**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 212**

#### מישיבת ועדת הכלכלה

**‏יום שני, ז' בניסן התש"ע (‏22 במרץ, 2010), שעה 13:50**

**סדר היום**:

1. תקנות התעבורה (תיקון מס' 5), התשס"ג-2003 (ביטול), התש"ע-2009, בדבר מגרשי הדרכה לנהגים

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

ישראל חסון

רוברט טיבייב

כרמל שאמה

**מוזמנים**:

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

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

רפ"ק רוני לוינגר - ראש חוליית תעבורה, משטרת ישראל, המשרד לביטחון פנים

עו"ד אילנית שרבט-גולדשטיין - ייעוץ משפטי, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

מאיר אלרם - מנהל תחום נהגים מקצועיים, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

גבי בן הרוש - יו"ר מועצת המובילים והמסיעים

מרדכי שיפמן - הנהלת מועצת המובילים והמסיעים

ציון עופרי - יזם פארק מוטורי והדרכה חצרים-שדה תימן

אילן אהרון - יזם פארק מוטורי והדרכה חצרים-שדה תימן

בני גורפינקל - מכון מרכזי להכשרת נהגים

דרור קראוני - יזם, מגרש הדרכה לנהיגה, מנהל היחידה לפיתוח כלכלי, המועצה האזורית בני שמעון

איתי אלון - מנכ"ל חברת אלטרנתיבי – יוצרים תרבות נהיגה

אבי גולן - יו"ר ארגון מורי הנהיגה

שמעון ביתן - מזכיר וכתב ארגון מורי הנהיגה

בני שליטא - חבר הכנסת לשעבר

נסים בנימין - מטה מאבק האופנועים

מוטי גלברט - מטה מאבק האופנועים

רן שיטרית - יועץ ליו"ר הוועדה חבר הכנסת אקוניס

**ייעוץ משפטי**: ניר ימין

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: אירית שלהבת

**תקנות התעבורה (תיקון מס' 5), התשס"ג-2003 (ביטול), התש"ע-2009,**

**בדבר מגרשי הדרכה לנהגים**

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מתכבד לפתוח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר היום בקשת משרד התחבורה לבטל את תקנות התעבורה (תיקון מס' 5), התשס"ג-2003, בדבר מגרשי הדרכה לנהגים. אלו תקנות שבזמנו ביקש משרד התחבורה להתקין. בשנת 2003 חתם על התקנות שר התחבורה דאז, שר החוץ דהיום מר אביגדור ליברמן, במסגרת מה שאז ראתה הממשלה כחלק ממדיניות המאבק בתאונות הדרכים. התקנה נועדה לאפשר הקמת שישה מגרשי הדרכה לנהגים כחלק מן התוכנית לשיפור מערך הכשרת הנהג והנהיגה.

הבנתי מחומר רקע שקראתי, שמדובר על נהגים חדשים, נהגים מקצועיים, נהגי משאיות ונהגי רכב דו-גלגלי. קיימתי גם פגישות עם חלק מן האנשים שזכו כבר במכרזים, או שאמורים להפעיל את מגרשי ההדרכה שהמדינה ביקשה מהם להקים. אני מבקש ממר עוזי יצחקי, סמנכ"ל בכיר במשרד התחבורה, שגם ב-2003 היה מעורב בעניין הזה, ומעורב גם כעת בשנת 2010 כאשר מוגשת הבקשה לביטול התקנה. מה אירע? מה השתנה?

עוזי יצחקי:

אציג מצגת קצרה שתפתח את הדיון כדי להציג את השתלשלות העניינים ומה הביא אותנו עד הלום.

הרעיון נולד אי-שם בשנות התשעים, במסגרת הטיפול בגורם האנושי כחלק מן התוכניות לשיפור המערך להכשרת הנהג בנהיגה. הרציונל היה להקנות ידע ומיומנות מתקדמת וכושר התמודדות עם מצבים מכבידים, שלא ניתן ללמוד אותם בהכשרה הבסיסית וגם לא לאחר מכן.

האוכלוסייה, כפי שציינת, כוללת נהגים חדשים, נהגים של רכב דו-גלגלי ושל רכב משא, ונהגים מקצועיים אחת לחמש שנים. דיברנו על 180,000-200,000 משתלמים בשנה. אדוני היושב-ראש, בספטמבר 2004, בהיותך יועץ שר התחבורה לזמן קצר, שר התחבורה דאז החליט לעשות מעשה טוב מאוד ולהאריך את תוקף רישיונות הנהיגה ל-10 שנים. אז אמרנו שאם מחדשים ומאריכים ל-10 שנים, אולי נבחן אפשרות שכל מי שמחדש את הרישיון יעבור הדרכה בנהיגה מדי 10 שנים.

אלה נקודות הציון העיקריות. התקנה פורסמה ב-9 בספטמבר 2003. תוקף התקנה היה 18 חודשים, ואז בחודש מרס 2005 התקנות נכנסו לתוקף, אבל בכפוף לקיומם של שישה מגרשים בפריסה ארצית. הוועדה הזאת קבעה שיהיו שישה מגרשים בפריסה ארצית, לא אחד פחות, כדי לא לטרטר את האנשים ולאפשר נגישות וזמינות להגיע לאותן השתלמויות.

הכנו מפרט טכני למגרש הדרכה בשטח של 72 דונמים. הכנו תוכניות לימודים לנהג ולמדריך שגובשו ואושרו במשרד התחבורה. עשינו עבודה כלכלית וגם קבענו בגדול את המחירים ואת הביטוחים, ועוד מעט תראו באילו מחירים מדובר לרכב פרטי ולרכב כבד. הם נקבעו אך טרם אושרו. יש כאן עניין של ביטוחים. היתה ועדה כלכלית, היו הסתייגויות כאלה ואחרות וזה נמצא עדיין בעבודה.

במקביל, וכאן חלקכם ירים גבה, ביצענו הערכת יעילות פדגוגית ובטיחותית של ההדרכה. אהיה שקוף וגלוי, עם גילוי נאות לאורך כל הדרך, הביצוע של העבודה המקצועית שבדקה את היעילות הפדגוגית נעשתה במקביל לקידום הפרויקט, לא לפניו. מי שדחף לזה הוא גם משרד התחבורה שהתחיל לשאול שאלות, וגם הדיון שנערך בוועדת הכלכלה ב-2004-2005 שבו עלו שאלות והוחלט לערוך בדיקה מקצועית.

ישראל חסון:

מה שאתה אומר כאן מעניין אותי מאוד משום שלא הצלחתי להבין. כאשר תיקנתם את התקנות בשנת 2003, כיצד נימקתם את זה בפני ועדת הכלכלה? לא על סמך איזה ניסיון, רקע, ידע? איך נימקתם את זה?

עוזי יצחקי:

השאלה טובה. הנימוקים שהוצגו בפני ועדת הכלכלה – צפה ועלתה שאלת הגורם האנושי, צפה ועלתה השאלה על 8 המרכיבים בתוך המגרש שלא ניתן ליישם אותם. בזמנו הציגו בפני ועדת הכלכלה פעילות שנעשית במדינות שבהן מבוצעת הדרכה כזאת במגרשים, אמנם לא פעילות חובה. ציינו מדינה אחת שהיא "אימפריה גדולה", לוקסמבורג שבה נקבעה חובת הדרכה במגרשים.

לאה ורון:

אוסטריה ולוקסמבורג.

עוזי יצחקי:

אוסטריה הצטרפה לאחר מכן. השאלה שאתה שואל, ובכוונה עניתי קצת בציניות, לצערי הרב נעשה כאן מעשה שתוך כדי העבודה וקידום הפרויקט נבחנה היעילות המקצועית שלו.

ישראל חסון:

אתה עונה בציניות.

עוזי יצחקי:

השתדלתי כמה שפחות.

ישראל חסון:

אני שואל את עצמי האם בעוד 6 שנים לא אשב כאן בעוד דיון ציני על מה שנאמר בדיון הנוכחי. אני באמת שואל את זה, ולא בציניות. אני לא יודע להתייחס למשרד התחבורה בזלזול, ועוד פחות מזה לא יודע להתייחס לוועדת הכלכלה בזלזול. באו לכאן ואמרו: 'אנחנו מוצאים מקום לתקן תקנה'. זה התבסס על מה? על סתם רעיון? סתם מישהו במשרד התחבורה התעורר והחליט שזה רעיון טוב שטרם ניסינו? על סמך מה החליט משרד התחבורה לתקן תקנה, ועל סמך מה החלטתם להביא את זה לוועדת הכלכלה? מה השתנה? מה הדלתא? אתה אומר שפתאום חשבתם על זה?

עוזי יצחקי:

הרקע היה, כפי שאמרתי, ניסיון לטפל בגורם האנושי.

ישראל חסון:

הגורם האנושי השתנה מאז?

עוזי יצחקי:

הגורם האנושי לא השתנה מאז.

ישראל חסון:

אז מה קרה?

עוזי יצחקי:

הגורם האנושי לא השתנה מאז, אבל התבררו כמה דברים, גם על הישימות של הפרויקט וגם על היעילות המקצועית שלו ולכן צפו ועלו סימני שאלה. בחנו את הדברים ואנחנו מביאים את הבקשה שלנו היום כבקשה חדשה.

חוה ראובני:

אוסיף עוד נקודה אחת מכיוון שהייתי מעורבת בזה בזמנו. מר יצחקי סופג כאן את האש, אבל הוא לא טיפל בזה, הוא לא היה בתפקיד אז.

לאה ורון:

נכון. עסק בזה אז מר יוזנט.

חוה ראובני:

המחשבה המקורית שלנו היתה שמגרשי הדרכה הם דבר טוב, שראוי שיקום ונהגים יתאמנו בהם וירכשו את הידע. הוכן מפרט, ואז התברר שהמגרשים לא קמים, כי ההשקעה הכלכלית בהקמתם כנראה גדולה מאוד.

רוברט טיבייב:

לא חשבו על זה קודם?

חוה ראובני:

היזמים חששו שלא יהיו להם לקוחות. הם אמרו: אם תבטיחו לנו את הקליינטורה, נקים. מכיוון שנמצאו מדינות שבהן פועל מודל כזה, ומכיוון שתועלת מגרשי ההדרכה נראתה באותה נקודת זמן מול אותן מדינות כמוצדקת, זאת החשיבה שעמדה מאחורי התקנת אותן תקנות.

ישראל חסון:

אם את אומרת שהבעיה היתה ישימות של הדבר הזה, זה לא הופך אותו לרעיון לא טוב.

עוזי יצחקי:

זה לא רק ישימות. עוד מעט נגיע לסיבות שבגינן אנו מבקשים לבטל את התקנות. תאפשרו לי לסיים להציג את המצגת, ואני מבטיח לעשות את זה בקצרה. נענה על כל השאלות.

חוה ראובני:

ניסיתי להוסיף את הרקע כמי שטיפלה בזה בעבר.

עוזי יצחקי:

אני מבקש שתתנו לי לסיים. הנושא טעון. אחרי שאסיים, תשאלו שאלות.

במקביל משרד התחבורה קידם ותמך בהקמת המגרשים, ואני לא מתחבא מאחורי שום דבר.

הפעולות שבוצעו, וכאן אני רוצה להדגיש ולהיות שקוף וגלוי, השקענו בזה מאמצים. בלב חפץ ונפש נקייה ביקשנו לקדם את הדברים הללו והשקענו משאבים רבים. יעידו על כך גם אנשים שנמצאים כאן. בחנו, ולא רק עם מינהל מקרקעי ישראל. במספר מקומות שבהם פורסמו מכרזים נפגשנו עם החברה הלאומית לדרכים וחיפשנו מקומות, לא רק על-ידי מינהל מקרקעי ישראל אלא בתוך מחלפים, ונבחנה גם תוכנית עם החברה הלאומית לדרכים. בוועדות המחוזיות ניסינו לאתר אזורים מתאימים עם תשתית קיימת כבר. פעלנו מול הוועדות המחוזיות. אני אישית השתתפתי בדיונים של כמה ועדות מחוזיות, הצגתי את הנושא וניסינו לקדם אותו ככל היותר. במקביל גם השקענו משאבים והכנו תוכנית-אב בפריסה ארצית של האתרים, היכן אפשר להקים וכמה אפשר להקים. בדקנו וניתחנו את הפריסה הנדרשת.

היו"ר אופיר אקוניס:

כל זה אחרי שהותקנו התקנות?

עוזי יצחקי:

כל זה אחרי שהותקנו התקנות. סייענו ליזמים בתחום הסטטוטורי, גם ליווינו אותם וגם תמכנו במידע ובהדרכה.

היו"ר אופיר אקוניס:

כל זה היה ידוע לפני שהבאתם לוועדת הכלכלה את התקנות בשנת 2003 והוועדה הצביעה פה אחד בעד הצעתכם. מה אנו צריכים לחשוב עכשיו על הצעות שמשרד ממשלתי מביא לוועדות הכנסת?

גבי בן הרוש:

מה אתה מופתע? זה קורה בפעם הראשונה?

היו"ר אופיר אקוניס:

לא. תמיד אומרים שבעבר נתקבלו החלטות כאלה או אחרות. אני אומר, לא חייבים לבוא לחיים הפוליטיים כדי להטמיע דפוסים ישנים. אפשר לשנות דברים. לכן אנחנו כאן, כדי שזה לא יחזור. אתה מבין מה נעשה כאן? אתה מבין איך המדינה התנהלה?

עוזי יצחקי:

בנובמבר 2005 הבאנו לוועדת הכלכלה הצעה.

גבי בן הרוש:

הייתי שותף להתנגדות בוועדת הכלכלה. אבל מישהו שמע?

ישראל חסון:

דרך אגב, זה לא הופך אותך לצודק. בואו נשמע.

גבי בן הרוש:

נכון. כאשר דנו כאן בנובמבר 2005 אף אחד לא גיבה אותי מקצועית. יש כאן יזמות עסקית פרטית, נקודה. מי שיזמו את זה, אנשים בכירים במשרד התחבורה, לא נמצאים כאן היום.

ציון עופרי:

זה נועד להצלת חיים.

עוזי יצחקי:

בנובמבר 2005 הבאתי הצעה לוועדת הכלכלה. ראיתי שאין מספיק מגרשים ולכן הצעתי שנתחיל עם ארבעה, נתחיל עם רכב כבד, נתחיל לפחות להעביר השתלמויות לחלק מן האנשים.

לאה ורון:

אני מבקשת לתקן אותך. ועדת הכלכלה בדיון שקיימה ב-7 בנובמבר 2005 לא דחתה את הבקשה שלכם לפריסה של ארבעה מגרשים במקום שישה. יושב-ראש הוועדה דאז, חבר הכנסת אמנון כהן, הודיע שהוא מבקש מכם לשוב ולבדוק – מכם, מרשויות התכנון, ממינהל מקרקעי ישראל לנושא שיווק המגרשים – ולחזור לוועדה עם עדכונים נוספים על מנת שהוועדה תקבל את החלטותיה באופן מושכל. במצגת שלכם כתוב שהוועדה דחתה את התקנות.

עוזי יצחקי:

בכל אופן, היא לא אישרה ארבעה מגרשים.

היו"ר אופיר אקוניס:

היא לא אישרה באותו מועד וביקשה שתחזרו לדיון נוסף.

ציון עופרי:

הוועדה ביקשה שמשרד התחבורה יחזור אליה עם הצעה לתיקון. אתם הייתם צריכים לבוא עם תיקון.

עוזי יצחקי:

אגיב על הכול. לא סתם היה אז דיון, אלא עם תיקון שהגיש שר התחבורה שטרית לנוסח התקנות, והוועדה דחתה, לא אישרה, שלחה הביתה.

ציון עופרי:

היא לא דחתה.

לאה ורון:

מר יצחקי, אל תשתמש בטרמינולוגיה לא נכונה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אקרא לכם את נוסח החלטת הוועדה באותה ישיבה: "היושב-ראש אמנון כהן: אני נועל את הישיבה בשלב הזה, וכאשר נקבל את כל הנתונים נקיים דיון מחדש. תודה רבה על השתתפותכם". הוועדה לא דחתה את התקנות אלא ביקשה לקבל נתונים לקראת המשך הדיון.

עוזי יצחקי:

היום אלה הנתונים. יכולתי לשבת במשרד התחבורה ולחכות לשישה מגרשים בפריסה ארצית, לחכות שיגיע המשיח, אבל כפי שאמרתי, אנחנו שקופים וגלויים. עשינו הערכת מצב. עוד מעט אציג בשני שקפים אחרונים את הנימוקים. מכיוון שהתקנות לא נכנסו מעולם לתוקף, יכולתי גם לא לבוא ולא להביא. בואו נהיה שקופים גם עם האנשים שרצו לקדם ולסייע ולהשתתף בפרויקט הזה.

ישראל חסון:

לא האנשים רצו, אלא הם נרתמו למאמץ של משרד התחבורה.

עוזי יצחקי:

אלה הסיבות להגשת התקנות היום, ואציג אותן בקצרה כי העובדות מדברות בעד עצמן. יש כאן מסקנות של צוות מקצועי, בראשות ד"ר דן מוקואס מן הטכניון, בחור רציני מאוד שלא הכרתי לפני כן. הוא הגיע מטעם הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים ששכרה אותו.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסעיף א' כתבתם: "אין תועלת בטיחותית מוכחת". אז לשם מה הבאתם את זה? מה שמתרחש כאן כרגע הוא ממש כמו סצינה מן הסרט "תעלת בלאומילך" ולא בגלל ועדת הכלכלה או החברים כאן, ולא בגלל בעלי המגרשים או המסיעים, אלא בגלל ממשלה קודמת, בגלל מדיניות.

איתי אלון:

זה ציטוט חלקי מאוד ומגמתי. אני מכיר את הדוח.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה מצגת של משרד התחבורה. זה לא מצגת שלנו.

לאה ורון:

אם מותר לי לעזור לרגע למר יצחקי, משרד התחבורה הגיע בשנת 2003 לוועדה עם תקנות, כאשר העבודות שנעשו והכלים שהיו מונחים בפניו גרמו לו להאמין שנכון מאוד שתהיה הדרכה של נהיגה מעשית במגרשים. עם הזמן, ולזכותו של מר יצחקי, קראתי בפרוטוקול של הוועדה מישיבה שנערכה ב-14 באפריל 2008, הוא אמר אז: "המשרד אין לו עמדה סופית מקצועית ביחס לחשיבות ההשתלמות המעשית לנהיגה". בשלב כלשהו פנה משרד התחבורה לאנשי מקצוע נוספים על מנת לקבל את חוות דעתם המקצועית, ומכאן תמשיך בבקשה, מר יצחקי.

עוזי יצחקי:

המסקנות המקצועיות ברורות. למרבה הצער, אין תועלת בטיחותית. ברוב מדינות העולם, למעט ה"אימפריה" של לוקסמבורג, לא מחייבים לימוד נהיגה במגרש. גם התועלת שנצפתה, על לימוד נהיגה במגרש ההדרכה במצבים של החלקה, כפור, קרח ומים – והלוואי עלינו כאלה משקעים – לא מתאימים לבעיות הנהיגה בישראל.

מתברר גם שיש כאן חוסר כדאיות כלכלית. אמרו: היזמים יקימו, יעשו. עלות של מגרש עומדת היום על כ-30 מיליון שקל. העלות של המשתלמים מול התועלת בעייתית מאוד. מדברים על כ-2,000 שקלים לנהג מקצועי וכ-1,000 שקלים לנהג חדש.

ציון עופרי:

המספרים לא נכונים.

עוזי יצחקי:

יש אי-ודאות על ישימות הפרויקט ומחסור בקרקעות. הופעתי בפני הוועדה לתכנון ובנייה בראשות מנכ"ל משרד הפנים דאז, מר אריה בר. אין קרקעות.

היו"ר אופיר אקוניס:

באשר למחירים, אצטט ממה שנאמר ב-7 בנובמבר 2005: "עוזי יצחקי: כעיקרון על-פי מחירים שאנחנו בדקנו יעלה 445 שקלים לרכב פרטי ו-890 שקל לרכב משא".

עוזי יצחקי:

זה לא כלל ביטוחים ולא כלל השכרת רכבים. אם אני נהג ב"תנובה", לא אבוא עם רכב של "תנובה" ואז לא יחלקו לילדים של חבר הכנסת אקוניס חלב באותו יום, אלא אצטרך לבוא לבד, לשכור משאית, וזה יעלה כסף.

איתי אלון:

זה יעלה אולי 100-150 שקל.

עוזי יצחקי:

גם לגבי שיטת העבודה, אני חייב להתוודות, ואמרתי שאני שקוף וגלוי, טעינו. הטלנו יותר מדי על היזמים הפרטיים. חלקם נדרשו לרכוש קרקעות פרטיות, לרוץ לוועדות התכנון, לעבור אלף מדורי גיהנום, למשל בהסבת קרקע חקלאית לקרקע של מסחר והדרכה, וזה היה בעייתי. השתתפתי, כפי שאמרתי, בישיבות של כמה ועדות מחוזיות. זה לא היה פשוט. הדברים האלה היו בעייתיים מאוד מבחינת מדיניות הקרקע במדינת ישראל.

במקביל אנו מקדמים חלופות. כאן כתובה רק חלופה אחת שנמצאת על שולחן ועדת הכלכלה כתוצאה מהמלצות ועדת סגיס – חובת התנסות. זה עבר בקריאה הראשונה, אך לצערי הרב לא עלה בכנסת השבע-עשרה. אנחנו רוצים להביא את זה לדיונים במושב הקיץ של הכנסת. התנסות של נהגי רכב כבד חשובה מאוד.

הקטע השני שמשלים את החלופה של התקנות האלה הוא מרכז לימוד נהיגה, שנביא אותו בקרוב לכנסת לאחר שנעבור כמה חסמים משפטיים. זה אומר שיהיה שילוב של התיאוריה והמבחן המעשי בלימודים הבסיסיים, והארכת תקופת חובת הליווי מ-3 חודשים ל-6 חודשים.

סיימתי, ותודה רבה על ההקשבה ועל הנימוס והאדיבות.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו תמיד מנומסים מאוד. בבקשה חבר הכנסת חסון.

ישראל חסון:

אני רוצה לשאול אותך כמה שאלות אינפורמטיביות. שאלה ראשונה, כמה שרי תחבורה מאז שתיקנו את התקנות, כולל אלה שתיקנו את התקנות, נדרשו לתקנות האלה כאשר אתה השתתפת בדיונים?

עוזי יצחקי:

שלושה.

ישראל חסון:

שלושתם הבינו את התועלת שבעניין הזה ואת הבעיה ביישום שלו, או שהם אמרו: גם אם אין תועלת תמשיך הלאה?

עוזי יצחקי:

השר הראשון, השר ליברמן לא הספיק כי כידוע הוא עזב לאחר זמן קצר את המשרד.

היו"ר אופיר אקוניס:

לאחר שנה.

עוזי יצחקי:

השר שטרית לא כל-כך האמין בזה. אפשר אפילו לשאול אותו. השר מופז, כאשר הוצג לפניו הפרויקט, אחרי שהבין את המצגת אמר: 'רגע, זה כמו חייל קרבי שיעבור אימון פרט פעם בשירות', משהו כזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

כלומר, הוא התנגד לביטול התקנה.

ציון עופרי:

הוא חשב שזה לא מספיק.

עוזי יצחקי:

שר התחבורה הנוכחי, כפי שכבר הודיע כאן בוועדה, הוא אדם שמחליט החלטות, וכאשר זה הוצג בפניו אמר: 'אין טעם להמשיך במשחקים האלה ואנחנו נגיש בקשה לבטל את התקנות'.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתם הצעתם לו. מה זה "הוא אמר"? הוא לא בא בוקר אחד ואמר: 'בואו נבטל'. הוגשה לו הצעה על-ידי הדרג הפקידותי, שהמליץ 4 שנים קודם לכן לעשות כן להקים את המגרשים.

ישראל חסון:

מאחר והאוזן שלי מאוד לא מוזיקלית, אני מציע לך כפקיד ממשלתי לא להגיד ששר אחד יודע לקבל החלטות ושלושה אחרים לא יודעים, כי זה המשתמע. אני ממליץ למחוק את זה מן הפרוטוקול. זה קודם כול.

עוזי יצחקי:

לא זאת היתה הכוונה שלי.

ישראל חסון:

זה המשתמע. אמרת שהגיע שר שיודע לקבל החלטות, כלומר שלושה לפניו לא ידעו. ייתכן שזה נכון, אבל תשאיר לנו את התענוג להגיד את זה.

עוזי יצחקי:

דבריי לא הובנו כראוי. לא זאת היתה כוונתי.

ישראל חסון:

אני תיקנתי והגנתי עליך. הבנתי באופן שגוי.

הדבר השני, עדיין לא קיבלתי ממך תשובה על השאלה הראשונה שלי. השאלה שלי פשוטה מאוד. אני מאמין שכאשר אתה, או מי מטעמכם, הציע בשנת 2003 להתקין את התקנות, ראה בהן דבר מועיל. היה לו לאורך כל השנים, מ-2003 ועד 2010, זמן לבחון את היעילות של הדבר הזה, כי מחקר כזה הוא לא מחקר של שנתיים. הרי מה עשיתם? הושבתם דוקטור ואמרתם לו: תסתכל בבקשה בספרות ותגיד לנו מה קורה. זה לא יום לימודים ארוך. זה לא איזה תהליך כימי שמחייב בשלות כלשהי, זה לא אגרונום שצריך לחכות שדברים יצמחו. זה סקר ספרות מקצועית.

ציון עופרי:

הסקר לא נגד המגרשים.

ישראל חסון:

קראתי את הסקר כולו. הסקר גם לא "נופל מן הרגליים" מן הממצאים.

מבחינתי, לא רק בגלל הסקר, היו עוד כמה דברים, אני יכול להציב הרבה סימני שאלה על העלות-תועלת של הפרויקט, אבל אני לא מדבר על זה עכשיו. אני שואל אותך שאלה פשוטה, מה השתנה על ציר הזמן ביעילות או באפקטיביות של ההכשרה במגרשים הללו? תגיד לי איזו הארה גדולה עברנו מ-2003 ועד 2010 דרך ארבעה שרי תחבורה שלא חשבו אחרת? מי פתאום גילה איזו תגלית בתחום האפקטיביות של ההדרכה הזאת?

בני שליטא:

מר יצחקי, האם אתה מרגיש שלם לגמרי עם השינוי הזה? אתה בעצמך נסעת לחוץ לארץ בשליחות.

עוזי יצחקי:

אני בין היחידים שלא נסעו לחוץ לארץ, אז בבקשה תתקן.

בני שליטא:

אני מקבל את התיקון, אבל יש תיקון אחר לתיקון. אתה היית מחסידי התוכנית, מן האנשים שדחפו ודפקו על השולחן כדי לקדם את העניין הזה, ופתאום חל שינוי.

אני רוצה לצטט כאן במילים ספורות שיחה שלי עם מר גנות, מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, אדם שאני מעריך מאוד. הוא אמר לי: 'על-פי התוצאות של שנת 2009 יש ירידה בהיקף תאונות הדרכים. יכול להיות שאנחנו טובים יותר מאירופה. יכול להיות שמה שאנו עושים הוא נכון, ומה שהאירופאים עושים, עם המגרשים, לא בדיוק נכון'. הייתכן שהערה כזאת, שהיא מעין בדיחה, תהיה גורם שעל-פיו מנהלים עניינים של המדינה?

לא באים להכניס מגרשים, כלומר להכניס עוד דבר למערכת שלמה שקיימת. צריך להכניס את מגרשי ההדרכה הללו משום שהם מגרשים מעשיים ומהם לומדים, ובמקביל להוציא החוצה את כל הקורסים לנהיגה מונעת, את כל התיאוריות המטומטמות האלה ש"מטרטרות" את האזרח ולא מביאות שום תועלת. פשוט מאוד, אין מקום לקורסים לנהיגה מונעת ויש מקום למגרשי נהיגה. באמת לא כל החוכמה נמצאת אצלנו, למרות שאני סבור שעם ישראל חכם מאוד. גם באירופה, לפחות מבחינה כלכלית, יש הרבה תבונה ושם מאמצים את המגרשים הללו. לא כל החוכמה נמצאת רק אצלנו. תודה רבה.

לאה ורון:

באילו מדינות באירופה ההדרכה בנהיגה מעשית היא חובה?

בני שליטא:

לוקסמבורג, שמישהו דיבר עליה בלגלוג, היא אחת המדינות המתקדמות בעולם בתל"ג שלה ובכל מה שיש בה. אל תגחכו כאשר אתם מדברים על לוקסמבורג.

לאה ורון:

איש לא מגחך. אנחנו רק שואלים האם פרט לאוסטריה ולוקסמבורג קיימות מדינות נוספות בעולם שבהן נקבעה חובת הדרכה במגרשי נהיגה.

ציון עופרי:

התשובה היא כן. באוסטריה נקבעה הדרכה חובה. בפועל יש שם 19 מגרשים. בגרמניה יש תקנת חובה מאז שנת 2003 והוקמו 56 מגרשים גדולים ועוד עשרות קטנים.

לאה ורון:

בגרמניה זה נקבע כחובה?

ציון עופרי:

כן. בלוקסמבורג התחילו ב-1996. בהולנד נקבעה חובה, וכך גם בפינלנד, שוודיה, פולין, רומניה, בולגריה, הונגריה, לטביה, ספרד. בספרד החובה נקבעה רק לאחרונה, ב-2008. זה קיים גם בסלובניה, קרואטיה, סרביה, סלובקיה, צ'כיה, צרפת, שווייץ, אוסטריה ואיטליה. יש לי כאן אסמכתה. בכל המדינות הללו יש מגרשי הדרכה פעילים, חיים ונושמים.

לאה ורון:

לא שאלתי על מגרשים פעילים, חיים ונושמים. שאלתי על חובה בחוק.

ציון עופרי:

בלוקסמבורג ב-1996 הותקנה תקנה, ומ-2003 היא תקנה מחייבת. יש תקנה כזאת גם בפינלנד, אוסטריה, גרמניה ושווייץ. מאז 2008 יש תקנה מחייבת לנהגי רכב כבד ואוטובוסים בכל מדינות האיחוד האירופאי, אלה שמניתי ואלה שלא שמניתי. בסיס הנתונים שמר עוזי יצחקי מדבר עליו, שגוי. אני רוצה להתייחס רק לנושאים מקצועיים, לא לדברים אחרים.

באשר לפריסה – יש לי אסמכתאות, יש כאן חוברות שאני יכול לתת לכם.

באשר ליעילות – גם דוח מוקואס לא שולל לחלוטין את מגרשי ההדרכה. הוא כותב אפילו שיש יתרונות במגרש סגור, מבחינת הבטיחות, מבחינת המון דברים.

סטטיסטיקה מאוסטריה מראה שהחל משנת 2003 היתה הפחתה של 30% בהיקף תאונות הדרכים בקרב נהגים חדשים. אלה נתונים של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה האוסטרית, לא של איזו חברה פרטית.

באשר לנושא הכלכלי – שאדון יצחקי לא ידאג לנו. אני מיופה-כוח של כל שישה המגרשים שקיימים היום. את הצד הכלכלי תשאיר לנו. זו לא הבעיה שלך, זו הבעיה שלנו. אנחנו מפעילים מגרשי הדרכה. אנחנו מתחייבים שאם התקנה הזאת תוסדר באותה שלביות שעליה דיברנו – הרי מה הבעיה היום? למה התקנה לא חלה אוטומטית? תבינו, ארבעה מתוך השישה יכולים להוציא היתר בנייה מחר בבוקר: חצרים-שדה תימן, כרמיאל, עפולה והגליל התחתון. יש עוד מגרש ברכסים שגם הוא יכול להוציא היתר בנייה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אין הדרכה במרכז?

ציון עופרי:

מי לא יכול להוציא היתר בנייה? ברקת.

עוזי יצחקי:

ברקת נפל. פרסמו שם מכרז. כדי להפעילו צריך יהיה להזיז את מאגר המים של כל גוש דן.

ציון עופרי:

הוא לא נפל. הוא נדון במועצה הארצית לתכנון ובנייה. במעלה אדומים יש בעיה בנושא סטטוטורי. לכן ביקשנו באפריל 2008 לתקן את התקנה ולהחיל אותה בשלבים, ובשלב הראשון להחיל אותה על ארבעה מגרשי הדרכה לנהגים מקצועיים.

לאה ורון:

ומה יקרה עם כל התושבים במרכז הארץ?

ציון עופרי:

מדובר על החלת התקנה בשלב הזה על נהגים מקצועיים. נהג מקצועי יכול לנסוע מן המרכז לחצרים או לכרמיאל, שעה נסיעה לכל כיוון, ולקבל הדרכה, ואפשר להחזיר לו את העלות דרך הפרמיה של הביטוח. זה לא יעלה לכם כסף, מר גבי בן הרוש. אם היית בודק באוסטריה, היית רואה ששם מקבלים החזרים מחברות הביטוח בפרמיה. במקום שהנהג יהיה בסיכון גבוה, הוא ייחשב נהג בסיכון נמוך. חברת הביטוח יחזיר לו, במקום שהפרמיה תעלה 5,000 שקל היא תעלה לו 3,000 שקלים לאורך כל החיים, לא רק למשך 5 שנים. אז ניתן לקבל החזר דרך הביטוח.

גבי בן הרוש:

חברת הביטוח גם תשלם במקומי?

ציון עופרי:

לא צריך לשלם.

לאה ורון:

נציג חברות הביטוח, מר מלכיס, שהשתתף בדיונים, לא הציע את מה שאתה מציע, לא לנהגי הרכב הכבד ולא לנהגים האחרים.

חוה ראובני:

בוודאי זה בלתי אפשרי, כי בישראל הביטוח הוא פר רכב, לא פר נהג.

גבי בן הרוש:

רבותי, השתתפתי בדיון ב-2003 והופתעתי. אם יש בידכם את הפרוטוקול, אמרתי אז כמה דברים, כי באו עם משהו מוגמר. תמוה שהתחילו אז כבר לדבר על מיפוי שטחים בארץ, היכן יהיו המגרשים. באו לוועדת הכלכלה כבר עם מפות מוגמרות וזה היה מוזר בעיני.

יש לכם מגרשים? יש לי הצעה מה לעשות איתם. במדינת ישראל אין מקומות חניה למשאיות ואוטובוסים, למעט ב"אגד" ו"דן". אין לנו מקומות חניה בערים. בבקשה, תנו לנו את המגרשים תמורת תשלום, כדי שיהיה לנו היכן לחנות ולא נחנה בתוך הערים.

ציון עופרי:

ניתן לך בשעות הערב את המגרשים, אין שום בעיה.

גבי בן הרוש:

אני רואה את המצגות בכל השנים. קודם כול, שבחוק יוגדר "נהג מקצועי". אין הגדרה כזאת. אין "חיה" כזאת. פנינו לוועדת הכלכלה פעמים רבות, ואנחנו באים לכאן כבר 10 שנים, בבקשה שתיערך השתלמות מעשית אמיתית. מדי יום מתהפכים נהגי משאיות שמעמיסים מטען, כי אף אחד לא לימד אותם איך להעמיס ואיך לקשור, וחלקם בחורים צעירים. יש היום בעיה בתשתית במדינה, כי ברוב הערים מבטלים את הרמזורים בצמתים ושמים בהם כיכרות. בחורים שלנו מגיעים עם משאיות ומתהפכים כי אף אחד לא לימד אותם כיצד לנהוג בכיכרות. אז בואו נקבע סדרי עדיפויות.

חבר הכנסת ישראל חסון, שאלת את מר יצחקי מה השתנה מאז. אגיד לך מה השתנה. רוב הרכבים במדינת ישראל, הפרטיים והמשאיות, יש בהם מערכות ABS.

אילן אהרון:

ABS הוא משנות התשעים ולא משנות האלפיים.

גבי בן הרוש:

במשאיות ובאוטובוסים מותקן אביזר נוסף – מערכת האטה שנקראת "ריטרדר". אני הראשון שמתקין כל מה שתורם לבטיחות.

ישראל חסון:

קראתי באופן יסודי מאוד את הדוח של ד"ר דן מוקואס, זה עניין אותי. הוא כותב שם שאם מורידים את הדלתא של הפיתוח הטכני והנתונים והאביזרים וכן הלאה, עדיין יש 17% השפעה למרכיב האנושי בתחום התאונות הקטלניות. כלומר, לא מצמצמים בהרבה את הסיכון על-ידי התקנת האביזרים ולפיכך הוא טוען לחשיבות ההכשרה. במחקר שהוא ערך אין בכלל דיון על חשיבות ההכשרה כמרכיב בצמצום הסיכונים, אלא איזה סוג של הכשרה. מי שטוען שקוראים להם מגרשי החלקה, צודק. הבעיה של החלקה על כפור ושלג במדינת ישראל לא רלוונטית, אבל יש בישראל בעיות ייחודיות.

מר גבי בן הרוש, עברתי בחיים שלי 4 או 5 הכשרות לנהיגה מבצעית, בעיסוק הקודם שלי. אין לי ספק קל שבקלים עד כמה ההכשרה הזאת תרמה לי. אני לא יודע להגיד כמה זה עלה, וזו בוודאי הכשרה לא של יום אחד, ובוודאי גם לא נגעה לנושאים שעליהם דיברת.

הדיון כאן הוא לא האם יעיל להכשיר נהג, אלא על סוג ההכשרה, שהיה ברור בשנת 2003 ולאורך כל השנים כדבר שיכול להיות יעיל בהתאמה לבעיות הרווחות במדינת ישראל. כאן למשל רוב התאונות הן פגיעות צד ופגיעות מאחור, כך נמצא במחקר, אז ניתן להכשיר נהגים כדי למנוע את הדברים האלה. אני לא יודע לענות לך ביושר האם מגרש הוא הפתרון האולטימטיבי.

גבי בן הרוש:

ברשותך, הייתי מבקש, בואו נקבע סדרי עדיפויות. יושבים לידי נציגים של ארגון מורי הנהיגה בישראל ויש לי אליהם טענות מכאן ועד להודעה חדשה, איך מלמדים בכלל נהיגה, לא רק לרכב כבד. כאשר נכנסים איתם לוויכוח, תמיד מגלים בסוף שיש בעיה תקציבית, מי יממן את זה. אני רוצה שמורה הנהיגה ייקח את התלמיד בחורף ובקיץ, ילמד אותו לנהוג בתנאים משתנים, שייקח אותו לכביש הררי וגם לכביש לא הררי, כי הילדים שלנו מקבלים רכב ואין לוקסוס ללמד אותם לנהוג בכל תנאי השטח.

איתי אלון:

מגרש פותר לך את הבעיה הזאת. אדוני לא מכיר את המאטריה.

ציון עופרי:

יש לי קובץ DVD שמלמד איך זה עובד.

גבי בן הרוש:

כשאני קובע סדרי עדיפויות, החלקה לא תהיה אחד מגורמי הסיכון העיקריים. מה לעשות, מתוך 365 ימים בשנה, יש לנו גשם בקושי ב-40 ימים. אז בואו נקבע סדרי עדיפויות ונכשיר את הנהגים להתמודד עם הקשיים האמיתיים בדרך.

אילן אהרון:

אבל אלה מגרשי הדרכה, לא מגרשי החלקה. אתה מטעה את הוועדה.

גבי בן הרוש:

חבר'ה, אני מבין שעשיתם לובי. הכול מאורגן.

היו"ר אופיר אקוניס:

מר גבי בן הרוש, אני מבין שאתה בעד הביטול.

גבי בן הרוש:

אני מבקש שיקבעו סדרי עדיפויות.

ישראל חסון:

מר גבי בן הרוש, אתה חושד בי כלוביסט?

גבי בן הרוש:

אני לא חושד בך.

ישראל חסון:

אשאל אותך שאלה נוספת, לטובת הדיון הזה. בארבע המדינות שבהן שיעור תאונות הדרכים הנמוך ביותר בעולם אין כמעט בכלל בתי-ספר לנהיגה. התלמידים מחויבים עד 15 שעות נהיגה עם מורה, וכל היתר על-ידי הדרכה של מבוגר. דרך אגב בשתיים מאותן מדינות שותים הכי הרבה אלכוהול בעולם. בואו לא נזרוק סתם דברים. קראתי את המחקר של ד"ר מוקואס ביסודיות והסתכלתי עליו מעוד כמה זוויות. נושא הכשרת הנהג, תסתכל עליו כשרשרת. אנחנו מקבלים כברור מאליו שהמורה לנהיגה לוקח את הילד שלנו ל-40 שעות ולנו אין מה להגיד בעניין הזה, אלא רק אחרי שהוא מקבל רישיון. תסתכל בארצות-הברית, תסתכל בפינלנד, בנורבגיה ובשוודיה. אני מציג דוגמאות של המדינות הללו. גם שותים שם וגם שיעור התאונות הכי נמוך.

גבי בן הרוש:

לסיום, יש לי בקשה. יש כאן נציגים של בתי-ספר לנהיגה ושל מורים לנהיגה. בואו נתקצב אותם. בואו נהפוך את הנהג לרציני יותר ומקצועי יותר. בארצות-הברית נתקלתי בנהגים מקצועיים שהשוטר לא מבקש מהם לראות את רישיון נהיגה, אלא לראות את ספר הרכב, האם לאותו נהג יש קבלות שעבר השתלמות חומרים מסוכנים, שעבר השתלמות לקשירת מטען וכן הלאה, וחסר לנהג בארצות-הברית שייתפס כשאחד הדברים האלה לא מוחתמים על-ידי המדינה. אנחנו רחוקים מן המצב הזה.

לגבי ירידה בהיקף תאונות הדרכים, אגיד לך מה התרומה שלנו כמועצת המובילים והמסיעים, שהוצאנו עשרות מיליוני שקלים לצורך העניין. היום במשאיות כבדות יש הפחתה במשקל העצמי, עד לרמה שאף פעם לא היתה במדינת ישראל. אנחנו מקפידים, ועבדך הנאמן תבע את המדינה ואת רשות הנמלים בעתירה לבג"ץ למנוע יציאה לכבישים עם עומס-יתר. זה תרם לירידה בהיקף תאונות הדרכים. במה שקשור לבטיחות, אני אתכם, אבל יש לי סדרי עדיפויות. בואו נלמד את הנהג קודם כול לנהוג ולקשור מטען.

בני שליטא:

זה כולל גם את שתי המשאיות ההפוכות שראיתי בדרך לירושלים?

רוברט טיבייב:

באופן מהותי, מה ההתנגדות שלך למגרשים? מה אכפת לך שהם יפעלו?

גבי בן הרוש:

אני לא מוצא בזה היגיון. אני בא משם. כבעל ניסיון שנהג במשך למעלה מ-20 שנים במובילי טנקים, אני לא רואה שום צורך בהדרכה למניעת החלקה.

ציון עופרי:

המדינה הוציאה מכרז

גבי בן הרוש:

יש דברים חשובים יותר מאשר להוציא כסף שאין לי ולהפקיר את הדבר העיקרי. הדבר העיקרי הוא להפוך את הנהגים למיומנים יותר.

רוברט טיבייב:

אשאל שאלה אחרת. האם יש לכם נתון כמה כסף הושקע עד כה במגרשים הללו?

לאה ורון:

יש גם עלות לנהג, כמה כסף יצטרך הנהג לשלם תמורת ההדרכה במגרש.

גבי בן הרוש:

היכן נמצאים המגרשים הללו? בואו נשתמש בהם כחניונים ומצדי תעשו שם גם דברים נוספים.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה בהחלט רעיון.

איתי אלון:

אני מנהל חברה שעוסקת כבר 13 שנים בהכשרת נהגים בנהיגה מתקדמת. החברה שלנו מדריכה יותר מ-40,000 אנשים בשנה, גם בלי המגרשים העתידיים. אנחנו מדריכים עשרות אלפי חיילים ואת מיטב הארגונים במשק ועברנו את כל המכרזים ואת כל מה שקשור לנהיגה מתקדמת.

קריאה:

זאת חברה ציבורית או פרטית?

איתי אלון:

החברה נקראת "אלטרנתיבי – יוצרים תרבות נהיגה". היא חברה פרטית עם חזון חברתי, אבל היא חברה בע"מ. אני הבעלים והמנהל של החברה ועובדים אצלי יותר מ-70 מדריכים. אנחנו מדריכים עשרות אלפי אנשים מידי שנה.

גבי בן הרוש:

אתה מדבר על הדרכה תיאורטית?

איתי אלון:

לא. הכשרה מעשית בנהיגה מתקדמת.

רוברט טיבייב:

איך אתה קשור למגרשים?

איתי אלון:

אין לי כרגע שום אופציה לאף אחד מהם, אבל אני נמצא כאן כגורם המקצועי המרכזי במדינת ישראל שמדריך היום בנהיגה מתקדמת, כפי שרוצים לעשות בעתיד במגרשים, ויכול לספר לכם נתונים מן השטח.

רוברט טיבייב:

אתה בעד המגרשים?

איתי אלון:

אני בעד המגרשים, ובתנאי שהמפרט שלהם ישונה. המפרט שלהם עוסק יותר מדי בהחלקה ולא מותאם לתנאי הארץ, כפי שאמר ד"ר מוקואס. משרד התחבורה שגה במפרט. צריך לתקן את המפרט מבחינה מקצועית. יש ארגונים שנותנים הדרכות ומורידים את היקף התאונות בחצי. לדוגמה, חיילים בחופשה, נהגים צעירים, זה פרויקט שאנו מקיימים מידי שנה. מספר החיילים שנהרגים בסוף שבוע בבית מאז שהפרויקט התחיל ב-2005 ירד מ-30 הרוגים בכל שנה לפחות מ-10, בצורה הדרגתית ומיידית, כך שיש כאן הוכחה.

אני מוכרח להגיד דבר מה ברמה המדעית, מכיוון שאני מגיע ממדעי ההתנהגות. כאשר אומרים שאין הוכחה מדעית למשהו בתחום ההתנהגות, אין המשמעות שזה לא עובד. גם בטיפול פסיכולוגי אין הוכחה מדעית שזה תמיד עובד, אבל תהליכי הכשרה, יש לי נתונים חד-משמעיים שהם יעילים, ואשמח להציג אותם בזמן אחר.

מדינת ישראל לא חייבת תמיד להסתמך על מקומות אחרים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מסכים אתך.

איתי אלון:

אנחנו מדינה קטנה. לחייב 80 מיליון אנשים בגרמניה, זה קשה. לחייב 3 מיליון אוחזים ברישיון נהיגה בישראל, זה הרבה יותר קל, והמודל קיים כבר.

ודבר אחרון, יש לי אופציה על קרקע בקיבוץ רמת הכובש, צמוד למגרש שאני משתמש בו ביום-יום, כך שיש אולי פתרון.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה המגרש היחיד במרכז.

רוברט טיבייב:

מר גבי בן הרוש, אני מבין שמדאיג אתכם התשלום עבור ההדרכות. זה מושת על הנהג?

גבי בן הרוש:

כן, בוודאי. יש משהו בחינם?

היו"ר אופיר אקוניס:

זה 850 שקלים אחת ל-5 שנים.

ציון עופרי:

והנהג יוכל לקבל החזר מחברות הביטוח.

רוברט טיבייב:

אם ההחזר יטופל, תתנגד?

גבי בן הרוש:

אי אפשר להגיד שמר עוזי יצחקי ממשרד התחבורה הוא אדם שלא עושה עבודה אמינה ויסודית. אני מציע שיהיה כאן איזה פורום שידון בצד המקצועי. לא היינו שותפים לכל התהליך.

היו"ר אופיר אקוניס:

תיכף תשמע את ההחלטה שלנו. בגדול, אנחנו הולכים לכיוון הזה.

בני גורפינקל:

אני מבקש להעמיד כמה דברים על דיוקם. אני רוצה שאנשים יידעו שראש ממשלת ישראל לשעבר, מר אריאל שרון, בשנת 2003 קיים דיון בממשלה על הנושא הזה. באוגוסט 2003 יצאה התקנה. אני עוסק בזה מפברואר 2002, כאשר שר התחבורה אימץ תוכנית שוועדה מקצועית של משרד התחבורה הביאה מגרמניה. הוא אמר: 'אדוני, בבקשה, אתה יזם, אתם תממנו את הכול ואנחנו נקבע את החלק המקצועי', ובעקבות זה התקדמנו קדימה והוצאנו כסף.

בשנת 2003, כפי שאמרתי, תוקנה התקנה. זיהיתי בה שלוש בעיות. בשנת 2004 פניתי ליושב-ראש דאז של ועדת הכלכלה, חבר הכנסת שלום שמחון. ב-8 בדצמבר 2004 הוצגו התיקונים. התקיים על כך דיון שבו השתתף גם מר עוזי יצחקי. מר עוזי יצחקי נכנס לתפקידו הנוכחי באפריל 2004, עד אז הוא לא היה שותף לעניין הזה. התקיים דיון בוועדת הכלכלה, והפרוטוקול מונח בפניי. השתתפתי בעוד 3 ישיבות נוספות של הוועדה – בראשות חבר הכנסת אמנון כהן ובראשות חבר הכנסת גלעד ארדן. ב-8 בדצמבר 2004 היושב-ראש אמר למר עוזי יצחקי: 'אישרנו את שלושת התיקונים. אני מבקש בתוך חודש ימים להביא לי את התיקונים'. אפילו תראו כאן הערה, אמנם שולית: "אני מבקש שלא תירדם בשמירה". כך כתוב בפרוטוקול.

הריטואל הזה חזר על עצמו גם אצל היושב-ראש שהחליף את חבר הכנסת שלום שמחון. מר עוזי יצחקי כמובן לא הביא את שלושת התיקונים שנדרשו למרות שידע מה התיקונים המדויקים שנדרשים כי הוא היה שותף לדיון. בישיבה הבאה, בראשות חבר הכנסת אמנון כהן, העניין הזה עלה שוב. מר יצחקי נשאל: 'היתה החלטה, מדוע אתה לא מקיים אותה ומביא את הנוסח המתוקן של התקנות?' הוא התחייב להביא את התיקונים. מאז חלפה תקופה והנושא עלה שוב לדיון בוועדה בראשות חבר הכנסת גלעד ארדן, שאף הוא שאל השאלות. באותה ישיבה השתתף חבר הכנסת אלי אפללו, שאמר במפורש: 'אני עברתי בגרמניה את הקורס הזה ורק אז הבנתי שלא ידעתי לנהוג'. הוא אמר במפורש למר עוזי יצחקי: 'אם לא תביא את זה מייד, אני כחבר הכנסת מתכוון להגיש הצעת חוק פרטית ואגלגל את העניין הזה'.

חברים יקרים, שלושת הפרוטוקולים של ועדת הכלכלה נמצאים בידי.

לאה ורון:

כל ששת הפרוטוקולים מדיונים שהתקיימו בוועדת הכלכלה מאז 2003 מונחים בפני יושב-ראש הוועדה.

בני גורפינקל:

יש גם את דוח מבקר המדינה.

אני רוצה להגיד דבר נוסף. אני מחזיק במכתב של שר התחבורה שטרית, שתומך בהקמת המגרשים ומבקש לקדם אותם, כך שלא מדויק לומר שהשר שטרית לא תמך בעניין הזה. ניהלתי הרבה שיחות עם השר מופז, שאמר שהוא תומך בעניין הזה.

בשנת 2008 התקיימה בוועדה הישיבה האחרונה בנושא הזה בראשות חבר הכנסת גלעד ארדן. הוא שאל כמה פעמים את מר עוזי יצחקי האם משרד התחבורה תומך בתוכנית הזאת, והתשובה היתה כן. אינני יודע מה קרה פתאום ב-2009, כאשר כל העולם מחזיק במגרשי הדרכה.

גבי בן הרוש:

אדוני היושב-ראש, אנחנו בפגרה. ועדת הכלכלה צריכה לדון בשני נושאים שקשורים לבטיחות. הייתי מבקש ממך מאוד, ואנחנו מבקשים כבר זמן רב, לקדם אותם. הנושאים הם שעות העבודה והמנוחה של הנהגים וכמובן ההכשרה.

היו"ר אופיר אקוניס:

הדבר מקובל על כולם ומגיע בהסכמה?

גבי בן הרוש:

כן, בהסכמה.

היו"ר אופיר אקוניס:

רבותי, אנחנו חייבים לסיים את הישיבה.

מר עוזי יצחקי, שמו של המשרד הוא משרד התחבורה והבטיחות בדרכים. לדאבון הלב, החודשים האחרונים לא מיטיבים עם מספר ההרוגים בתאונות דרכים, לצער כל תושבי מדינת ישראל, ובעניין הזה באמת אין חילוקי דעות.

ביקשתם לבטל את התקנות, אולם אני לא רואה כרגע, בנסיבות שנוצרו כאן, אפשרות לקבל את הבקשה. אפילו דקלרטיבית – איך תיראה כנסת שמאשרת ביטול תקנות שיש בהן, אפילו בתפיסה, סוג של רצון ללכת לבטיחות בדרכים?

לכן אני מציע – ובעניין הזה, מר גבי בן הרוש, אני מקבל את הרעיון שלך – לכנס פורום של שולחן עגול. יחליט משרד התחבורה, אולי מר עוזי יצחקי בעצמו יהיה ראש הפורום, אבל בוודאי תהיה בו נציגות לדו-גלגליים ולמורי הנהיגה ולמסיעים וליזמים ולנהגים המקצועיים. שולחן עגול כולל את כולם. אני מציע שתגיעו לכאן עם מסקנות אחרי פגרת הפסח ותעבירו אותן אליי. אולי ד"ר מוקואס יוכל לכתוב עמדה מעודכנת לשנת 2010 ואז נחזור לכאן ונראה.

גבי בן הרוש:

מי ירכז את זה? מר עוזי יצחקי?

היו"ר אופיר אקוניס:

הרכז יהיה מר עוזי יצחקי או מי מטעמו במשרד התחבורה.

אני פונה גם ליזמים, בהנחה שהממשלה תעמוד על ביטול המגרשים ותחזור לכאן עם התקנה, אולי גם לכם כדאי לחשוב על דברים נוספים שתוכלו לקיים בתוך מגרשי ההדרכה, שחלקכם כבר הכנתם אותם.

תודה רבה וחג שמח.

**הישיבה ננעלה בשעה 14:45**