם יש לכם פה את הנתון.

שוקי שדה:

לא, יש לי נתון סך-הכל. סך-הכל טרקטור משא יש כ- 2,000 במדינת ישראל.

היו"ר גלעד ארדן:

לכם יש נתון כזה? איך אתם יודעים?

דורי מנור:

הלקוח מגיע אלינו ונרשם, לפי מכירות.

היו"ר גלעד ארדן:

אבל יכול להיות שמשפחה רושמת על שם האבא או האימא ובפועל הילד נוהג?

דורי מנור:

ייתכן שבמושב יש מקרים כאלה. בגדול, ידוע לאן זה הולך. אנחנו יודעים, אם זה מושב או קיבוץ, קיבוצים רוכשים דרך משקי הקיבוצים.

היו"ר גלעד ארדן:

מה הערכתכם? כמה?

דורי מנור:

זה לא הערכה, זה מדויק. בחמש השנים האחרונות יש לנו 47% שהלכו לחקלאי – קיבוץ, מושב ומושבות חקלאיות, 46% מוניציפאלי – עיריות, מועצות מקומיות, עבודות גיזום, צביעה והשקייה ו- 7% לבני נוער. זה לפי רישום מדויק.

היו"ר גלעד ארדן:

כמה הורים ייקנו לבני הנוער ב- 70,000 שקל טרקטור משא כזה?

אבשלום וילן:

זה למגזר הפרטי. נניח שיש בית עם גן גדול ואתה קנית כדי לפנות גזם, הוא, אין לו את ההפרדה. יש לו 46% מגזר מוניציפאלי, 47% חקלאי ו- 7% אחרים. זה לא חייב להיות בני נוער.

דורי מנור:

הטעות השנייה של משרד התחבורה לגבי תקינה אירופית. בכל מדינות אירופה יש תקינה וההגדרה נקראת קואדריסייקל, זאת אומרת כלי על ארבעה גלגלים, כמו Motorcycle עכשיו זה קואדריסייקל. הכלי הזה, מותר באיטליה וגרמניה וצרפת וספרד וכל ארצות אירופה לפחות שאני יודע עליהן, במאות אלפים, קיים כיום, גם של היצרן פולאריס ויכולתו לנסוע על כביש תלויה ביכולתו להחזיק דיפרנציאל. שיש בו דיפרנציאל, שהוא יכול לנסוע על כביש. זה רישיון נהיגה שנקרא קואדריסייקל.

היו"ר גלעד ארדן:

משרד התחבורה הגיש בקשות. אם אתם תפריעו לי לנהל את הדיון, אני מפזר את הישיבה כרגע, ונקבע מועד אחר. לא ייתכן שאני מנסה להקשיב לדובר, הוא לא קטע אתכם כשדיברתם, הוא אומר כרגע מה הוא חושב שטעיתם. יכולתם למנוע את הוויכוח אם מראש הייתם מגישים לוועדה במקום אמירות כלליות כמו ברחבי העולם, להגיש איזה שהוא מסמך שמראה שבאמת אסור לנהוג בכביש במדינות מסוימות והייתם מראים לוועדה עבודה קצת מעמיקה יותר ולא אמירות כאלו כלליות שלא מגובות במסמכים. זה לא מותיר לי אלא לבקש לדיון הבא מכם להביא את זה וממנו להביא את הנתון ההפוך ונראה.

אגב, זה גם מעורר אצלי שאלה, אני מניח שכל העניין האירופי לא קרה בשנה האחרונה שעשו על טרקטורי משא, אז למה, אם אתם הולכים לפי התקינה האירופית בשנה שעברה, הבאתם לנו את הנושא של הפרדה בגילאים וכו', למה לא אספתם את זה לגמרי כבר בשנה שעברה, אם אתם הולכים בעקבות התקינה האירופית. מה השתנה בשנה האחרונה? האם האירופים שינו את עמדתם בשנה האחרונה?

חוה ראובני:

אז באמת הלכנו לפי המרכיב של דיפרנציאל, כן או לא, כפי שנאמר, ואותם כלי רכב שלקחנו את כל המשפחה הרחבה של הטרקטורים, היתה ועדה מקצועית וגילינו שאנחנו עושים לפי המידע, שוב, שהגיע אלי, אנחנו עושים שונה מכל העולם. ראינו את התוצאות ואמרנו שצריך לקחת אחורה.

היו"ר גלעד ארדן:

אין לכם תוצאות. הבאתם עוד שלוש תאונות שאינם יודעים לאן הן משויכות, זה תוצאות? אתם לא יודעים עדיין תוצאות.

אבשלום וילן:

אם אני שומע פה נתון ש- 46% הולכים למגזר המוניציפאלי, זה כלי שבתוך הערים והעיירות והמושבות משמש לצורכי העיריות, לכל מיני עבודות. אז ברגע שאתם מציעים להוריד אותם בכלל מהכבישים, הם לא יוכלו לנוע. הוא אומר, לפי הרישומים, אתה אומר שיש יותר חקלאי, אז נניח 40% מוניציפאלי.

דורי מנור:

אנחנו מוסרים את הכלים האלה שנועדו ומוגבלים על-ידי היצרן ל- 40 קמ"ש והכלים האלה מיועדים לנסיעה לפחות כך באירופה, הם מוגבלים לכבישים עירוניים בלבד, אסור להם לעלות על כביש בין-עירוני או כביש ראשי. בישראל הכל מותר. נדייק, אסור להם לעלות על כביש 6 ועל כביש 1. בכביש גהה רואים את הכלים האלה. הדבר הזה מדיר שינה מעיני, בתור יבואן. כשאני רואה טרקטור משא שאמור לנסוע 40 קמ"ש, בני הנוער מנסים להסיר את ההגבלה ולעתים יום-יומיים אחרי שהטרקטור משא נמסר לידיהם הוא מגיע ל- 70 קמ"ש ו- 80 קמ"ש. זה דבר מאוד מסוכן. הם לוקחים למוסך ופותחים, מדובר בכלי מכאני. גם אני בנעוריי בלי להיות מהנדס ידעתי לשחרר את ההגבלות האלה.

ביוזמתי לפני שנה, ביקשתי פגישה אצל חוה בן ארי וביקשתי לאסור את הנסיעה הזאת, כמו באירופה, של הכלים האלה בכבישים בין-עירוניים, כל כביש הוא מעל 50 קמ"ש. מפני שאם יש בני-נוער שאי-אפשר לשלוט עליהם ואי אפשר לאכוף את הסרת ההגבלה הזאת, לפחות לא נרשה להם לנסוע בכביש גהה, בכביש ראשי.

התשובה שקיבלתי היא שבגלל תקציב לא ניתן לשלט את המדינה, ולכן הדבר הזה הוסר ולצערי הרב אנחנו בוקר אחד התעוררנו והתבשרנו על התאונה הנוראית שקרתה בהרצליה, בכפר-שמריהו.

אני חושב שהכלי הזה הוא כלי בטוח יחסית לקטנוע, יש לו חגורות בטיחות ויש לו שלדה מסוימת, אבל אין לו כריות אוויר, אין לו ABS, אין לו מערכת בקרת יציבות והוא לא נועד לנסוע במהירות מעל 50 קמ"ש, זה שיהיה ברור. ואנחנו נישן הרבה יותר טוב בלילה אם נדע שהכלים האלה מיועדים רק לתחום העירוני.

שוקי שדה:

הם נוסעים יותר מהר.

דורי מנור:

תראה, הם בני 16. אם משרד התחבורה לא יכול לאכוף את הדבר הזה,

היו"ר גלעד ארדן:

ואם אותו בן נוער אז הוא ייסע עכשיו, אותו אחד שמוכן לנסוע 30 קמ"ש מעל המהירות המותרת, אם הוא יעשה את אותו דבר על אופנוע 50 סמ"ק, אגב, כתבו לי, מעניין אותי אם זה נכון, זה נכון שאותם בני נוער בני 16 שהיום מותר להם לנהוג על 50 יוכלו על 125? מה שהאירופים קובעים צריך לקבל ככזה ראה וקדש? 125 קמ"ש, רוצים לדעת לכמה הוא מגיע? דגם ג'ילרה 125, מגיע למעל 100 קמ"ש.

דורי מנור:

התאונה שקרתה זה דבר מאוד מצער. היתה פה נהיגה פרועה, השתוללות מסוימת, נסעו ללא חגורות בטיחות באין כניסה וחדרו בעצם לצומת. הדבר הזה יכול היה לקרות בכל כלי רכב, גם באופניים, גם בקורקינט וגם בריצה קלה, אם נכנסים לתוך צומת, אסון קורה. זה מאוד מצער, אבל אם הדבר הזה היה קורה עם מכונית סובארו, שהיו נוסעים באין כניסה לתוך צומת והיו חס וחלילה נפגעים, אז לא היינו מורידים את כל הסובארו מהכביש.

פה מדובר בדבר שתוקן, שופר. נהגי הכלים האלה לא עברו הדרכה ראויה בעבר, היום כן. הנהגים שעולים על הכביש בכלים האלה מוכשרים יותר ומבינים כי בעבר זה היה פשוט לנסוע בטרקטור בשטח, היום סוף-סוף מלמדים אותם תמרורים וחוקי תנועה וזה נראה אחרת לגמרי. זה בהחלט מצער מה שקרה וזה חבל מאוד.

יולי ירדני:

בתי יעל נהרגה באותה תאונה שאתם מדברים עליה, אם אפשר, מאחר ואני מכיר טוב את הילדה שנהגה, היא היתה החברה הכי טובה של יעל, אז רק אם אפשר, בואו נדייק. קודם כל, הילדה נסעה עם רישיון, היה לה רישיון נהיגה, זה דבר ראשון. אתה צודק שהיא נסעה בניגוד לכיוון התנועה,

היו"ר גלעד ארדן:

זה בתקופה שרישיון כזה עוד, היא לא עשתה את השמונה שיעורים?

יולי ירדני:

היא עשתה. אני מכיר את המשפחה היטב, הם חברים שלנו.

דני מדר:

אני מנהל את האזור שלכם, אני יודע, היא לא עשתה.

יולי ירדני:

תנו לי, אני אעשה את זה ממש קצר, אני מבטיח.

הבעיה, אינני יודע את השינוי היום, אבל בכל מקרה גם אז, ההכשרה שאותם ילדים קיבלו כדי לעלות על הכביש, הם לא קיבלו שום הכשרה. הם, כל העימות שלהם היה בשטח.

היו"ר גלעד ארדן:

הוספנו לפני שנה ומשהו דרישה שהם גם יוכשרו לנהיגה על הכביש בשמונה שיעורים, זה מה ששאלתי.

יולי ירדני:

אתה מגביל את זה לשמונה?

קריאה:

מינימום.

יולי ירדני:

היא לא נסעה על הכביש. אותה ילדה, לא נסעה על הכביש. זה היה רישיון ל- Mule.

היו"ר גלעד ארדן:

אז עוד לא היה צריך את זה. לא היה חובה.

חוה ראובני:

רישיון ל- Mule חובה מאוגוסט 2005.

היו"ר גלעד ארדן:

הרישיון חובה, ההליך של השיעורים על הכביש – לא היה עד לפני שנה ומשהו. לא היה. אז היא לא עברה את ההליך הזה, היה לה רישיון לפי הנוהל הקודם, מה פה לא ברור?

יולי ירדני:

התאונה היתה ב- 8 לאפריל 2006. היא נסעה בניגוד לכיוון התנועה. מהיכרותי עם הילדה, לא דיברתי אתה על התאונה, מהיכרותי עם הילדה, אני אומר לך את זה באמונה שלי, לא היה פה שום מעשה שובבות, לא היה פה ניסיון לקצר הליכים. זה לא מתאים לילדה, ואם תגיד לי שכן, אז באמת אני אופתע. זה לא מתאים לילדה הזאת, היא ילדה טובה, ממושמעת, איכותית מאוד. התוצאה היא של חוסר הכשרה מתאימה. אני חושב שהיא לא היתה בכלל מודעת למה שהיא עשתה, ואם אתם מדברים על לפני שנה אז אני אומר לכם שהילדה קיבלה לפני חמישה חודשי, עכשיו כבר שישה, רישיון נהיגה, זה בתחולה של אותה שנה.

מה שאתה אומר שמי שנוסע, אם סובארו עושה תאונה אז לא מורידים את כל הסובארו מהכביש, אתה צודק, אבל אני חושב שהדוגמה אינה נכונה.

היו"ר גלעד ארדן:

מה היו הנסיבות? היא נסעה באין כניסה, ומה גרם לתאונה? היא התנגשה במשהו?

יולי ירדני:

הם נסעו לאיזה שהיא הסעה שהיתה צריכה לקחת אותם לאיזה שהיא הופעה והיא נסעה בניגוד לכיוון התנועה, נכנסה לצומת, הגיע גם בחור צעיר, ואין לי טענות גם לאותו בחור, הגיע בחור צעיר, נכנס לאותו צומת, יש כל מיני סברות מה היה, בחור בן לדעתי סביב ה- 20, יש כל מיני סברות גם לגביו, הוא התנגש ב- Mule, הם שלושתם עפו. הבעיה שיעל נכנסה באיזה ארון סעף של בזק ועוד אחרי זה, היה צירוף מקרים. אבל אין לי ספק שכשאתה נכנס לצומת, גם אם יש לך זכות קדימה, אתה מסתכל ימינה ושמאלה ואתה לא נוסע, זאת אומרת, הבעיה היא שמדובר פה בילדים בני 16 ויש לי ילדים כאלה, יעל לדאבוני הגדול נהרגה, אבל הם חושבים אחרת מאשר בן-אדם בוגר. השאלה אם גיל 16 זה גיל נכון לתת, שמע, זה בסך-הכל כלי הריגה, לתת להם לעלות על הכביש ולעשות את מה שהם עושים. אני אומר לכם את זה באמונה מלאה, זה לא היה לא מעשה שובבות מטעם הילדה, לא היה ניסיון לקצר דרך, פשוט חוסר התמצאות. זה היה לפני חמישה חודשים, לא היתה לה הכשרה מתאימה, לא נהג מלווה, לא טסט על הכביש, לא כלום.

היו"ר גלעד ארדן:

אני מבין מדבריך שכפי שאתה באמת גם מציג את זה כך שהבעיה היא יותר בעיה של גיל וחוסר אחריות, ויכול להיות באמת שהפיתרון המתון יותר הוא להעלות את הגיל, כי הרי בסופו של דבר, אם חבר שלה היה מרכיב אותה על אופנוע 50 סמ"ק לתוך צומת והיו מתנגשים, גם אז התוצאה היתה קשה.

יולי ירדני:

ילד בן 16 על אופנוע, מותר להרכיב?

היו"ר גלעד ארדן:

כן.

יולי ירדני:

לא מגיל 17 מותר להרכיב?

דורי מנור:

למה קנו לה את הטרקטור משא הזה? למה השקיעו 70,000 שקלים מתי שאפשר ב- 7,000 שקלים לרכוש לה קטנוע של 50 סמ"ק?

יולי ירדני:

אני לא יודע, לא אני רכשתי. אני לא רציתי לרכוש לא ליעל ולא, יש לי עוד שני ילדים מבוגרים יותר, לא רכשתי להם את זה.

קריאה:

הם לא רוצים להרכיב קסדות, זו אחת הסיבות.

דורי מנור:

הכלי הזה עולה פי עשר יותר מאשר טוסטוס.

חגי צברי:

מה שעוד חשוב – מהירות הנסיעה של הטרקטור משא. אם אינני טועה, בתקנה לגבי ההגדרות של טרקטור משא, היתה הגבלה שחייבת להיות הגבלת מהירות של יצרן הרכב.

היו"ר גלעד ארדן:

נקודה למחשבה, אם הבעיה היא ההשתוללות של בני נוער, אפשר גם להגביל אולי את הטרקטור משא, אם אנחנו מייעדים אותו לעבודות ולאנשים מבוגרים, אתה יכול להגביל אותו גם לאדם אחד. עולה לך כסף? זה עדיין פתרון פחות דרקוני מלאסור לגמרי. אפשר היה להגיד, להעלות את הגיל, רק נהג בלי, ושניים זה רק מעל גיל לא יודע 21, אם אתה רוצה, ולחשוב על פתרונות כאלו. בבקשה, נציג השלטון המקומי.

אהוד ענבר:

כלי הרכב האלו, הטרקטור משא, נכנס יותר ויותר במסגרת הרשויות המקומיות. ברשויות המקומיות מי שנוהג עליהם זה בוגרים מעל גיל, בדרך-כלל אחרי צבא, עובדי הרשויות, לכן מרכז השלטון מתנגד לשינוי גורף בתקנה שלא יוכלו לנסוע על כבישים. זה משמש להמון שימושים שבעבר אי-אפשר היה, לא היה מענה לדברים האלה, כמו נסיעה ברחובות צרים, אפילו בעיר המזרחית בירושלים, בעיר העתיקה. אני חושב שגם המשטרה משתמשת בזה בעיר העתיקה בירושלים, בסוגי הרכב האלה. זה משמש הן לגיזום של דשאים, להשקיה, לסימון כבישים, באלף ואחד שימושים או לפינוי זבל בסמטאות במקומות צרים שכלי רכב הגדולים לא נכנסים. לכן, עמדתנו היא שלנו אין מניעה שישונה הגיל.

היו"ר גלעד ארדן:

היה לכם מגע לפני התקנת התקנה עם הרשויות המקומיות, עם ארגוני החקלאים, בנושא של הטרקטור?

עוזי יצחקי:

היו פניות של רשויות מקומיות כמו לדוגמה עיריית טבריה, עיריית קרית-גת, לעניין הזה, ואנחנו אמרנו שאנחנו נאתר איזה שהוא פיתרון הולם לאותן רשויות.

היו"ר גלעד ארדן:

הוא גוזם גינה בשכונה מסוימת, הוא רוצה לעבור עכשיו לשכונה אחרת, איזה פתרון אתה מציע?

עוזי יצחקי:

נאתר פתרונות באמת לאותן רשויות, אם זה אישור רכב חשמלי שעכשיו עומד על הפרק שהם רוצים.

קריאה:

טרקטורי המשא שיש להם, הם לא יוכלו לעשות בהם שימוש.

עוזי יצחקי:

אלא אם כן אישור מיוחד שלנו שנמצא את הדרך לזה. אבל לקחנו גם את זה בחשבון.

אבשלום וילן:

יש מרכז שלטון מקומי, יש התאחדות חקלאי ישראל שמאחדת את המושבות, מושבים, קיבוצים וכולם, והם גורמי המקצוע שהם, הם היו צריכים לשבת אתם כדי לראות איך הם פותרים את הבעיות.

גדי אבירם:

אני מנכ"ל מטרו, יבואן. אני רוצה לאושש את הדברים של דורי, באמת סדר גודל של בין 5% ל- 7% זה הצעירים בני ה- 16. נכיר במספרים. רשויות מוניציפאליות, אין כמעט רשות מוניציפאלית שאין לה טרקטור משא. הרצון שלכם בצורה גורפת להוריד אותם פשוט לא מובנת לנו, ואם כבר מדברים במספרים, נמצא פה נציג המשטרה. אנו, כיבואנים, עוקבים אחרי התאונות שלנו. אני יכול להגיד על מיולים, אני יבואן של Mule, משנת 94 לא היתה תאונה קטלנית אחת של Mule. אינני יודע לגבי 2000 כי סדר גודל של כמות של הכלים שב- 11 שנה שיווקנו הם כ- 2,000 כלים ויש עדיין כלים גם של פולאריס ואחרים. אז אם כבר נדבר במספרים מדויקים, אינני מכיר רכב אחד מנועי שנוסע על כביש שזה רמת הבטיחות שלו.

נוסף לכך, בעניין דורי, שנינו גם יבואנים של דו-גלגלי. יש לי שני ילדים, שניהם נסעו במיולים, אימא שלהם לא הרשתה להם אופנוע וכשדורי שאל את מר ירדני את השאלה, היא היתה שאלה מאוד מכוונת כי הסיבה שההורים ההם קנו להם ריינג'ר ופי עשר במחיר מאשר קטנוע היתה הנחת עבודה שזה יותר בטוח, ואגב, זה יותר בטוח.

כדי לסכם את עניין הבטיחות, וגם מניסיון של אבא, שני הבנים שלי ששניהם נסעו במיול ושניהם נסעו שנה על הכביש עם מיול, נוסעים היום ברכב פרטי, שניהם נהגים הרבה יותר טובים ברכב פרטי, תרבות הנהיגה שלהם אחרת ולכן זה כדאי לקחת זאת בחשבון.

בנושא תקינה אירופאית, אני מציע למשרד התחבורה לעשות שיעורי-בית. כל מה שאמרתם כאן מטעה לחלוטין את כל הוועדה. אגב, יותר מזה, התקינה האירופאית, אם רוצים לאמץ אותה, אגב, נגלה לכם סוד, גם טרקטורונים נוסעים על הכביש. לא רק טרקטור משא, גם טרקטורונים נוסעים על הכביש ואינני יודע, כנראה אינם נוסעים במדינות אירופה, אבל אפשר לראות בפאריס את הטרקטורונים נוסעים ברחובות וכו'. לכן, אם אתם באים וטוענים שאתם מגבילים את עצמכם לתקינה האירופאית, תעשו את זה עד הסוף. אם לא, תעשו שיעורי בית כמו שאמר יושב-ראש הוועדה, כי באמת הנתונים שהצגתם כאן פשוט לא נכונים.

דוד בוקר:

אני מחברת מקורות ואיגוד קציני בטיחות בתעבורה.

מקובל על איגוד קציני בטיחות בתעבורה שיגבילו את הנסיעה של הטרקטורי משא רק במושבים ובכל המקומות, לגבי התאונה שקרתה אצלנו בהרצליה, אני גר בהרצליה, אני רוצה להעיר לתשומת לבכם, כל הילדים של הרצליה נוסעים עם מיולים. אני חושב שבעיר שלנו יש את רוב המיולים בארץ, בגלל מצב כלכלי של ההורים ואתם צריכים לבוא ביום שישי בערב ובשבת ולראות את ההשתוללות של הילדים האלה, מה שהם עושים, וזה מאוד מאוד מסוכן. הם מסכנים את התנועה יותר מאשר אופנועים או מכוניות.

היו"ר גלעד ארדן:

ועל זה נשאלת השאלה איפה המשטרה.

דוד בוקר:

המשטרה עסוקה בדברים אחרים גם כן.

יוסף דיין:

אני עובד מועצה אזורית לב השרון, מורה לנהיגה לטרקטורים, אני גם קצין בטיחות בתעבורה ואני חושב שבכלי הזה, שמכניסים אותו היבואנים מראש בנו אותו למהירויות גבוהות. כשעושים לו הגבלה, זה לא חוכמה. שייבנו אותו מראש למהירות של 40, כמו טרקטור חקלאי. נוסעים עליו גם בעיר, נוסעים עליו בכבישים, בכל מקום. אבל אי-אפשר לפתוח לו שום פלומבה ושום דבר ולהגביר לו את המהירות.

היו"ר גלעד ארדן:

ולמה רכב פרטי שמותר לנסוע 100 לא לעסוק גם בו? גם רכב פרטי שיעשו הגבלה על 100. יש הרי את הטכנולוגיה, מה הבעיה? מה ההבדל? נהרגים 500 כל שנה על הכבישים.

יוסף דיין:

טרקטור משא מיועד לעבודות משא, לעבודות ולא לבילוי, כי משתמשים בו הנוער לא נכון ומסכנים את עוברי הדרך ואת עצמם.

דני מדר:

אני נציג ארגון מורי הנהיגה ואני עוסק בהכשרה של הקבוצה הגדולה הזאת בהרצליה, או ברובם. אני רוצה להגיד שהילדים האלה עוברים הכשרה מלאה וגם נבחנים, העניין שאתה צריך להגיע למבחן. כשאומרים שמונה שיעורים מינימום, זה באמת מינימום וזה הרבה הרבה יותר והם נבחנים מבחן של משרד הרישוי כמו מכונית בדיוק וגם אותו זמן וגם באותו דרך ובאותו תנועה.

אני מאמין ובדקתי שהנהג שיוצא הוא נהג שגם יוצא לדרך במכונית, הוא יוצא נהג טוב וזה שהוא משתולל אחר-כך גם על אופנוע אפשר לעשות אותו דבר או בכל רכב אחר. אבל הוא עובר הכשרה מלאה ונבחן מבחן מלא במשרד הרישוי.

רונית תירוש:

אני מתרשמת שלצורכי חקלאות משתמשים בעיקר בטרקטור ובטרקטורון ופחות, אם בכלל, בטרקטורון משא. אין ספק שטרקטורון משא משמש את בני הנוער ואין ספק שמשתמשים בו כמו ברכב לכל דבר, דהיינו – על הכביש ולא בשטחים. טרקטור משא, לזה התכוונתי, Mule ו- Polaris ו- Ranger, על זה אני מדברת, בדיוק.

זה ששינו לפני כשנה ואמרו שייקחו הכשרה של שמונה שיעורים לפחות וכו', אינני חושבת שזה מספק לנושא של נהג מלווה, למשל, לא חל עליהם ולכן אני אומרת שבמקום כל הפעולות הסחרור וההסתובבות שלנו, אני חושבת שצריך להקביל את הרישיון של טרקטור משא לרכב רגיל, על כל המשתמע, גם מבחינת הגיל, גם מבחינת נהג מלווה וגם מבחינת מכסת השיעורים שצריכים לקחת על כביש ולא על דרכי עפר ואז אני מקווה שבאמת יבוא לציון גואל.

אגב, אני מופתעת מאוד ואני שמחה שהנתונים אמנם כל נפש היא 100%, אבל אני הייתי בטוחה שיש הרבה יותר תאונות. יכול להיות שיש והן נגמרות בפציעות ולא בקטל מוחלט.

אורי שחר:

אני ממועצת התלמידים והנוער הארצית, אני אחראי על כל נושא התחבורה. ההמלצה שלי והיא, אני מאמין שהיא תהיה בניגוד לדעת רוב הנוער, היא באמת לא לתת למגזר הפרטי, זאת אומרת בני הנוער, לנהוג על הרכב הזה ולהמשיך שהחקלאים והשלטון המקומי כן ימשיכו לנהוג בזה, כי הם צריכים זאת לצורך העבודה אבל אינני חושב שיש לתת לבני נוער לנסוע ברכב כזה, גם מבחינת הבטיחות ואני מסכים עם מה שאמרה חברת הכנסת רונית תירוש, להגדיל את השיעורים ולעשות את זה כמו רכב רגיל.

אמנון צור:

אני ממפעל טומגו ומדבר גם בשם מפעל טומקל. הדבר הבסיסי הוא שכל התקנה החדשה שתוקנה לפני כשנה, עם הכשרת כביש וכו', עוד לא עמדה למבחן בכלל. התחילו להכשיר נהגי כביש החל מחודש ינואר, סוף ינואר 2006, שמונה חודשים. מאז אחוז הנוהגים ברכב עדיין ללא הכשרת כביש הוא פי כמה יותר גדול. לא ייתכן שמדינה משנה את התקנות כל יומיים. עשיתם משהו, בואו נבחן את זה, או שתביאו תסקיר מקצועי, אמיתי, רציני, אני אומר זאת למשרד התחבורה, שיראה שההכשרה לא עובדת, שכל מה שעשו לא עובד. אני טוען שזה עובד מצוין ואין תאונת בכלל. זה אחד.

שתיים. מבחינת האספקטים הכלכליים. טרקטורי המשא פועלים בשירות צה"ל, גם היום בתוך לבנון, פועלים על קו התפר עם מצריים, טרקטורי משא זו תעשייה שמיוצרת פה במדינה ומיועדת לייצוא בהיקפים אדירים. לא ניתן לעשות תעשייה כשהשוק המקומי, שהוא שדה הניסויים שלנו מבחינת חיפוש תקלות, חסום בפנינו. בעצם, ההחלטה הזאת שמבקשים פה להעביר, מסרסת ומחסלת תעשייה וזו תעשייה שמפרנסת, נכון להיום, מאות רבות של משפחות במדינה, לרבות תיירות, לא דיברו פה על יישומי תיירות אבל יש יישומי תיירות מאוד נרחבים, ברכבים האלה, גם בגליל העליון וגם באילת ועל כל זאת לא דובר ואני פשוט פרעתי את השטר וחידשתי לאדוני.

אורי שחר:

אחת הסיבות שעושים את הרישיון על טרקטור שטח זה ההטבות שמתקבלות אחר-כך כשנוהגים ברכב רגיל. חברים שלי באמת הציעו לי לעשות את זה, חשבתי על זה בצורה רצינית, כי אתה עושה שמונה שיעורים עכשיו ולא 28 בלחץ של בגרויות.

היו"ר גלעד ארדן:

יש מי שמרגיש שחייב להוסיף לדיון?

גיל הכהן:

אני נציג חברת טומקר ובמקרה אני גם מהנדס המפעל. לא אכנס דווקא לנושא הבטיחות וכל מה שנאמר, אסתפק בצד הפטריוטי שאני חושב שסוף-סוף יש לנו מוצר ישראלי, שהוא גאוות מדינת ישראל, משרת יחידות מיוחדות בצה"ל, שנע על כל כבישי העולם, לא אירופה, אלא בכל העולם, אם זה אוסטרליה, אם זה ארצות-הברית ואם זה אירופה וחבל לי לראות שסוף-סוף כשהרמנו קצת את הרף מבחינת מוצר ישראלי שאפשר להתגאות בו, אנחנו הולכים פה פשוט בתקנה הזאת לסגור מפעל חיים שהולך לשלוח,

קריאה:

התקנה לא משנה מה מותר בחו"ל.

גיל הכהן:

אני מדבר על מוצר ישראלי שעקרונית, המפעל שלנו, יצטרך להעביר את כל הפעילויות שלו לארצות-הברית או למדינה אחרת, וזה יחסל את כל הפעילות של חברתנו בארץ, שזה אומר, ההשלכות של זה – לשלוח הרבה משפחות הביתה, ללא פרנסה, שמתבססות על הענף הזה כרגע וזה משהו שחבל לי. לא נכנסתי לכל הדברים שנאמרו, זה משהו שחורה לי.

היו"ר גלעד ארדן:

אם אין דרך למנוע סכנת חיים ובטיחות, אז השיקול הזה, לצערי, נדחה בדרך-כלל מפני שיקולי בטיחות ופיקוח נפש.

גיל הכהן:

אין לי ספק.

היו"ר גלעד ארדן:

אני חושב שדי מיצינו את הנושא. נותרו כמה נושאים שמחייבים בירור מעמיק יותר לפני שנביא את הנושא להצבעה. לכן, אבקש ממשרד התחבורה ומהמשרד לביטחון פנים להציג בדיון הבא וברגע שיהיו לכם נתונים, נקבע את הדיון הזה במיידית. נציג בדיון הבא נתונים מפורטים גם לגבי הדין האירופי בנושא הזה, לא שזה מחייב אותנו, זה לא כזה ראה וקדש, אבל חשוב שחברי הוועדה, לפני שהם מצביעים, ידעו מה חל בעולם ומה לא חל בעולם, לגבי נסיעה של טרקטור משא בכביש רגיל וכן לגבי המעורבות, אבקש את הפילוח ולדעת כן כמה תאונות מעורבים טרקטורי משא וגם את הגיל של אותם הנהגים שהיו מעורבים בתאונות, כיוון שמדובר במספר מאוד נמוך, לא יקשה לברר זאת.

אני מבקש ממר שדה וממשרד התחבורה לחשוב שוב על התקנה הזו וגם לדבר עם השר. יכול להיות שאפשר כן להשיג את אותה מטרה הן על-ידי הדרך שהציגה חברת הכנסת תירוש, שאני בהחלט חושב שהיא שווה עיון, זאת אומרת, לא יודע אם להגביל בכל, אבל אולי להחיל חובת ליווי ובוודאי נושא העלאת הגיל שיכול להיות שטעינו בה לפני שנה ומשהו, כאשר לא אישרנו את העלאת הגיל שבאתם וביקשתם מהוועדה ואני גם השתתפתי באותו דיון וגם אני אולי עשיתי טעות בנושא הזה, אבל זה לא אומר שבגלל הטעות הזאת צריך היום לבוא ולשפוך את כל התינוק עם המים.

אבקש לשקול שוב אם אפשר להשיג את העניין הבטיחותי, את השיפור הבטיחותי, גם באמצעים פחות דרקוניים ואם תחליטו שלא, נעלה זאת להצבעה ברגע שיהיו בפני הוועדה הנתונים המספריים והנתונים לגבי החקיקה בחו"ל.

תודה, הדיון נעול.

הישיבה ננעלה בשעה 11:25.