

נוסח לא מתוקן

הכנסת הארבע עשרה  
מושב שלישי

פרוטוקול מס' 458  
מישיבת ועדת הכלכלה

שהתקיימה ביום ב', ח' באייר התשנ"ח, 4.5.1998, בשעה 11:00

נכחו:

חברי הוועדה:

היו"ר אברהם יחזקאל  
דליה איציק  
פיני בדש  
אלי גולדשמידט  
עבד-אלמאלכ דהאמשה  
צבי ויינברג  
גדעון עזרא

מוזמנים:

שמואל הרשקוביץ, מנכ"ל הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, משרד התחבורה  
עוי"ד שי סולברג, עוזר שר התחבורה  
משה שטרן, עוזר שר, מנכ"ל משרד התחבורה  
שמאי גולן, עוזר למנהל הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, משרד התחבורה  
חזי יהלומי, מנהל מחלקת קציני בטיחות, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, משרד התחבורה  
אבישי מיכאלי, אחראי על חומרים מסוכנים, משרד התחבורה  
שלמה אלישר, סגן מנהל אגף תכנון והנדסה, משרד התחבורה  
יחיאל נבון, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, משרד התחבורה  
עפר לינציבסקי, אגף התקציבים, משרד האוצר  
סניצ מאיר אור, ראש מדור תאונות דרכים, המשרד לביטחון פנים  
מנשה חדד, יו"ר מועצת המובילים  
דוד כוכבא, מנכ"ל מועצת המובילים  
אלי ניקחה, יו"ר ארגון נהגי המשאיות  
שמואל כהן, מזכיר ארגון נהגי המשאיות  
יגאל לשם, אירגון נהגי המשאיות  
יפה לויתן, יחסי ציבור, ארגון נהגי המשאיות  
דוד בן-עמי, ועד עובדי נהגי המשאיות  
בומה ברחד, מנכ"ל המועצה הלאומית למניעת תאונות דרכים  
מיכל כהן, המועצה לצרכנות  
יוסי שא נס, מנכ"ל הרשות להגנת הצרכן

יעקב רוזנטל, יו"ר איגוד קציני הבטיחות והתעבורה  
יעקב דרי, חבר הנהלת איגוד קציני הבטיחות והתעבורה  
יוסף טגנסקי, חבר הנהלת איגוד קציני הבטיחות והתעבורה  
עו"ד יגאל טמיר, ועדת תעבורה, לשכת עורכי-הדין  
עוזי רז, מהנדס יועץ לשכת עורכי-הדין

מנהלת הוועדה: לאה ורון

נרשם על-ידי: חבר המתרגמים בע"מ

## ס ד ר ה י ו ם

מעורבותן של משאיות בתאונות דרכים  
הצעה לסדר של חברי הכנסת דליה איציק ואלי גולדשמידט

**מעורבותן של משאיות בתאונות דרכים**  
**הצעה לסדר של חברי הכנסת דליה איציק ואלי גולדשמידט**

**היו"ר אברהם יחזקאל:** אני מתכבד לפתוח את ישיבת ועדת הכלכלה. כמנהגנו, אנחנו פותחים כל מושב של הכנסת בסוגיית תאונות הדרכים, ובעקבות פנייה והצעה לסדר של חברת הכנסת דליה איציק, חבר הכנסת אלי גולדשמידט וכמובן כיושב-ראש ועדת הכלכלה, אנחנו פותחים היום את מושב הכנסת בנושא תאונות הדרכים, כאשר הנושא המדובר הוא סוגיית המשאיות.

זה לא סוד - והנתונים שלי מעודכנים לשנת 1996, ובטח יש כבר התקדמות בשנת 1997, שיש היום כ-30 אלף משאיות, ואני מדבר על משאיות מעל עשרה טון, שהן פחות משניים-שלושה אחוזים מסך כלי הרכב במדינת ישראל. מאידך אין חילוקי דעות, בכל בדיקה שהיא, שמידת מעורבותן של המשאיות הכבדות בתאונות הדרכים היא יותר גבוהה מהיחס שלהן בשוק כלי הרכב. אני מדבר על כך שהמעורבות שלהן היא בערך פי שלושה מהשיעורים שלהן בכלל צי הרכב במדינת ישראל, וקל וחומר או חמור יותר, לגבי התאונות הקטלניות. המשאיות מעורבות היום, להערכתי בהערכה גסה, בסביבות כ-15 אחוז מסך כל התאונות הקטלניות במדינת ישראל, ויש האומרים 20 אחוזים; כלומר, הקטע של המשאיות הוא קטע קריטי להפחתת מספר התאונות, ועוד יותר, מספר התאונות הקטלניות.

אנחנו קיבלנו מספר חוקים, והשאלה היא שאלת האכיפה ואיך אנחנו יכולים לאכוף את הדברים. נעשו מבצעים של משטרת ישראל, ובאותם מבצעים למשל גילו שנבדקו 950 משאיות; ובאותו מבצע, מתוך ה-950 משאיות שנבדקו, 250 משאיות הורדו מהכביש. בבדיקות אקראיות שנעשו, יש העמסות יתר, קרי משקל ומטען עודף וחריג בערך עד כשליש על משאית, ומהבחינה הזו אנחנו נמצאים בבעיה קשה מאוד. החוק חוקק, תקנות קיימות, אבל לא אוכפים אותן. יש המכשיר המפורסם, ה"יתכוגרף", שכולם מדברים בו, אבל אף אחד לא קורא את נתוניו. אני מתכוון למשטרה שלא קוראת את הנתונים, ויש בעיה קשה מאוד. אנחנו תמיד חיים בעידן ה-ש.ג. אומרים שנהגי המשאיות אשמים, אבל אני מודיע פה קבל עם ועדה שלא נהגי המשאיות אשמים, הם בסך הכול רוצים להרוויח את פת לחמם בכבוד. מי שאשם זה אלה ששולחים אותם לאותו שדה קרב בכבישים, אלה שבקריצת עין מוכנים שיעמיסו יותר, אלה שבקריצת עין אומרים לנהגים שהם יקבלו פרמיה על כל משקל שהם יקחו יותר, ואלה שבקריצת עין מוכנים שנהגי משאיות יעבדו כעשרים שעות ביממה, 17 שעות ביממה ברציפות, בעוד שזה בניגוד לחוק.

לכן השאלות הן קריטיות ותצטרכנה תשובות. אני לא מתבייש להודות שאולי הכנסת - וכמובן גם דליה איציק שהעלתה את העניין במליאה - סיימה את תפקידה, כי יש חקיקה; אמורות להיות תקנות שעדיין לא כולן הונחו על שולחן ועדת הכלכלה: יש או אין משטרה? מה עושים בעניין הזה? אני לא מוכן להגיע למצב כזה שחברת הכנסת דליה איציק תעלה את זה במליאת הכנסת. אני אביא את זה לוועדת הכלכלה, ומישהו יצא מכאן עם צפצוף ארוך על מה שהחלטנו בכנסת. אם הגורמים האוכפים מצפצפים על כנסת ישראל, תדע כנסת ישראל לטפל בגורמים האוכפים. בראש וראשונה אני פונה למשרד התחבורה. יש שר תחבורה חדש, ואני קורא לו לטפל בכל העניין של המשאיות שנושאות משקל חריג. אני קורא לו היום להפעיל את מטענו החריג להילחם במטענים החריגים של המשאיות. אני קורא לקבל תקנות שקשורות בחוק בעניין הזה.

חשוב להעלות את הנושא הזה, כי אני רוצה ללוות אישית את העניין יחד עם דליה איציק ואלי גולדשמידט שהעלו את הנושא הזה למליאה. אם נגיע למסקנה שמשרד התחבורה ומשטרת ישראל לא אוכפים, אנחנו נבחן את המצב הזה שבשנת התקציב הבאה, כשיתחילו דיוני התקציב, נדאג לקצץ, להגיש הסתייגויות שיקצו את תקציבים הקשורים בעניין במשרד התחבורה והמשטרה. כלומר, הסנקציה שלי היום כמחוקק היא לבוא אליכם ולומר - אם לא תאכפו, לא תראו לנו שאתם אוכפים, אנחנו נקצץ לכם את התקציב -, וזה מה שאני חושב שאנחנו נעשה בסופו של דבר.

אני מציע שנפתח את הדיון עם דבריה של חברת הכנסת דליה איציק, שהעלתה את הנושא במליאה, ולאחר מכן נשמע את הגורמים הנוגעים בדבר. בכל מקרה, במהלך החודש הקרוב אני מבקש לקבל את כל התקנות הקשורות בחקיקה שהייתה, החקיקה הקשורה בנושא הזה של מטען עודף והחקיקה שקשורה בהסדרת שוק המשאיות. אם הדבר הזה הוא נייר ששוכב כאבן שאין לה הופכין, חבל על הזמן. אז תחליטו מה עושים בנושא.

**דליה איציק:** אדוני היושב-ראש, אני מוכרחה לומר שכאשר התעמקתי קצת בנושא, די נדהמתי לראות איך נושא שבעצם הוא כל כך מובן מאליו ומדבר בעד עצמו, עדיין מדברים בו כאילו הוא רק בתחילת דרכו.

במדינה הזאת האזרח הישראלי הוא כידוע לכם שוויצר, פראי, לא ייתן לך להיות פרייר. הוא לא יגיד לך בוקר טוב בבוקר, שמא חס וחלילה הוא יקדים אותך. אבל כל הדברים האלה קורים גם בכביש, וכל הדברים האלה, אם הם קורים בכביש, ואם הם קורים עם משאית, אתה לא יכול לצאת חי מזה. מה לא נאמר ומה לא נכתב על הנהג הישראלי; וכל דבר נכון על הנהג הישראלי, אבל לא רק על הנהג הישראלי, אלא על הישראלי בכלל. הנהג הישראלי, בהיותו נהג, זה יוצא מאוד רע על מדינה שמובילה כמעט בין אומות העולם בתאונות דרכים, מדינה שכמעט באורח כל כך טרגי, שבאמת חרדה לחייו של כל חייל, ובצדק, וחשוב שכך יהיה, איננה חרדה כשהיא שומעת שחמישה-שישה-עשרה איש נהרגו בתאונת דרכים. אנחנו שומעים את זה בטלוויזיה, וזה אפילו לא עושה לנו שום דבר. עשרה אנשים נהרגו, שמונה אנשים נהרגו, ואנחנו מתרגלים, כאילו זו גזרה משמים, כאילו זה מזג האוויר שאי-אפשר להיאבק בו.

אני מודה ומתוודה, שלא בטובתי גם אני בוגרת תאונת דרכים, ואני מכירה בבית הזה עוד כמה אנשים כמוני; וזה מגיע כמעט לכל בית שני בצורה כזאת או אחרת. לפעמים אתה בר מזל כמוני, לפעמים אתה חסר מזל ואתה שרוי ומצוי במקום אחר. אני לא יכולה להבין את אזלת היד גם של הבית הזה. אני פשוט לא מצליחה להבין. כל פעם שאני מדברת על תאונות הדרכים, אומרים לי: - עזבי, זה כבר העלו, על זה כבר דיברו, את זה כבר אמרו - בתחושה ההיא, בהרגשה ההיא שזה מסוג מזג האוויר, דברים שמדברים עליהם ולא עושים שום דבר.

אני לא רוצה להגיד שום דבר על האנשים שיושבים במשרד התחבורה. אני לא מכירה אותם טוב, אני גם לא יודעת איך הם עובדים. אני גם לא רוצה להגיד משהו על המשטרה. את חלקה אני מכירה יותר טוב, את חלקה אני מכירה פחות טוב. אני רוצה רק להגיד שבעיניי זה שלא שר התחבורה - אגב, לא זה ולא הקודם - לא יצרו דרמה ולא הביאו את הדרמה שקורית בכבישים לתוך הבית הזה, זאת אחת הפשלות. תפקידו של שר התחבורה זה להביא את הדרמה שקורית שם לתוך הממשלה. אני לא זוכרת דיון אחד בממשלה על הנושא הזה, וזה

מדהים. איך אנחנו כל כך קלים לקבור את האנשים בתאונות דרכים, ואיך אנחנו כל כך נזעקים. אתה פשוט לא מבין את היחס השונה, האחר הזה לסוג של הרג, לסוג של דם.

אני מציעה לך, אדוני היושב-ראש, לא לוותר. אני חושבת שצריך בעניין הזה למרר את חייהם של השרים ושל אותם פקידים שלא מבינים שלעניין הזה אסור לנו להתרגל.

אני אספתי כאן הצעות אופרטיביות לצמצום המעורבות, אבל אחר-כך חשבתי לעצמי, למה אני צריכה לעסוק בזה, אני איש מקצוע? הרמתי טלפונים לכמה אנשים שחושבים עצמם אנשי שמקצוע, או שאני חושבת אותם אנשי מקצוע, והציעו לי כמה רעיונות. אני חושבת שמשדד התחבורה יחד עם המשטרה צריכים לגבש תכנית פעולה, להביא אותה לממשלה, לקבל אישור על כך, להביא אותה לוועדת הכספים של הכנסת, להביא אותה לכנסת ברוב דרמטי, כי יש דרמה של ממש בחוץ, ולהתחיל לעשות משהו עם העניין הזה.

אני אומרת לך, אדוני היושב-ראש, אנחנו חיילים שלך. אני גם בטוחה שאפשר לזעזע את הבית הזה. תדע לך, אני מסתובבת כמו הרבה מאוד חברי כנסת, ואחד הדברים, ברוב המקרים, כשאני באה לאסיפות, תמיד יש מישהו ששואל למה אנחנו לא עושים שום דבר עם תאונות הדרכים. ההרגשה היא נוראית. סיפרה לי חברה שנסעה בשבוע שעבר ואמרה שהם חילקו את הילדים, נסעו בשתי מכוניות, כדי שאם ייהרגו, שלפחות יישאר מישהו במשפחה. ההרגשה הזאת שאתה נוסע, ואחרי שחזרת חזרה סימנת וי שיצאת בחיים מאיזו נסיעה, זה פשוט נורא ואיום. לכן אני מרגישה מיותר להביא כאן את כל הרעיונות.

תקינות המשאיות - לפעמים שומעים דברים מזעזעים על חריגה ממשקל, על שעות נסיעה איומות, פשוט בלי רחמים. מי שמרחם על נהג כזה, מתאכזר לאחרים. נהג כזה צריך ללכת הביתה. צריך לשלול לו את הרישיון לחמישים שנה. אין פה מידת רחמים בכלל, אלא רק מידת הדין. ומידת הדין הכי קשה שיכולה להיות. אני גם לא בטוחה שהמשטרה בעניין הזה עושה את עבודתה נאמנה, ואני אומרת את זה בצורה הכי גלויה, הכי ברורה והכי נהירה. אני לא בטוחה. אני חושבת שלמשטרת ישראל יש הרבה מאוד משימות והרבה מאוד מטלות, וכשיש לה הרבה מאוד משימות ביטחוניות, שאין הרבה משטרות כאלה שיש על כתפיהן מה שיש על המשטרה שלנו, יכול מאוד להיות שהעניין הזה לא בראש מעייניה. יכול להיות. יכול להיות שכן, ואני עושה להם עוול, אבל אם כן, אנחנו רוצים לשמוע תכנית פעולה.

#### אלי גולדשמידט:

אדוני היושב-ראש, כשקדמתי לך בתפקיד עסקתי הרבה בנושא הזה של המלחמה בתאונות הדרכים ובנושא הרכב הכבד בפרט, וגם בעקבות פעולות שביצעתי נערך תחקיר בעיתון "מעריב" שהתפרסם, והיה תחקיר מאוד קשה לגבי הנושא של מעורבות של המשאיות, של הרכב הכבד בתאונות הדרכים והטיפול של הרשויות השונות בסוגיה הזו. מראש אני רוצה לומר שעל הכביש נעים הרבה מאוד כלי רכב ונעות הרבה מאוד משאיות, וצריך לעשות הבחנה, ואני חושב שראוי שתיעשה הבחנה בין הרכב הכבד והמשאיות ששייכות לארגוני המובילים המסודרים, שחלקם מוצגים כאן, שאצלם יש קציני בטיחות ואחזקה של הרכבים, והעמידה בכללים נעשית בצורה סבירה ומתוך הקפדה וניסיון להקטין עד למינימום את הנושא של תאונות הדרכים הקטלניות או תאונות הדרכים בכלל, אבל בכביש מסתובבות גם הרבה מאוד משאיות שלא מאוגדות בארגונים מסודרים, ושם נושא קצין הבטיחות ונושא הבדיקה של הרכבים והבדיקה של שעות הנהיגה של הנהגים

לא מתקיימת כפי שהיא צריכה להתקיים; ובסופו של דבר, כאשר המשאית הורגת או התאונה מתרחשת - ותאונה עם משאית זו בדרך כלל תאונה קטלנית וקשה - זה כבר לא חשוב מאיזה מקור הגיעה המשאית. העובדה היא שמשאיות מעורבות; והסטיסטיקה היא סטיסטיקה קשה מאוד לגבי מעורבות של משאיות בתאונות הדרכים.

אנחנו נמצאים כאן באיזושהי סתירה של הצרכים הכלכליים, שהם צרכים שמחייבים שמשאיות יסעו בכבישים העמוסים ממילא עומס מאוד כבד במדינת ישראל, בשעות רבות של היממה, לבין הצרכים הבטיחותיים. ואת הסתירה הזאת, באיזשהו מקום, זה הודגש, כולם חייבים לישב. אבל יש דברים אלמנטריים שהיו צריכים להיעשות ולא נעשו. אחד הדברים שעלה באותו תחקיר זאת העובדה שבמשאיות הותקן מזה זמן רב מכשיר בשם 'תכוגרף'. זה מכשיר שאמור למדוד מהירויות, והוא יודע לראות את הנושא של שעות העבודה של הנהגים. הסתבר שהמכשיר הזה נמצא שם למעצבה. אם יש ארגון אחראי כמו נציגי ארגוני המובילים, שבדקים הם עצמם באופן וולונטרי את התוצאות של היתכוגרף בתום נסיעה של נהג משאית, אז זה בסדר; אבל משטרת ישראל, לפי הבדיקה שנערכה, לא עסקה בזה. אבל היא לא הייתה אשמה, משום שלא התקבלה החלטה בשום מקום שהיתכוגרף הוא מכשיר קביל לצורך נושא של ראייה קבילה בבית-משפט; ורק לאחרונה הובאה בנושא הזה הצעת חוק לכנסת, ואני לא יודע אם היא כבר עברה, נדמה לי שהיא כבר עברה, שהיתכוגרף ישמש ראייה קבילה בבית-המשפט.

אני מוכרח להביא כמה נתונים. בזמנו יצאתי לסיור של הוועדה במשטרת התנועה, ובאופן הכי אקראי נעצר רכב כבד, סמיטריילר, ואז ראינו את מצב הגלגלים שלו, את מצב הצמיגים שהיו שחוקים לחלוטין. במצב כזה, נושא החיכוך בכביש - במיוחד אם הכביש חלק או בתקופה של גשם, אבל גם בתקופת הקיץ, כשמזג האוויר מבחינת תנאי הכביש הוא מזג אוויר סביר - נהג כזה, או משאית כזו שצריכה לבלום בלימת פתע וצריכה לבצע פעולה בלתי צפויה או מיידית בכביש, זה פשוט סיפור שנגמר בהרוגים רבים; הצמיגים שלה שחוקים לחלוטין.

אני רוצה להביא עוד נתון. היה איזשהו מבצע שבו בדקו 950 משאיות, והורידו 250 מן הכביש, קצת יותר מרבע, ול-280 משאיות נוספות נרשמו דוחות על עברות תנועה.

יש פה עוד נתונים, אבל אני לא רוצה להעמיס בנתונים כי הדברים ידועים. הנתונים הסטיסטיים של שנת 1996 היו שמשאיות היו מעורבות ב-1,896 תאונות, מתוכן 102 קטלניות, בעוד שסך הכול השנתי של התאונות היה 461, כרבע. מספר המשאיות בכבישים או כלי הרכב הכבדים הוא לא רבע. הוא פחות, הוא שני אחוזים. לכן התופעה היא תופעה קשה מאוד.

אנחנו עשינו כמה פעולות, אבל יש לי כל הזמן תחושה שאתה מנסה לשים את היד באיזשהו סכר שהמים ממנו שוטפים אותך. בוועדת הכלכלה העברתי הצעת חוק שיזמתי בזמנו, וזה אושר בכנסת, והיום זה מהווה חלק מהחקיקה במדינת ישראל, שאפשר יהיה להוריד משאית מהכביש למשך שישים יום במקרה של מטען עודף. אני לא אכנס לכל הפרטים של הצעת החוק. יש שלושים ימים ויש שישים ימים, יש שתי אופציות, תלוי בחריגה, בחומרה של המטען העודף. עשינו את זה משום שחלק מהבעיה שלנו היא עם הבעלים של המשאיות, שוב, בעיקר המשאיות הלא מאוגדות. הבעלים שלהן שרוצים להביא את המשאית כמה שיותר מהר, ואז הם לוקחים נהג, והוא צריך להתפרנס, הוא צריך להביא את המשכורת

בסוף החודש למשפחה שלו, והוא צריך לפעמים לנהוג מרחק של מאות קילומטרים ביום בלי המנוחה המתאימה, עם מטען עודף, ובסוף, לפני הצעת החוק הזו שהעברנו בכנסת, מי שהיה משלם את המחיר המשפטי היה הנהג, היו נותנים לו שלילה, היו נותנים לו קנס, אבל הבעלים שמרוויח מהסיפור הזה היה יוצא נקי, וזה בכלל לא נגע לו. אני חושב שהצעת החוק הזו היא הנדבך הבסיסי, אבל צריך לעשות הרבה יותר מזה.

אני מוכרח להגיד גם כנהג בכביש, אני חושב שזו תחושה שרבים מאיתנו שותפים לה. אנחנו יכולים לראות מצבים רבים שבהם אנחנו נעקפים על-ידי משאיות במהירויות מטורפות, ואני חושב שמשטרת ישראל צריכה להקפיד על מהירות נסיעה על-פי החוק, ומי שנוסע בכביש שמותר לנסוע בו 90 קמ"ש, אז הוא צריך לנסוע בגבולות החוק, אבל יש איזושהי תחושה שהרבה יותר קל לאכוף את החוק בנושא המהירות המותרת של המכוניות הפרטיות בכבישים יחסית פתוחים - ואני אומר עוד פעם, צריך לאכוף את החוק, וגם מהירויות מותרות של רכבים פרטיים גורמות לתאונות דרכים - אבל הפרופורציה ברמת האכיפה, בין האכיפה היותר מורכבת ומסובכת, שזאת האכיפה שהיא נגד עברות התנועה של המשאיות, היא הרבה יותר מצומצמת, הרבה יותר קטנה מאשר הייתה צריכה להיות מול הקטלניות של התאונות שבהן מעורבות המשאיות ומול הפרופורציה הכל כך מובהקת של המעורבות של המשאיות.

דבר נוסף שעלה באותו תחקיר שהיה משותף, היה שיש - אני לא זוכר את השם, אולי אנשי משטרת התנועה יגידו לי - הספר הזה שהשוטר הולך איתו, ספר ההסברים, חוברת נוסחי אישום. מטבע הדברים יש הרבה מאוד עברות תנועה, יש הרבה תקנות תעבורה, שצריך לאכוף אותן; ושוטר שמבצע את תפקידו צריך לפעול על-פי הספר הזה, כי גם צריך לנסח את זה ולמצוא את הסעיף המתאים וכולי וכולי. הסתבר שחלק מהעברות, שבעיקר עניין נושאים טכניים מסובכים שקשורים למשאיות, בכלל לא מופיעות בספר. השאלה אם המטען נקשר בצורה תקינה או לא נקשר בצורה תקינה, זו רמה מקצועית מאוד גבוהה. אני מבין שהמשטרה נמצאת באילוצים תקציביים. אני הייתי אומר שאולי היה צריך משטרה או בתוך המשטרה או בתוך משטרת התנועה שתהיה יחידה שתתעסק רק בנושא של רכב כבד, שתתעמק בנושא, שתכיר את הנושא, כי אלה הם הדברים הכי קטלניים והכי קשים.

אני רוצה להתייחס לעוד דבר, הצעת חוק שהעברתי אותה בקריאה טרומית, אחרי שפעם אחת שר התחבורה הקודם לא תמך בהצעה שלי, אבל שר התחבורה הנוכחי אפשר לי להעביר אותה בקריאה טרומית, וזה הנושא של השתלמויות של נהגים מקצועיים. שוב, בארגוני ההובלה המסודרים הם שולחים להשתלמות, ב"אגד", בחברות התחבורה הציבוריות הם עושים השתלמויות לנהגים. אבל היום על-פי חוק יכול נהג לעלות על רכב כבד בגיל 21, בגיל 22, אחרי שהוא משתחרר מהצבא, ולנהוג עד גיל 70, ואני יודע שיש גם נהגים בני 80. אני מקווה שאני לא פוגע פה באיזושהי זכות מוקנית של אדם לעסוק בכל עיסוק בכל גיל שהוא, אבל אני לא בטוח שאדם בן 80 צריך לנהוג סמיטריילר. אני אומר את זה באמת עם כל החרדה שלי לזכויותיו של כל אדם בכל גיל שהוא, אבל הוא יכול עד גיל מאוד מבוגר להמשיך ולנהוג במשאית ולא לעבור השתלמות אפילו יום אחד בכל התקופה הזאת, לא בחוקי תנועה, לא ברכב. אנחנו מדברים על אדם שעולה על כלי נשק קטלני, בעל פוטנציאל קטלני, והוא לא עובר אפילו השתלמות אחת על-פי חוק. אני חושב שגם נהגים פרטיים ברכב פרטי צריכים לעבור השתלמות. אני מודיע לכם שאני בוגר השתלמות לאחרונה, אבל זה בגלל שצברתי נקודות. אנחנו לא צריכים לחכות שנהג יצבור נקודות על-מנת לעבור השתלמות, כי הרי יש הרבה נהגים שעושים עברות תנועה ולא נתפסים, אז אם

הם לא נתפסים והם לא צוברים נקודות, אז מה, הם לא צריכים לעבור השתלמות? בוודאי כאשר מדובר ברכב כבד.

אני מקווה שגם הנושא של ההשתלמויות יהיה. אני אומר את זה כי הצעת החוק שלי, אני מקווה שהיא תעבור את שלבי החקיקה ושמשרד התחבורה יתמוך בה לאורך הזמן.

אנחנו העברנו את החוק המרכזי שכל כך נלחמו עליו בכנסת הקודמת. היוזמים שלו היו בזמנו צחי הנגבי ואברום בורג. הוא עבר את כל התהליכים. עברנו אותו. הוא הגיע במתכונת מקוצצת בגלל בעיקר בעיות תקציביות, אבל הוקמה רשות למלחמה בתאונות הדרכים. מר הרשקוביץ הוא מנכ"ל הרשות. אני יודע שמר הרשקוביץ הוא ידיד ועדת הכלכלה בהגדרה, הוא ומשה בקר ידדי ועדת הכלכלה, הם תמיד באו ועזרו לנו, עוד לפני שהרשקוביץ היה בתפקיד. הוא ומשה בקר מהטכניון כל הזמן עוזרים לנו ועוזרים לוועדת הכלכלה בנושאים האלה. אני רוצה לדעת ממר הרשקוביץ איפה עומדת היום הרשות, והייתי מבקש שיתאפשר לו להציג מה נעשה בעניין הזה.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** אני רוצה לומר לכם שהמלחמה הזו היא בראשיתה.

**צבי ויינברג:** אדוני היושב-ראש, קודם כול אני מברך את חברי הכנסת איציק וגולדשמידט על הצעת החוק הזאת. אני רוצה לספר מניסיוני האישי ולשים דגש על שני מוקדי בעיות. מניסיוני האישי אני יכול להצביע על אנשים בתפקידים מרכזיים בכל העניין שלא עשו את עבודתם.

לפני כחמש שנים, עוד הרבה לפני שנכנסתי לכנסת, הייתי אז פשוט עולה חדש טרי מאוד אבל עם ניסיון של ארבעים שנה בנהיגה בכל כבישי העולם. ובתקופה הזו נסעתי הרבה כתושב ירושלים, בכביש מכבים-רעות לכיוון אזור תל-אביב; וראיתי שבכביש הזה יש כמה וכמה בעיות חמורות; אז כבר זה היה כביש דמים. טלפנתי לרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, ודיברתי שם עם פקיד בכיר, ונתתי לו מידע מדויק על הבעיות שצריך לתקן מיד, כי אי תיקון יגרום למוות. הפקיד הזה פשוט שלח אותנו למע"ץ, נפטר ממני. טלפנתי למע"ץ, התקשרתי עם השופט דב לוי, שהיה אז ראש המועצה הלאומית למניעת תאונות. וסיפרתי לו את הסיפור. הוא אמר לי: - תשמע, אני כבר מתיימש מהמשרד הזה, מהרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. - השופט דב לוי, עם כל הניסיון, אמר לי שהוא כבר מתיימש, שהוא מוותר, הוא לא יכול להמשיך איתם. במע"ץ, אחרי שנדנדתי, קיבלתי מכתב מהמהנדס הראשי של מע"ץ שכן, הם מתחייבים לתקן. כמובן, הם לא עשו שום דבר, אפילו תיקון קטן לא עשו. חודשיים אחרי השיחות האלה, בכביש הזה, ליד מכבים-רעות, מכונית משא נכנסה לתוך טנדר של פועלים ממוצא ערבי והרגה עשרה במקום, דווקא באחד העיקולים שאני הצבעתי עליהם. כמובן אחרי החקירה, אולי אתם זוכרים, הוברר מה קרה. היה שם נהג צעיר שלא ישן מספיק, כי המעביד שלו אמר לו שהוא צריך להגיע לאותו המקום. בגלל עוד כמה פרוטות, כדי להרוויח עוד כמה פרוטות, המעביד שלח רוצח לכבישים. זה היה נהג צעיר בלי ניסיון רב, שנהג במהירות מופרזת. זה היה ב-5:30 בבוקר. הוא לא ישן מספיק והרג עשרה בני אדם במקום.

אז לפחות מניסיוני האישי, אני מבקש ממר שמואל הרשקוביץ, המנהל החדש של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, אתם אחד המוקדים האחראיים לדבר הזה,

תעשו את עבודתכם. אני לא רוצה להזכיר את השם של הפקיד, יש לי אותו, יש לו תואר של דוקטור, אבל אני הייתי מפטר אותו במקום. בן-אדם שאומר שזו לא עבודתו, - אתה תעשה - , אני האזרח...!!

צריך לקבוע קנסות ואולי אפילו עונש מאסר על מעבידים שעוברים על חוקים כאלה, שמכריחים נהגים צעירים לנסוע בכבישים, לנהוג בכבישים בלי מספיק שינה. זה דבר בסיסי.

**עבד אלמאלכ דהאמשה:** אני חושב שברמה אסטרטגית אנחנו צריכים לטפל בכבישים ובתאונות, זה ברור, אבל כפי שהיינו פעם בסיור ברכבות, למה אי-אפשר גם לחשוב על העברת חלק גדול מהמשא במדינה הזאת דרך רכבות? למה אי-אפשר לחשוב שיהיו כבישים מיוחדים למשאיות או שעות מיוחדות שבהן יסעו המשאיות האלה? אפשר לעשות את זה גם אחרת. ענישה וקנסות הרי קיימים גם היום. יש מסלול צהוב לאוטובוסים, ואפשר לעשות מסלול למשאיות ושעות מיוחדות בהן אסור למשאיות לנסוע בכבישים האלה, שהן שעות של יציאת פקידים ועובדים, ובוזא אפשר באמת לצמצם גם את התופעה הזאת.

אני לא מסכים למה שחברי אלי גולדשמידט אמר בהתחלה ועם הרעיון שהוא העלה, כי אני לא חושב שזו הדרך.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** אני רוצה לומר משהו לגבי הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. החוק הזה חוקק בכנסת וקיימת הרשות. למעשה ביקשו מאיתנו שנה להתארגן. בעוד כחודשיים מסתיימת השנה, ואני חייב לומר שנכון לעכשיו השאלה הנאיבית של דליה איציק, שהיא במקרה אדם לא נאיבי, שבה היא ביקשה לדעת מי זה הרשות ומה זה הרשות, אולי מעידה עשרות מונים על כך שאולי עדיין לא התקדמנו קדימה, ואותו חוק שהתחיל בתרועה רמה, חלילה, עלול להסתיים בביצוע כושל, ולא בגלל הרשקוביץ. השאלה היא האם לך יש אמצעים תקציביים, שיניים וסמכויות. אם לא, חבל על הזמן, ואנחנו נדאג שהרשות לא תתקיים. כלומר, זה עוד פעם עוד בעיה אמיתית בזה שאנחנו המחוקקים מחוקקים חוק, ולאה ירון מנהלת הוועדה, זה היה ימים מפוארים של הוועדה ובכנסת כולם אמרו - הרשות הלאומית - וכולי, ונשאר העניין הזה של רשות לאומית, ואני במשך אותם עשרה חודשים לא ראיתי פעילות בציבור שהציבור היום יכול להצביע עליה. אני מודיע לך שבסופו של דבר לקחת לך תפקיד מאוד רגיש, כי הפעם כבר תהיה לנו כתובת לאשמים - השר שלך, וזה לא משנה איזה שר, ואתה. כי כאשר חוקק החוק, אמרו שהנה, יש רשות, ניתן ונשליך את יהבנו על הרשות. עכשיו אני רוצה שהרשות הזו תעשה עבודה ותגיד לי בכנות - ואתה איש הגון וישר - מישהו מונע ממך תקציב? אם מישהו מונע ממך גיבוי, אני רוצה לדעת, שהרי אני לא אגיע לזה שבדיון הבא בעוד חודש עוד פעם נבוא אליך ונראה מה עושים ומה לא עושים. זו פתיחה שלא אומרת שלא עשית עד עכשיו שום דבר, ההפך, אבל מה שנעשה אולי עדיין לא חשים אותו; ואני רוצה שתתייחס לעניין הזה בצורה מעמיקה.

**שמואל הרשקוביץ:** אני מוכרח לומר בראשית הדברים שסוגיית המשאיות היא סוגיה אמיתית וכנה, ואני לא מתייחס לנושא הזה בשוויון נפש. אני מכיר אותו שנים רבות, ואני משוכנע גם שההצעות שהועלו כאן הן הצעות שנובעות מכאב אמיתי.

קודם כול, למען הסדר, אני מוכרח לשים את העובדות על השולחן, ואני לא מתחבא מאחורי סטטיסטיקות, אבל כדאי שנדע את העובדות. נדע שמסק המשאיות

במדינת ישראל הוא איזשהו חלק מכלכלה לאומית, שהמחיר לא בהכרח אנחנו חייבים לשלם אותו. מדובר כאן במחיר כבד של תאונות דרכים, אבל מיד צריך לשים לב לעובדה הבסיסית, הסטטיסטית הפשוטה, שמשאיות במדינת ישראל נוהגות בערך פי שלושה בממוצע יותר מאשר רכב פרטי. גם אם משקלן בסך כל כלי הרכב במדינת ישראל הוא קטן, הנוכחות שלהן בכבישים היא גדולה מאוד והחשיפה שלהן למעורבות בתאונות דרכים היא חשיפה רבה מאוד.

יחד עם זאת, מדובר בנתון שכדאי להביא אותו בחשבון. מדובר במשאיות כבדות שהמפגש שלהן עם רכב פרטי או רכב משא אחר, ברוב המקרים, הוא מפגש קטלני, וקשה וכדאי להתייחס גם לנתון הזה.

כמה עובדות סטטיסטיות קלות, שיאפשרו לנו לפחות להתייחס לנתונים - מדובר קודם כול במעורבות של רכב משא יחסית למיליון קילומטר נסיעה, פחות מהרכב הפרטי, פחות מהאוטובוסים ופחות בוודאי מהאופנועים. הנתון הזה, כדאי שניקח אותו בחשבון, גם הוא נתון לצורך הפתיחה בלבד.

כמה עובדות נוספות שמדברות על נתונים מספריים לגבי מצב תאונות הדרכים בתחום הזה - קודם כול, תמונת מצב תאונות הדרכים: אנחנו מדברים בשנת 1997 על ירידה ב-2,6 אחוזים בתאונות הדרכים בהן מעורבות משאיות. יחד עם זאת, מצבת המשאיות המעורבות הקטלניות הייתה ללא שינוי. אם ניקח בחשבון שמספר המשאיות גדל, אנחנו עדיין בסטגנציה בלתי נסבלת, ובוודאי שהנתונים המספריים לא אומרים שום דבר נכון לרגע זה.

נתון נוסף לשלושת החודשים האחרונים, מדובר בירידה בתאונות הבין-עירוניות, שזה התאונות הקשות בעיקר של המשאיות, ירידה של 35 אחוז במספר תאונות הדרכים הקטלניות בהן מעורבות משאיות בכבישים הבין-עירוניים, בהשוואה לשלושת החודשים של שנת 1997. זה אומר שיש פה איזושהי מגמה מאוד זהירה, והיא מסמנת כיוון חיובי ונכון, אבל אנחנו לא שמחים לעניין הזה עדיין, ואנחנו לא יכולים לצאת כאן בצהלות שהנה השגנו את מה שאנחנו צריכים.

נקודה חשובה נוספת היא לנתונים בלבד. החלק היחסי בתאונות של משאיות הוא ארבעה אחוזים מסך כל מאגר התאונות עם נפגעים. ויחד עם זאת, החלק היחסי בקטלניות הוא גבוה, והוא בעצם השלישי במספר אחרי רכב מסחרי ואחרי רכב פרטי. אלה הן עובדות. המשאיות מעורבות בכבישים הבין-עירוניים ב-43 אחוז מהתאונות. וזה המקום הראשון מבין תאונות הדרכים בכבישים הבין-עירוניים. אין עוד אף סוג רכב אחר, הרכב הפרטי הוא בתחום העירוני, המסחרי הוא בתחום העירוני, המוניות בתחום העירוני, האוטובוסים בתחום העירוני, המשאיות מובילות בכבישים הבין-עירוניים. את הנתון הזה כדאי לזכור כי הוא נתון חשוב מאוד לגבי התייחסות וגם לגבי הפתרונות, גם לגבי האכיפה וגם לגבי ההמשך כפי שיוצג קודם.

הסיבות העיקריות לתאונות של משאיות הן סטייה מנתיב ואי-שמירת רווח. מדובר כאן במרכיב מאוד ברור שנובע ממהירות נהיגה, ומאפיין אחד בולט זו פנייה לא נכונה. בדרך כלל זה נובע מרמת מיומנות נמוכה של נהג משאית, שמטבע הדברים, גם בגלל מבנה המשאית, השטח הימני שלו הוא שטח מת מבחינתו, ואם הוא לא מספיק מיומן, גם צורת הפנייה שלו היא לא נכונה, ואנחנו רואים זאת בהשוואה לכלי רכב אחרים במקום ברור ובולט.

נקודה שקשורה למשטרה וכדאי גם אותה לקחת בחשבון, היא שמדובר היום ב-14 אחוז מעורבות של משאיות בתאונות קטלניות ויחד עם זאת שישה אחוזים מספר הדוחות שהוגשו נגד המשאיות. זה אומר שיש מקום להגברת האכיפה כנגד משאיות, וזה נתון עובדתי. אני כרגע לא מדבר על פרשנויות מעבר לזה.

ברשותך, אני רוצה לעבור מעבר לנתונים לעובדות, לכמה תיאורים מהירים מאוד שנעשים כרגע ונעשו בעבר הלא רחוק, כדי להתמודד עם סוגיית המשאיות.

במסגרת משרד התחבורה, באגף הרכב, מופעלות כרגע ניידות בטיחות שבדקות רכב לסוגיו. בשנת 1996 ו-1997 נבדקו משאיות בסדר גודל של בין 4,500 ל-5,000 משאיות, כל אחת בשנים נפרדות. מצאנו ש-84 אחוז מכלי הרכב שהורדו מהכביש אינם נתונים לפיקוח של קצין בטיחות בתעבורה. זה אומר מבחינתנו שאותו רכב שאיננו מפוקח ואיננו מצוי תחת פיקוח של אנשי בטיחות, בעצם מהווה רכב שנע תוך כדי ליקויים בטיחותיים, שהם עברה ברורה על החוק; ויחד עם זאת, מסכנים את המשתמשים האחרים בדרך.

בתחום האכיפה אני מוכרח לומר שאנחנו עוברים למדיניות, שלפחות אני מוביל אותה כרגע, וזו מדיניות שהמשרד והשר אימצו. נהג, לצורך העניין, שאיננו מתאים נורמטיבית וחוקית לנהוג ברכב במדינת ישראל, לא יהיה על הכביש. פירושו של דבר, נהג שהוא עבריין ולקח על עצמו החלטה לבצע עברה חמורה כגון נסיעה מהירה במשאית, לפתוח את מגביל המהירות ולא להשתמש בו, לא לישון בהתאם לחוק שמחייב אותו ולא לציית לרמזור אדום או לא לציית לתמרור עצור, אנחנו עוברים לגביו לפזה של פסילת רישיונות לאלתר, במקום ביצוע העברה. כלומר, לוקחים את רשיון הנהיגה, והמשאית הזו לא תורשה להמשיך לנסוע. כלומר, צריך לקחת את הנקודה הזאת בחשבון, כי מדובר פה בעליית מדרגה ברמת האכיפה.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** התחלתם לעשות את זה?

**שמואל הרשקוביץ:** ב-17 למאי יחד עם אגף התנועה של משטרת ישראל המבצע הזה יוצא לדרך. אנחנו לא מדברים. העסק הוא עסק מאוד מורכב.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** זה בשיתוף עם אגף התנועה?

**שמואל הרשקוביץ:** ודאי, עם משטרת ישראל.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** המשטרה יודעת על העניין?

**יגאל טמיר:** אי-אפשר להגיד בבית המחוקקים שלוקחים משאית.

**שמואל הרשקוביץ:** אנחנו דיברנו על רישיון נהיגה ולא על משאית.

**יגאל טמיר:** גם רישיון נהיגה אתה לא יכול לקחת.

**שמואל הרשקוביץ:** תן לי להשלים את דבריי, ואחר-כך נדבר על הדברים.

הפרוצדורה הזו סגורה מבחינת המערכת המשפטית. אנחנו יודעים בדיוק איך אנחנו עושים את התהליך; ומבחינתנו יוצגו לנהג מספר אפשרויות: לקחת את הרכב, להביא אותו למגרש החניה. אם הוא לא ירצה, יבקשו ממנו עוד הפעם. אם לא - יגררו. התהליך הוא תהליך מסודר. לא חוטפים אנשים ברחובות, ולא לוקחים משאיות ברחובות. מדובר פה בעליית מדגה ברמת האכיפה, שפירושו של דבר שאדם שמבצע עברה חמורה, כפי שנקבעה לצורך העניין הזה, תהיה פסילה מינהלתית באחריות קצין משטרה שיימצא במקום, שיקבע, ישקול ויחליט. ובהתאם להחלטה שלו הדבר הזה יתבצע הלכה למעשה בשטח. מדובר גם בעומס יתר של 25 אחוז יותר.

אתה מדבר על משאיות בלבד?

לאה ורון:

שמואל הרשקוביץ: לא, אני מדבר על כל כלי הרכב. משאיות לצורך העניין, זה יותר חמור, כי מדובר פה במטען, מדובר פה בדברים שהם קריטיים מבחינת החברה ומבחינה כלכלית, אבל אין בררה. אי-אפשר להמשיך יותר לסחוב מצב שבו נהג מקבל דוח, ממשיך בחיוד ורץ הלאה כי מישהו אחר ישלם כבר את הקנס ואפשר להמשיך לעשות חגיגות. מישהו צריך להבין שזה לא עובד כך בהמשך.

מדובר כאן בסוגיה שהיא בוודאי תיבחן לאורך זמן, ובהתאם לתגובות אנחנו גם נתליט איך יחד עם משטרת ישראל, האם העניין הזה יורחב ויהפוך להיות שגרה או שיוכנסו בו שינויים.

נקודה חשובה נוספת - אנחנו כרגע נמצאים בעיצומו של תהליך בחינה של היתכנות התקנת מגבילי מהירות למשאיות מעל 12 טון, שאפשר יהיה לגרום לכך שהמשאית לא תוכל לעבור 80 קילומטר לשעה באופן פיזי. הדבר היום מחויב על-פי החוק ועל-פי התקנות למשאיות משנת ייצור 96 ומעלה. אני לא רוצה לציין כאן הערות קלות ועדינות של המצב שבו מגבילי המהירות האלה אינם נשמרים במצבם הטבעי הרצוי, ולכן אנחנו יכולים לראות משאיות חדשות נעות במהירויות גבוהות, ואתה שואל את עצמך איך בעצם זה קורה, ודי לחכימא בעניין הזה.

נקודה נוספת חשובה - המהירות המקסימלית למשאיות הוגבלה מדצמבר 97 ל-80 קמ"ש. בחנו את הסוגיה להגביל מהירות של נסיעה גם בתחום העירוני. מאחר שהתחום העירוני מורכב היום מרמות שונות של נסיעה, העסק הוא קשה לאכיפה ובעייתי, אבל אנחנו גם בכיוון הזה. ברור לנו לגמרי שמשאית שנוסעת לאט, חומרת התאונה, אם תתרחש תאונה, היא נמוכה ופחותה מאשר במהירויות גבוהות.

שימוש בנתיבים - משאיות המובילות חומרים מסוכנים מנועות מלהשתמש בצירים עיקריים בשעות השיא. זו תקנה קיימת, בפועל; היא נמצאת, וכל מה שנשאר כרגע זה להשלים עוד כמה אלמנטים כדי שהנושא הזה יהפוך להיות גם נושא שניתן לאכוף אותו, כמו התקנת אזורי המתנה למשאיות שמובילות מטענים כאלה.

המעבר בצמתים מותר למשאיות רק בנתיב הימני, גם זו תקנה חדשה, שבסך הכול מסדירה את מערכת היחסים של משאיות בכבישים.

כמה נושאים טכניים - סוגיית היתכוגרפי נמצאת על שולחן הכנסת. אנחנו נביא בהקדם לכך שיתכוגרפי יהפוך להיות מוצג שניתן להשתמש בו גם אם נהג

המשאית לא בדיוק נמדד אלא דיסקת היתכוגרפי או רישום אלקטרוני של יתכוגרפי אלקטרוני יהפוך למוצג שבגיננו ניתן להאשים נהג משאית על עברה.

נקודה נוספת שכדאי להתייחס אליה היא ציר האורך שמחובר למקסימום של 18 מטר, להבדיל מ-24 מטר. מדובר כאן בקיצור שאולי נשמע טכני ופשוט, אבל מדובר כאן בהקטנת עומס משמעותי על רכב כזה, גם על הכבישים וגם על הרכב עצמו וגם על הצורך בשליטה על רכב כבד, שהיא בעייתית לאין ערוך מרכב קל יותר.

נקודה שלא קשורה כל כך ברכב האחר שמשאית פוגעת בו, אלא מדובר בנהגי המשאיות ובנוסעים במשאיות, אנחנו מצאנו שבשנת 1997 נהרגו 12 בני-אדם בתאונות משאיות, שהם היו הנהגים או היושבים במשאית. מבחינתנו, אנחנו לא מבחינים בין הרוג שהוא נהג משאית או נהג מכונית אחר. אנחנו בוחנים אפשרות לחייב התקנת חגורות בטיחות במשאיות. אני רוצה לציין שהדבר הזה הוא דבר טכני, משום שמשאיות מגיעות לארץ כבר עם נקודות עיגון מוכנות מראש, והבעיה היא רק להחליט שאנחנו מקבלים החלטה כזאת, וממחר בבוקר העניין יכול לרוץ. באופן עקרוני, בחו"ל הדברים צוברים תאוצה. אנחנו יודעים שכבר במדינות מסוימות באירופה הדברים האלה נכנסו באופן וולונטרי, כמו תהליך הכנסת חגורות הבטיחות במדינת ישראל. בהתחלה מבקשים להתקין, השימוש הוא וולונטרי, בהמשך מחייבים. אנחנו נבחן את הדרך איך לעשות את זה, אם בכלל; ובכפוף להחלטת שר התחבורה אנחנו נחליט אם אנחנו הולכים לכיוון הזה או לא.

נקודה חשובה מאוד שתיקח קצת זמן, להבדיל מהמקרים שתיארתי כרגע. חוק שירותי הובלה שאושר גם בכנסת והתקנות שלו, כרגע נמצא בעבודה מול משרד המשפטים ומשרד התחבורה, ואני מניח שתוך זמן קצר יחסי, אנחנו נערכים לקיץ, נוכל להפעיל את התקנות. המערכת מתארגנת לכך. ברגע שהתקנות נמסרו למשרד המשפטים ויש פינג-פונג, זה מחוץ לשליטתנו הנקייה. אני מחכה לחוק הזה בציפייה דרוכה, משום שמבחינתי הוא לוקח 30 אלף משאיות בלתי מפוקחות, שם אותן תחת פיקוח, מייצר מבחינתי תחבורה בטוחה יותר של משאיות במדינת ישראל, ומבחינתי זה היעד. אני רוצה לראות משאיות בטוחות יותר, נהגים מטופלים ומטופחים יותר. מה שקורה הוא שמה שהם צריכים לקבל היום הם לא מקבלים, כי הם עובדים כאנשים מהיד לפה, וחבל. מבחינתנו בעובדה שאנחנו מכניסים תחת פיקוח את קבוצת המשאיות הזו, אנחנו מייצרים הפחתה ברורה מאוד של פוטנציאל מעורבות בתאונות דרכים של משאיות בלתי מפוקחות, ובעיקר מדובר במשאיות מעל 10 טון, משאיות כבדות. מבחינתי, זה רק עניין של זמן, והתקנות האלה יופעלו במערכת, ואנחנו כבר נערכים, אנחנו בונים את כל התהליכים כרגע, כולל מאגר שלם של קציני בטיחות שאמורים לתת את השירותים הללו. זה עסק לא פשוט, כי מדובר פה גם בשינוי מבנה תפעול של מערך קציני בטיחות, שהיום עובדים כשכירים בחברות שונות, ופתאום הם יצטרכו לתת שירותים לבודדים. התהליך הוא לא פשוט, אבל אנחנו הולכים לעניין הזה בתקווה גדולה, אם אפשר לומר כך.

סוגיה נוספת שנבחנת כרגע היא חובת השימוש באורות במשך ימות השנה. כדאי לזכור שאורות לכל כלי הרכב כל הזמן זה דבר בלתי יעיל. ברגע שאנחנו מייצגים אבחנה בין סוגי כלי רכב שונים, חלקם ידליקו אורות על-פי החוק וחלקם לא ידליקו אורות רק בחלק מתקופות השנה, נמצא מצב של אבחנה טובה יותר של המשאיות, ומבחינתנו זה דבר חשוב, פוטנציאל ברור של הפחתת תאונות חזיתיות, ובחלק מן המקרים גם תאונות חזית-אחור בגלל השיפור בהבחנה במשאיות מאחור.

סוגיית ההכשרה והדרכת הנהגים - בעניין הזה אנחנו עם מועצת המובילים והמסיעים במשא ומתן חיובי לכיוון של גיבוש תכנית כזו. ברור לנו לגמרי שנהג משאית כמו נהג אחר חייב העשרה, חייב תמיכה במשך חיי עבודתו כנהג משאית, ולהערכתנו גם הנושא הזה ייפתר תוך זמן קצר.

אני רוצה לציין פה נושאים נוספים קטנים, שמאחוריהם יש עבודה גדולה מאוד.

שיטת הניקוד, כולנו מכירים - גם שיטת הניקוד עוברת כעת רביזיה, ושר התחבורה אמור לקבל בעניין הזה החלטות שיביאו את שיטת הניקוד למצב אחר ממה שהוא היום, עד כדי מצב שבו נהגים ייפסלו ויחויבו לעבור מבחנים מעשיים נוספים. יש לזה המשך, ועוד מוקדם עדיין לדבר על כך, אבל לפחות מבחינתנו כרגע, שיטת הניקוד עוברת רביזיה לגמרי.

נושא אחר שעלה כאן במקור על-ידי חברת הכנסת דליה איציק בשאלתה שהיא הגישה, הוא נושא שעות העבודה והמנוחה. אני מוכרח לומר שהנושא הזה הוא נושא כבד, שמבחינתי, הוא ברור מאוד. יש לנו ויכוח עקרוני לגבי הפתרונות, אבל הוא נושא מאוד ברור. נהג שנוהג ארבע שעות צריך לנוח חצי שעה. נהג תשע שעות - צריך לנוח שעה, ולאחר מכן 12 שעות, זה המקסימום, גג שלו. מה קורה לנהג שיוצא עם אוטובוס לטיול ב-7 בבוקר וצריך לחזור ב-7 בערב? הוא צריך לנעול את הרכב, לעצור באמצע הדרך. הפתרון לזה הוא נהג נוסף. מי נושא באחריות? יש פה משמעות כלכלית, מי משלם לנהג נוסף לעניין הזה? זה יכול לייקר את כל העסק, ולכן הנקודה הזו היא לא כל כך פשוטה, אבל אנחנו מינינו ברשות ועדה שבוחנת כרגע את הדרכים להציע התאמות של התקנה הזו? ברור לגמרי שאין לעניין הזה פתרון זולת עמידה קשיחה מאוד על השעות האלה. זה נושא פיזיולוגי. לא ניתן להאריך את שעות העבודה בלי קץ של נהג כזה, ובוודאי שצריך רק לתמוך בנהגים ששעות העבודה שלהם יהיו שעות עבודה אנושיות ולא יותר מזה.

לסיכום, אני רוצה לומר שמה שמנתי כאן בצורה טלגרפית אמור להניב, לפחות מבחינתנו, בחצי שנה שנתרה לנו עד השנה הזאת, ירידה במעורבות משאיות בתאונות דרכים. אני בטוח שאנחנו ניפגש עוד כמה וכמה פעמים, והדיווחים דיברו בעד עצמם.

**מאיר אור:** ראשית, אני רק רוצה לציין שכל הנושא של משאיות ותאונות דרכים נתפס בצורה מאוד מאוד חזקה במשטרת ישראל. אני אישית הייתי הרבה מאוד שנים בשטח, ובתור אחד מהשטח, אחד הדברים הקשים ביותר שהיו לי, זה היה ללכת למשפחה, לדפוק על הדלת ולמסור את הודעת הפטירה. אני לא יודע אם למישהו כאן יצא פעם להתנסות בסיטואציה כזאת, שבה הוא צריך לבצע הודעת שכול להורים שהילד נפטר או בן הזוג נפטר. זה לא נעים וזה קשה, והדרך הטובה ביותר בעצם למנוע את ההודעות האלה היא על-ידי מניעת תאונות דרכים. אין פתרון אחר.

נאמרו פה הרבה דברים גם בנושא של משטרת ישראל, שכאילו משטרת ישראל לא עושה מספיק; אבל מצד שני, מי שהקשיב פה שמע בעצם על כמות המבצעים הרבה שמשטרת ישראל עושה וגם בנושא משאיות. מזה כמעט שנה הוקם אגף התנועה, הושקעו הרבה מאוד משאבים, יש תכנית. אם זיכרוני אינו מטעני, כבר לפני שלוש או ארבע שנים הוגשה תכנית חומש לממשלה, שאושרה; ומשום מה לא בוצעה, אבל גם היום אנחנו עובדים על-פי תכניות קיימות יחד עם משרד התחבורה ועם הרשות, ועם הרבה מאוד משימות ועם הרבה מאוד מבצעים.

בנוסף, משטרת ישראל מציעה הרבה מאוד הצעות לשיפורים. יש לנו נציגה כמעט קבועה פה בישיבות, סגן-ניצב טילדה מיכאלי מלשכת היועץ המשפטי, והרבה מאוד רעיונות לתיקון ושיפור הם יזמה של משטרת ישראל.

בתקופה האחרונה היה מבצע המשאיות בשעות הלילה, ואנחנו יודעים שריבוי הנסיעה של המשאיות זה בשעות הקטנות של הלילה. יש הרבה מאוד מבצעים בשעות הקטנות. אנחנו מדברים על מבצעים מיוחדים בנושא של יתכוגרף, ואנחנו כן אוכפים יתכוגרף וכן משתמשים בו, ואני תכף אעמוד על נקודה קטנה בנושא הבעייתי של היתכוגרף, שיש לנו כיום. נערכו מבצעים הן במכוני הרישוי, ביציאות ממכוני הרישוי, לבדוק את אופי הבדיקה וכיוצא בזה. היו הרבה מאוד מבצעים, ואני גם חושב שהתוצאות מדברות בעד עצמן, ואנחנו רואים איזושהי ירידה כללית בנושא הזה.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** יש תוצאות חלקיות לשנת 1998?

**מאיר אור:** ב-1998, אם אנחנו מדברים על אפריל, אנחנו נמצאים במינוס של 15 הרוגים לעומת 1997, נכון לסוף אפריל. ירידה של שבעה-שמונה אחוזים בהרוגים.

**אלי גולדשמידט:** כמה זה במשאיות?

**מאיר אור:** אין לי הנתון. לא בחנתי את זה. מהבחינה של היתכוגרף, משטרת ישראל עובדת ואוכפת את נושא היתכוגרף. יש להמשיך ולהגביר את האכיפה, בייחוד בנושא אחד, והדגיש אותו מר הרשקוביץ, וזה נושא שעות נהיגה. זה כל כך חשוב וכל כך יש להקפיד על הנושא הזה, שלדעתי זה ימנע לנו הרבה מאוד צרות בעתיד, אבל הבעיה ממוקדת בנושא של האכיפה. אין אמצעי כמעט לאכיפת שעות נהיגה, מלבד היתכוגרף.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** מבחינתכם, אתם בדקים ב'יתכוגרף' את שעות הנהיגה?

**מאיר אור:** כן, גם.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** במידה שהוא חורג, זה פלילי?

**מאיר אור:** או מוגש דוח תנועה או הזמנה לדין, תלוי בסעיף האישום. אם זה בהקשר של תאונת דרכים, ואתם זוכרים את התאונה של נהג האוטובוס שירד לאילת מירושלים לחתונה, היו לו שעות נהיגה מעבר לשעות הנהיגה. הוא נהג מעבר לשעות הנהיגה, וזה אחד מסעיפי האישום שהוא הואשם בהם.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** כמה מבצעים עשיתם בשנת 1998? מה אתם מתעתדים לעשות? נאמר לנו כאן על-ידי מר הרשקוביץ שמתחילים מבצע. אני רוצה לדעת מה קורה.

**מאיר אור:** אמרתי, היו לנו כמה מבצעים בנושא של משאיות, מבצעי שחר, שזה השעות הקריטיות של נהגי המשאיות, כי הם יודעים שיש נוכחות משטרתית נמוכה יותר. הם יוצאים אז עם עומס גדול יותר. בוצעו מבצעי אכיפה ספציפית בנושא משאיות בכבישים מאוד

בעייתיים, באזור המחצבות וכיוצא בזה. נערך מבצע מיוחד לנושא של יתכוגרף. נעצרו הרבה מאוד מכוניות. נבדקה תקינות היתכוגרף. נבדקו הרישומים. נבדקו שעות הנהיגה. נערך מבצע של מכוני הרישוי. במכוני הרישוי הצבנו ניידות סמויות.

**היו"ר אברהם יחזקאל:**

למה התחושה שלנו היא שלא נעשה מספיק?

**מאיר אור:**

אני לא יודע למה התחושה. התחושה שלנו היא שאנחנו עושים הרבה, ואנחנו מתעתדים לעשות עוד יותר הרבה, ובעיקר בנושאים האלה, הן במבצעים המשותפים, הן בנושא של פסילות רישיונות נהיגה לאלתר.

**היו"ר אברהם יחזקאל:**

כמה רישיונות פסלתם לנהגי משאיות כבדות בחצי השנה האחרונה?

**מאיר אור:**

אין לי הנתון. לא הגעתי לכאן עם הנתונים האלה.

**היו"ר אברהם יחזקאל:**

כמה בעלי חברות נקנסו או הואשמו בגין הפעלתם את הנהגים כעבדים?

**מאיר אור:**

החוק עוד לא נכנס למעשה.

**היו"ר אברהם יחזקאל:**

אבל הוא היה אמור כבר להיכנס לתוקף.

**מאיר אור:**

הוא עוד לא נכנס. התקנות עוד לא פורסמו.

**היו"ר אברהם יחזקאל:**

בינואר היו צריכות להיות התקנות. התקנות היו צריכות להיות מוגשות לוועדה בינואר.

**מאיר אור:**

מהבחינה הזו אנחנו באמת מרגישים שאנחנו עושים, ואנחנו כל היום חושבים איך לעשות עוד ומה להוסיף בנושאים האלה, ואנחנו באמת יושבים ומנסים לפתח את היצירה עד כמה שניתן כדי לטפל בכל הנושאים האלה.

בנושא של משאיות, הוצגו הנתונים של מר הרשקוביץ בנושא של מעורבות משאיות. חשוב לנו בעצם לזכור שמשאית לא דומה לכלי רכב פרטי. האנרגיה שיש למשאית היא פי כמה וכמה, ואפילו אם מדובר בתאונה עם מהירות נמוכה יחסית, הרי התוצאות הן הרסניות, הן מבחינת ההיזק הכלכלי, הן מבחינת ההיזק הציבורי. מספיק שמשאית אחת נתקעת לנו מתחת לגשר וחוסמת לנו באופן טוטאלי ציר, והצירים שלנו הם מעטים, כדי לגרום נזק ציבורי וכלכלי גדול מאוד. לכן אנחנו באמת משתדלים לבצע אכיפה בנושא של משאיות, עד כמה שאנחנו יכולים.

כל הצעת חוק שבעצם תיתן כלים נוספים לטפל במשאיות היא הצעה ברוכה מבחינת משטרת ישראל.

**פיני בדש:**

בדרך לכאן ראיתי שנסע טריילר עמוס חצץ בלי כיסוי, וכל האבנים נפלו ממנו. נאלצתי לשמור מרחק של חצי קילומטר כדי לא לקבל את כל האבנים. אני עברתי לפחות שלוש

ניידות שעמדו בצד, כשהוא חלף מעל פניי ואני על פניהן. זה דבר ברור מאליו, רואים שדבר כזה זה אסון. לדעתי בסוף הנסיעה שלו הוא מגיע עם חצי משאית. בטוח שהוא מתחיל עם עומס יתר, אבל הוא מסיים בלי עומס יתר.

**צבי ויינברג:**  
האם הצוותים של המשטרה שפועלים באכיפה הם צוותים קבועים שעברו הכשרה מיוחדת, שיודעים על בורים את כל החוקים? למשל חוקים כאלה שמשאית נוסעת עם חצץ צריכה להיות מכוסה? או שאיפה שיש איזה שוטר מזדמן, אתם שמים אותו על הכביש להסתכל. האם אתם פועלים בכיוון של הכשרה של כל הצוותים האלה שממונים על אכיפה בדרכים?

**מאיר אור:**  
מאז הקמת אגף התנועה, כל הנושא הזה קיבל שינוי מאוד מאוד רציני. בזמנו, בקורסים המשטרתיים, הפרק של כל מערך התנועה היה פרק קצר מאוד. היום יש הכשרה ספציפית לשוטרי תנועה. מעבר לקורסים יש להם ימי עיון מרוכזים, שבהם הם מקבלים את כל הפרק התנועתי. בנוסף, יש לנו היום כמאתיים בוחנים סיירים, שהם מוכשרים כדי לבדוק את כלי הרכב, הן רכב פרטי והן רכב כבד, ולבחון בחינת תקינות את כל נושא הצמיגים וכולי.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** בשנה האחרונה היה מבצע בדיקת רכב כבד?

**מאיר אור:** כן.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** כמה משאיות נבדקו? כמה נמצאו לקויות?

**מאיר אור:** בסוף 1997 זה היה.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** בשנת 1998 היה מבצע כזה?

**מאיר אור:** אין לי התאריכים, אבל אני יודע שהיה לנו מבצע שחר.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** עצם העובדה שאתה לא מדבר במונחים של קביעות, כלומר, אתה אומר שהיה מבצע, אתה זוכר שהיה המבצע כזה מתי שהוא, וזה בסדר.

**מאיר אור:** אני מצטער, לא באתי עם הנתונים.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** קודם כול, ראוי היה לבוא, אבל לא זו הבעיה. הבעיה שלי היא האם הדברים נעשים בצורה שגרתית.

**מאיר אור:** כן.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** שואל אותך חבר הכנסת ויינברג אם זה סתם שוטר שבודק את כל התנועה או שזה שוטר שבודק את המשאיות?

**מאיר אור:** כל השוטרים מוכשרים באופן כללי לטפל בכל סוגי כלי הרכב. אין ייעוד ספציפי לשוטרי משאיות.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** האם אתם לא חושבים שהגיע הזמן, בגלל המשקל היחסי של המשאיות בתאונות הדרכים, ובעיקר הקטלניות, להקצות סקציה שהתמקד בנושא ולמידה של תחום המשאיות במשטרת התנועה?

**מאיר אור:** חשוב להדגיש שמבחינת אחוזי המעורבות, וזה הוצג נכון על-ידי מר הרשקוביץ, המעורבות של המשאיות ביחס לכמות הנסיעה שלהן היא לא הבעיה. הבעיה זה התוצאות שיוצרות אותן משאיות בסופו של דבר. התאונה עליה דיבר חבר הכנסת ויינברג, אני הייתי בתאונה הזאת עם ה-11 הרוגים, זו תאונה קשה מאוד, ובאמת זה נגרם כתוצאה מאיבוד שליטה של משאית אחת.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** אני אוכל לקבל ממך וממר הרשקוביץ במהלך החודש הקרוב את הדברים והמבצעים המתוכננים? או שזה פתע? יש מדיניות?

**מאיר אור:** כן, בדרך כלל זה פתע. העיקרון הוא ההפתעה, בעיקר במבצעים האלה, העיקרון הוא ההפתעה.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** מר הרשקוביץ, אני אוכל לקבל ממך תכנית כלשהי?

**שמואל הרשקוביץ:** ודאי. עובדה, ב-17 לחודש אנחנו יוצאים עם מה שנקרא פסילה מנהלתית לאלתר. זה לא הפתעה. אנחנו נודיע את זה. הציבור ידע את זה, וזה לא דבר שיעלה למחרת בבוקר.

צריך להזכיר כאן את מערך הניידות של משרד התחבורה, שבודק כלי רכב ומוריד אותם מהכביש במקום.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** כמה משאיות משרד התחבורה הוריד מהכביש בשנת 1998?

**שמואל הרשקוביץ:** אני לא אדבר איתך על שנת 1998, אבל בשנת 1997 נבדקו 4,057 משאיות, הורדו 1,258 משאיות. אני רוצה לומר לך ששליש מהמשאיות בכבישים שהורדו בגלל ליקויים טכניים ומכניים זה דבר חמור מאוד.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** אני מבקש בכל-זאת לקבל בכתב את הנתונים.

**מנשה חדד:** נושא תאונות הדרכים של המשאיות הוא נושא שנחקר רבות בארצות המערב - בגרמניה, בצרפת, באנגליה, בצפון אמריקה. יש להם ניסיון מוכח כיצד לטפל בנושא, והם הוכיחו בהחלט באותות ובמופתים כיצד להוריד את תאונות הדרכים. הם ניגשו לנושא בשני תחומים: האחד, רישיון מפעיל, שהוא מסדיר את ענף המשאיות, ודרכו נושא של ההשתלמויות.

אנחנו כמועצה הכנו חומר להשתלמויות נהגים והעברנו את זה גם למר הרשקוביץ, וכמובן למינהל לבטיחות בדרכים שהיה בעבר; וכבר שנה וחצי-שנתיים שאין לזה תוצאות.

הנושא השני הוא הקפדה על קצין בטיחות. מה שקיים כיום בנושא קצין בטיחות זה בחברות מוסדרות; ועל זה גם מחלקת קציני בטיחות של משרד התחבורה שמה את הדגש. חברות מאורגנות לא זוכות לביקור. אז המקום המסודר ממשיך להקפיד שיהיה יותר מסודר וישתכלל, ובלא מסודר, במסוכן, זה לא קורה.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** בחלק היחסי, כמה יש מסודר וכמה יש לא מסודר?

**מנשה חדד:** המסודר הוא שבמסגרת ארגון מבקש רישיון ממשרד התחבורה.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** כמה בכמויות מסך כל המשאיות במדינת ישראל, אתה יכול להגיד שזה מוסדר ולא מוסדר?

**מנשה חדד:** יש 17 אלף רכבים כבדים מעל 16 טון, מתוכם 7,500 במועצת המובילים והמסיעים, והם מסודרים; וכל השאר - בעירבון מוגבל, כי לא מחלקת קציני בטיחות מגיעה אליהם ולא משרד התחבורה מגיע אליהם.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** אפשר לומר ששני שלישים או מעל מחצית לא מוסדרים. זה מה שגורם לתאונות הדרכים.

**מנשה חדד:** זה הלא מוסדר. לכן מועצת המובילים יצאה במלחמה. מי שהיה צריך לעשות את המלחמה זה משרד התחבורה, עובדי הרשויות, אבל יצא שדווקא מועצת המובילים היא שנושאת את הדגל במלחמה בעודף משקל, במלחמה בתקינות רכב, במלחמה להכשרת נהגים.

**אלי גולדשמידט:** אני רוצה להגיד למנשה חדד ולוועדה שבאמת בכל הליכי החקיקה שהיו, גם רישיון מפעיל, גם בנושא ההשתלמויות, גם בחוק הרשות, בכל הדברים האלה, מועצת המובילים, שכאילו פירושה הבאת יותר פיקוח על עצמה, שיתפה פעולה ועודדה והייתה הגורם הכי קונסטרוקטיבי בישיבות האלה.

**מנשה חדד:** אני מודה לך מאוד על זה, ובהחלט קידמת את הנושא, וגם חברי הכנסת בדש ויחזקאל, ואני בהחלט חושב שחברת הכנסת דליה איציק הציגה את הנושא מכל הלב. כך צריך לעשות את זה, כדי להמשיך ולקדם את הנושא. לכן אנחנו אומרים שדרך רישיון המפעיל בהחלט אפשר להסדיר את הענף ולהסדיר אותו באופן כולל, ולא לשים את הדגש רק על המוסדרים, ואת הבלתי מוסדרים להשאיר בלתי מוסדרים. זה דבר לא מאוזן, ולא נכון לעשותו.

אני גם יכול לבוא ולומר שבחוק שנחקק יש מעין הטעיה, ואתן את הדוגמה ואת ההמחשה. בשטר מטען של רכב יש אחריות לנהג. כתוב עליו 30 טון, ויש לו אחריות על 30 טון. לבעל החברה יש האחריות. אבל מי שנתן את זה, אם הוא כתב 30 טון, הנהג מקבל, נעצר על-ידי שוטר, מסתבר שזה 60 טון, ולו אין

שום אחריות. יוצא שהמשגר שהוא הטעה את הנהג, הטעה את בעל הנהג, אין לו אחריות. לעומת זאת, כל עומס האחריות נופל על הנהג ועל בעל החברה. לכן גם בנושא הזה צריך בהחלט לתקן את החוק.

הדבר השני שהוכח כמוצלח מאוד זה האכיפה. בניגוד לרכב הפרטי שהוא יוצא מכל בית, מכל מקום, וקשה עליו האכיפה, ואני לא בא פה למשטרת ישראל בטענות, כי משטרת ישראל ממונה על מיליון ו-600 אלף כלי רכב במדינת ישראל והיא לא יכולה להתמחות, במשאיות, יש לה יעד מאוד מוגדר. המשאיות יוצאות משלושה מקורות: הנמל - כמוצא או יעד, אזורי התעשייה, והדבר השלישי, וזה העיקר, מחצבות. אז מחצבות, נמל ואזורי תעשייה, אלו הם שלושה מוקדים שאפשר להתמחות בהם, להתמקד בהם. יש להם מוצא מוגדר מאוד, מאוד ממוקד. אפשר להתמקד בהם, ובשלושת המקומות האלה אפשר בהחלט לנהל מלחמת חרמה כנגד העבריינים. אנחנו כמועצת המובילים נגד העבריינים, אנחנו בעד תחרות, אנחנו רוצים תחרות הוגנת, תחרות נכונה, תחרות מבוקרת.

באשר לנקודה השלישית שהעלה מר הרשקוביץ, כשדיבר על נושא של חומרים מסוכנים - אני אומר לכם שבאחד הימים מדינת ישראל תצטרך לתת את הדין על כך שיהיה איזה פיצוץ של עיר שלמה. כיום, בין 6:30 ל-8:30 אסורה הכניסה לערים למשאיות המובילות חומרים מסוכנים בגלל העומס הגדול, ואז הם באים ומתרכזים, איפה? בכניסה למפרץ חיפה או בכניסה לתל-אביב. אני אתרכז בחיפה. כשהם נעצרים שם ועומדים מבלי שיהיה נתיב מיוחד שירחיק אותם מהעיר, מה עושים נהיגים? מדליקים את הפתילה ומתחילים לחמם קפה. כל מה שצריך זה רכב אחד שתהיה בו דליפה; וזה יקרה, באחד הימים זה יקרה. אז הלך כל המפרץ, אם לא כל העיר. ואיפה משרד התחבורה? לא פעם ולא פעמיים התרעתי בפניהם; דיברתי על ויסות תנועה. הכול נולד מזה שרצו ויסות תנועה. אנחנו בעד ויסות תנועה, ואתם יודעים מה? אנחנו בעד זה שנעבוד בלילה, אנחנו אומרים שאנחנו רוצים לעבוד בלילה, וזאת כדי להרחיק את הסכנה מהציבור. מי שמדבר על רכבות מדבר על בדיחה. מדינת ישראל משנעת את כל הסחורות שלה ב-95 אחוז על-ידי משאיות; רק חמישה אחוזים רכבות. זה רחוק מאוד שהרכבות יתנו את התשובה. אם כך, למה לא לעבוד לילה? אנחנו רוצים מסלול מיוחד, אנחנו רוצים לעבוד לילה, אבל מי שפותח לנו את השערים זה הנמלים. מפעלים לא פותחים את שעריהם. אז מה אני אעשה עם הסחורה? לקחת סחורה ולעמוד בחניה, זה סיכון כפול, גם של גנבה, גם של סכנה ואלף ואחד דברים.

אנחנו חושבים שהגישה שממעיטה מהסכנה שבמשאית בלתי תקינה או בעומס יותר או במשאית שנוסעת מהר הפחתת הסכנה היא בנפשו של עם ישראל. באחד הימים יהיו הרוגים רבים, ואני אומר לכם את זה ומתייחס לחומרים מסוכנים. לכן נושא האחריות חייב להיות של המשגר. בנושא של חומרים מסוכנים חייב להיות דגש רב יותר ממה שיש היום; והדבר השלישי, רישיון מפעיל חייב כבר לקבל את הדגש המתאים.

בנושא האכיפה, אני חושב שבהחלט משרד התחבורה צריך להקים יחידה מקצועית. יש לו הבסיס לזה. יש לו שניים, שלושה או ארבעה רכבים עם צוותים שעובדים שנים ומתמחים בכך. משטרת ישראל לא יכולה להגיע לרמה של ההתמחות הזו.

**דוד כוכבא:** כמובן שמנשה חדד ביטא את המדיניות של המועצה, ואני הייתי רוצה, כדי ליצור את האווירה הנכונה, לתת כמה עובדות.

ראשית, אחרי עשרות דיונים שאנחנו משתתפים בנושא הזה - ואם זה עשרות דיונים, סימן שלא נעשה שום דבר - אני בהחלט מבקש להודיע לפורום הזה קטיגורית שעד היום, ואני כבר שנים רבות בנושא הזה, לא נעשה שום דבר רציני בנושא של טיפול בתאונות דרכים בהן מעורבות משאיות. אני אומר את הדברים כדי שלא יקרו שוב בסוף הדיון הזה. אין לי ביקורת על המשטרה בנושא הזה, אבל כל דיון מסתיים בתוספת של 20 מיליון שקל למשטרה, כי יש בעיות תקציב, והמשטרה תבצע אכיפה מסוג כזה או מסוג אחר.

לא במקרה גם מנשה חדד וגם אני מזכירים שוב ושוב את הנושא של הגורם האנושי. רוב התאונות, הניתוח הראשוני שלהן, מפנה את האצבע המאשימה או את מרכז הכובד לגורם האנושי. לא נתקלתי באף תכנית רצינית שמטפלת בגורם האנושי. אנחנו כמועצה, ואני מוכרח לומר, וזה עלה באווירה הכללית, אומרים שבעל הבית רודה בנהג, הנהג מזלזל וכולי, אבל האחרונים שרוצים להיתקל בתאונה במסגרת יום העבודה, זה בעל הבית והנהג. מי שעוסק בזה יום יום, זה בעל חברת ההובלה והנהג שקם בבוקר ומתפרנס מהנהיגה. הבעיה היא בעיה אובייקטיבית. הנהג הסביר פשוט מאוד לא יודע לתפעל את הרכב בצורה נכונה. אמר את זה חבר הכנסת גולדשמידט בצורה מאוד ברורה. נהג צעיר בן 40 שיושב על ההגה עשרים שנה ועשה טסט לפני עשרים שנה, יושב היום על רכב שלא דומה לרכב שהוא למד עליו. זו טכנולוגיה אחרת, זו תגובה אחרת לרכב, תגובה אחרת לעגלה. הוא משתמש בצידוד, והוא לא יודע לתפעל אותו כמו שצריך. הוא לא אשם בזה, ובוודאי לא בעל הבית.

המועצה יצאה בתכנית מאוד מסודרת, מאוד מקיפה. הצגנו את זה בפני שר התחבורה הקודם. הצגנו את זה בפני מינהל הבטיחות. הצגנו את זה גם בפני מר הרשקוביץ, ואני מעודד ממה שמר הרשקוביץ אמר לגבי התכנית הזאת. המועצה נכונה להתגייס גם ארגונית, אף על פי שזה לא דבר פשוט, וגם תקציבית. אנחנו גוף פרטי, והסכמנו להשתתף בחמישים אחוז מהתקציב, ומדובר במיליוני שקלים לשנה. הסכמנו להשתתף בתקציב הדרכת נהגים, אבל שייעשה בצורה רצינית, כמו שאנחנו חושבים שהוא צריך להיעשות.

נכון להיום, אני לא מכיר מערך שיעור שאני יכול לסמוך עליו את ידי ולומר שאם הנהג יעבור את מערך השיעור הזה, הוא יצא נהג טוב יותר. אין דבר כזה. עובדים היום במערכי שיעור בני עשרים, שלושים וארבעים שנה.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** אתם מעבירים קורסים אצלכם באיזושהי צורה?

**דוד כוכנא:** אנחנו עושים מאמץ, לא בצורה כמו שאנחנו חושבים שצריך לעשות, ואני רוצה להרחיב במשפט את העניין הזה. אין היום, לא שאני נתקלתי, ואני מניח שזה לא קיים, אין היום ניתוח של תאונות דרכים ברמה של תהליך למידה, הסקת מסקנות והדרכה. יש ניתוח, יש חקר תאונות דרכים על-ידי המשטרה לנושא של האשמה. אנחנו הצענו תהליך שיתחיל בחקר התאונה, לימוד הטעות, הפצה על-ידינו של המסקנות והפצת הטעות הזו בקרב כל חברות ההובלה, ובניית מערכי שיעור מתחלפים ומתעדכנים. אם אנחנו מדברים היום על השתלמות תקופתית לנהגים, ואם נהג מקצועי יצטרך לעבור אחת לשנתיים או אחת לשלוש שנים השתלמות, ברור שהשתלמות צריכה להתעדכן ולהשתנות באופן טוטאלי במהלך אותן שלוש שנים. היא תתעדכן רק אם תהיה מערכת שכל הזמן תעסוק בחקר התאונה והבנייה של מערכי שיעור מעודכנים.

הנושאים שאנחנו הצענו זה שיעורים עיוניים והדרכה פנים-מפעלית באמצעות נהגים בכירים שיעברו התשלמויות צפופות יותר ויכשירו את הנהג על המשאית שלו. מר הרשקוביץ מחזיק את התכנית הזאת. אנחנו נפגשים בימים הקרובים, ואני מקווה שזה יצא לפועל. אני אומר בצורה ברורה, משדד התחבורה נכשל עד היום בכל ניסיון שלו ובכל פעולה שלו שתכליתה מאמץ בנושא של תאונות הדרכים.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** אלי ניקחה, ספר לנו איך הופכים אתכם לעבדים.

**אלי ניקחה:** אנחנו פשוט קמנו מתוך עצמנו, ואחת המטרות שלנו זה מלחמת חרמה בתאונות דרכים. במשך כל השנים תמיד טוענים שנהגי המשאיות הם הרוצחים והם העבריינים, אז אני רוצה לומר לכם שנהגי המשאיות הם שומרי חוק ורוצים לשמור חוק, ובאים לעבוד בשביל להתפרנס, אבל באים ומספרים שאכן החברות המסודרות הן ששומרות חוק והן שמעבירות קורסים. אני רוצה לומר לך, אדוני, שיש הרבה חברות שהן לא שומרות על החוק והן מקבלות נהגים חדשים, ולגבי שעות העבודה לא בודקים. מנכ"ל הרשות החדש, יש במספר חברות נהגים שרוצים לשמור על חוק, אבל מכריחים אותם לעבוד מעבר לשעות.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** אגב, אני יודע שזה קורה אצל כמה חברות מסודרות.

**אלי ניקחה:** נהגים שהם לפני יציאה למילואים, פיטרו אותם. הגשנו תלונה למשרד התחבורה, אבל מה עשו? הזהירו את החברה. בינתיים עובדים משש-שבע משפחות באותה חברה, והן בלי פרנסה, ואלה הם אנשים שיש להם משכנתה ויש להם חובות. לא יכול להיות שיש חוק כלפי נהגים, שזה הגוף החלש. אני רוצה להודיע שזו חבית חומר נפץ. אנחנו רוצים להוכיח שאנחנו כן שומרי חוק, וזה יתפוצץ. אנחנו לא רוצים לבוא ולהפגין ולסגור כבישים.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** אתה למעשה טוען שהנהגים הם קרבן בידי הבעלים.

**אלי ניקחה:** נכון.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** אם נהגים מסרבים, מאיימים עליהם בפיטורים?

**אלי ניקחה:** מפטרים אותם, שולחים אותם הביתה, ויש מספר חברים שפיטרו אותם, ואנחנו הגשנו תביעה משפטית לגבי שכר העבודה.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** אולי תסביר גם את העניין של הפרמיה.

**אלי ניקחה:** אני אגיע לזה. יש נהגים שמתקשרים ואומרים שהם נוסעים בלי בלמים, ואנחנו מעבירים את זה תכף למשטרת ישראל, ואומרים לו שלא ייסע. זה כמו בן-אדם שמודיע שהוא הולך לגנוב ולפרוץ. לא ייתכן שאדם רוצה להיות עבריין ונוסע בלי בלמים, בלי דברים אחרים מבחינה בטיחותית, כי זו סכנת נפשות. לא יכול להיות שלאותו נהג לא תהיה ההגנה.

בספר שהוציא משרד התחבורה כתובות 913 עברות, וזה לא אשמת הנהג. תראו לי שמעסיק אחד שבאו והאשימו אותי, אבל את הנהג השכיר הולכים ומענישים.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** מה יהיה למשל אם נציע למשטרה לעשות מעשה לא מוסרי, אבל בכל אופן, זרקו לי פה איזה רעיון חם, להקים מלשינון. זאת אומרת, נהגים יתקשרו בצורה אנונימית וידווחו על חברות שהם עובדים אצלן ויגידו שבחברה הזו והזו, הוא, בגלל פרנסתו לא רוצה להזדהות, אבל בחברה הזו והזו מכריחים אותי לעבוד שעות עבודה נוספות. הרי עם ישראל מלשין אחד על השני, ופה אני מוכן לקבל מלשינון למען אבטחת חיים.

**מאיר אור:** הבעיה היא שהמלשינון הוא כלי לחיסול חשבונות.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** מכיוון שבאמת עם ישראל מלשין אחד על השני, כאן לפחות ההלשנה שכרה בהפסדה. הנהג מאוים בפרנסה אני אומר לך שהיו אצלי נהגים ואמרו לי שאין להם בררה, שהם חוזרים ב-12 בלילה וכבר בשעה 4 לפנות בוקר הם קמים לעבוד, והם מביאים את ה-3,000 או ה-4,000 שקלים על פרמיות של מטען. אני חושב שהגיע הזמן שמשטרת ישראל או הרשות הלאומית תגיד שהם נגד ההלשנות, אבל בעניין הזה, כדי להציל חיים, הם בעד הלשנות אנונימיות, שהנהגים לא יפתדו. אני מכיר כאלה שמדליפים לעיתונים אין ספור דברים. העיתונות לא תיקח את זה, אלא אתה כמשטרה ואתה כרשות תחזקו את העניין.

אני קורא פה לנהגים במדינת ישראל שהם משועבדים ועבדים להלשין על מי שמפעיל אותם, ואז המשטרה תגמור איתם את החשבון.

**אלי ניקתה:** אנחנו ביקשנו ומבקשים ממשרד התחבורה, לא צריך להיות מלשין, תנו לנו להיות סמכות, כדי שנוכל להסתובב במקומות עבודה, לבדוק ולהביא את התוצאות, ואז הרשות תטפל בזה.

**שמואל הרשקוביץ:** אנחנו מטפלים היום בפניות אנונימיות שמגיעות אלינו, והן נבדקות לעומק. אני לא רוצה להרחיב כאן את מסע העלייה לרגל של מנהלי חברות אליי למשרד כדי שייסבירו מה קורה אצלם בחברה. העסק הוא לא סימפטי. בחלק גדול מהמקרים זה נגמר גם במצבים של כמעט סגירת חברה. אני פשוט מדבר על כך שאנחנו הולכים לכיוון אחר, ולא לכיוון של דיבורים.

**גדעון עזרא:** מהניסיון הזה, המלשינון הזה לא בהכרח יופעל על-ידי נהגים, אלא הוא יופעל על-ידי חברות מתחרות. תדע לך, אתה עושה כלי כזה, זה כלי קטלני. ואני אומר לך שזה לא כצקתה בהכרח. זו בהחלט בעיה. לפי דעתי, במדינה כמו שלנו, ישנם כלים יותר טובים.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** אני לא הולך להגן על תחום ההלשנה; ומי כמוך יודע מה זה. אבל כדי להציל חיים, אני משתמש במודיעין. אני קורא להתייחס למלחמה בתאונות הדרכים בתחום המשאיות, שכאשר נהג מודיע לי ואומר למשטרה מה קורה...

**גדעון עזרא:** מי אומר שהמודיע הוא נהג?

**היו"ר אברהם יחזקאל:** את זה צריך לבדוק. באו אליי נהגים ואמרו שבעל החברה מכריח אותם לעבוד. אני אומר לו שיגיד לי את שמו, הוא אומר שהוא מפחד. אני חושב שאין לי בררה אלא כדי להציל חיים, לגרום לכך שיהיה מעין מלשינון.

**גדעון עזרא:** הרי יש את היתכוגרף.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** הוא לא נבדק בצורה אמיתית.

**אלי ניקחה:** למשרד התחבורה יש הכלים, והוא יכול לבדוק במקומות העבודה. הדבר החשוב ביותר זה שעות העבודה והשכר. ציבור הנהגים עובד מעבר לשעות, וגם אין לו תמורה. אנחנו הגשנו צו הרחבה, כי זה עניין שהמעסיקים מתנגדים לזה, שיטת הפרמיות, זה מה שמעודד אותם לרוץ על הכבישים.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** תסביר מה זה פרמיות. זה אומר שככל שאתה סוחר יותר או נוסע יותר, אתה מקבל יותר?

**אלי ניקחה:** במידה מסוימת קיים שעות עבודה ומנוחה, וזה קיים בכל המדינה. אצל ציבור הנהגים יש שמונה שעות, שעתיים נוספות ושעתיים הלאה. ההסכם הזה שקיים, ההסכם הקיבוצי עם צו ההרחבה, שאנחנו הגשנו לו התנגדות, בענף שלנו לא קיים. האיש עובד שמונה שעות, ומעבר לזה אין שום הגבלת שעות, ואין לו תמורה פרמיה, אלא כמה שיותר הוא נוסע.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** זאת אומרת, אתה אומר שצריך שהחברות ישלמו לנהגים לא על-בסיס של כמויות וזמן נסיעה, אלא על-בסיס של שעות עבודה. שמונה שעות ושעות נוספות, כי בשיטה הנוכחית למעשה יש תמריץ לנהג לקחת יותר.

אנחנו נפנה לשר העבודה לנסות לשנות את שיטת חישוב הנהגים, ולכן יצא צו ההרחבה בנושא הזה.

**שמואל כהן:** אנחנו באנו פה לדבר על מה גורמות תאונות הדרכים. אם אנחנו רוצים להציל נפשות במדינה הזאת, אז צריכים באמת לשנות את העבודה. אם אתה זוכר, בחוק שירותי הובלה שהעברנו, העברתי לכם עלונים, וכתבתי בעלונים האלה, מטעם ארגון הנהגים, שצורת העבודה כיום במשק היא הגורם העיקרי לתאונות הדרכים. מר דוד כוכב דיבר על המין האנושי, אבל המין האנושי שיושב על כביש חדש עם מכונית חדשה, ילמד איך להפעיל את הכלי. שעות העבודה, אני לא מאחל לאף אחד להיפגש בנהג שנהג עשרים שעות עבודה. החוק בא בגלל התאונות שקרו. נהרגו נהגים שנהגו 18 ו-20 שעות. זה קיים במפעלי תובלה. עוררנו את הבעיה הזאת, והבאנו את הבעיה למשרד התחבורה. צריכים לטפל בזה ולעשות זאת ללא פחד.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** מה שר העבודה והרווחה אמר? פניתם אליו?

**שמואל כהן:**  
פנינו אליו. הסכם העבודה הקיבוצי לא יעבור עד שלא יוציאו את הסעיף המעוות שנותן את השעות ללא הגבלה. אין דבר כזה. אדם צריך לעבוד שמונה שעות ולקבל שעות נוספות.

**היו"ר אברהם יחזקאל:**  
איך אני גורם לכך ששעות העבודה לנהגים יוגבלו?

**שמואל הרשקוביץ:**  
צריך לזכור שתקנת התעבורה קובעת הגבלה לשעות העבודה של נהגים. היא לא מתייחסת לשכר, וכאן יש לנו בעיה.

**חזי יהלומי:**  
במדינת ישראל יש כ-1,400 חברות שמאוישות על-ידי קציני בטיחות בתעבורה, מתוכן כ-300 חברות תובלה כבדה. מתוך 38-39 אלף משאיות, בסך הכול כ-16 אלף מפקחות על-ידי קציני בטיחות.

**היו"ר אברהם יחזקאל:**  
זאת אומרת, מעל חצי מהמשאיות במדינת ישראל לא מפקחות בשום דבר.

**חזי יהלומי:**  
אמת. זה מתבטא גם במעורבות בתאונות דרכים של משאיות שלא מפקחות, זה גם מתבטא בהורדה מהכביש של משאיות שאינן מפקחות. 83 אחוז מהמשאיות המורדות מהכביש אינן מפקחות על-ידי קציני בטיחות ותעבורה.

**היו"ר אברהם יחזקאל:**  
איך אפשר לאלץ כל בעל משאית ונהג משאית לנסוע על משאית מפקחת?

**חזי יהלומי:**  
חוק שירותי תובלה.

**היו"ר אברהם יחזקאל:**  
מתי יהיו התקנות?

**חזי יהלומי:**  
זה נמצא כרגע בדיון עם משרד המשפטים.

**היו"ר אברהם יחזקאל:**  
זה כבר באיחור של חצי שנה. אני רוצה להבין ולדעת מתי יבואו התקנות ממשרד התחבורה.

**שי סולברג:**  
מבחינתנו, אנחנו נערכים להפעלה בקיץ. אני לא יכול לתת לך תאריך מדויק. אני מציע בעניין הזה לאפשר לי לתת לך תשובה מאוחר יותר, כי אני לא יכול לתת לך תשובה מדויקת כרגע. אני לא רוצה להטעות אותך.

**אבישי מיכאלי:**  
אני מנהל אגף מטענים במשרד התחבורה, ואני אמור לבצע את החוק.

התקנות הועברו במועד למשרד המשפטים. ליועצת לחקיקת משנה היו הערות. היא החזירה את הטיוטה אלינו. על-פי החוק אנחנו חייבים להתייעץ גם עם משרדי ממשלה אחרים, והעברנו אליה את ההערות שלהם. אנחנו עדיין ממתנינים. סיימנו את הדיונים, וזה נמצא בדיונים אחרונים. אני מניח שתוך החודש הזה יסתיימו הדיונים.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** תעבירו לשר שבמידה שעד ה-1 ביוני לא יונחו התקנות, אני אדאג לעכב כל חקיקה שקשורה אצלי בתחום התחבורה שמשדד התחבורה יבקש. קיבלת תאריך אחרון. זה המצב. אני אדאג שבעתיד לא ידונו בשום חוק של משדד התחבורה, בשום תקנה, בשום דבר, אם לא נקבל את זה עד ה-1 ביוני.

**אבישי מיכאלי:** זה לא תלוי בנו. זה נמצא כרגע במשדד המשפטים.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** יש לנו 40 אלף משאיות, מתוכן 17 אלף שבכלל לא נבדקות, מתוכן 85 אחוז הן הבעייתיות, והן אלה שיורדות מהכביש. יש כאן כל מיני ארגונים וולונטריים שמוכנים לקחת חלק במשחק הזה, חלק בבקרה. יש כאן אנשים שאני יודע שהם עובדים, יש כאן מנהל חדש, אתם כאן. אני רוצה להבין מהו התאריך. הקמנו חוק, רשות לאומית, נהדר. ב-1 בינואר היו צריך להיות תקנות?

**אבישי מיכאלי:** לא.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** למה אתה אומר לי לא? ב-1 בינואר 1997.

**אבישי מיכאלי:** התקנות הועברו במועד.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** הן צריכות להגיע לכאן במועד. כשרציתם להעביר את החוק על שדה התעופה של עקבה עם ההסכם עם הירדנים, בשבוע גמרתם לכם חקיקה. אנחנו מדברים כאן על 30 אלף משאיות. אני לא מוכן להיות שותף לתהליך שאנחנו מחוקקים ומישהו אומר לי שזה נמצא באיזשהו מקום. הקטע הזה נגמר אצלי. אני מבקש מכם, תודיעו את זה לשר חד וחלק, אני לא אדון בשום דבר, כי אני רוצה לדעת מה קורה עם המשאיות. אני כינסתי דיון על הדגל, כינסתי דיון על הסכם עקבה, הכול במיוחד. תסתכלו על העבדים המסכנים האלה. יש לכם ארגונים שעומדים היום לרשותכם, תשתמשו בהם.

**חזי יהלומי:** אין לי ספק שהחוק הזה, ברגע שהוא יתפרסם, יוריד משמעותית את המעורבות של המשאיות בתאונות הדרכים, כולל תקינות כלי הרכב. אין לי ספק בכך וזה הפתרון שיש לנו כיום, הפתרון העיקרי להורדת תאונות הדרכים בתחום המשאיות.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** מה שאתה אומר למעשה שהעניין הוא תקנות?

**חזי יהלומי:** אנחנו מדברים על הפעלת החוק.

**שמואל הרשקוביץ:** המשדד נערך כולו, חזי יהלומי בצד שלו, אבישי מיכאלי בצד שלו.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** ואני בצד שלי. בואו נדבר בתאריכים ובמועדים. אתה עצמך יודע שכאשר המשדד רוצה להביא דברים מהירים, הוא מרים טלפון ללאה ורון, יש לחץ, נגמר, זה עובר. אני אומר לך, אומרים שהחוק הזה ייתן מזור, אז צריך שיהיה יישום של העניין הזה. קח את זה על עצמך כעניין אישי, ותביאו את זה לכאן.

**יגאל טמיר:**  
ברשותכם, אני חושב שאנחנו תוקפים את הבעיה בהיבט אחד שלה, וכל אחד מציג פן אחר, מבלי שיש כאן שום סיסטמה. ענף המשאיות נבדק לאחרונה בשנות ה-70. מאז לא הוקמה, ולו ועדה אחת, שתרכז את כל הגורמים, קרי את כל משרדי הממשלה, ארגוני המובילים, משטרת ישראל, שתבחן בכלל את נושא ענף המשאיות.

כבוד היושב-ראש, אני לא יודע אם שמת לב, הנתונים שלך לגבי מספרי הרכב, הנתונים שביקשת לגבי הנושא של משאיות שבהן יש יתכוגרף, נושא של פיצול בין הענפים של המשאיות, המשאיות הקלות, המשאיות הכבדות - לא תוכל לקבל את הדברים הללו.

בין יתר הדברים שאמר מנהל הרשות, אנחנו מקטינים את העומס. איך אנחנו מקטינים את העומס? אחת מהשליפות האחרונות הייתה נושא של קיצור המשאיות. לקחו מה שנקרא "רכבים מחוברים" והחליטו לקצר אותם מ-24 מטר ל-18.75 מטר בסוף התהליך. קרי, למדינת ישראל או לכבישי הארץ יוספו, כיוון שיורד ממילא נפח ההובלה, עוד כ-10,000 משאיות. מישהו חשב האם התשתיות מספיקות? מישהו חשב והביא את הדברים לנציגי משרד האוצר לגבי הנושא של התייקרות תשומות ההובלה בדברים הללו?

**שמואל הרשקוביץ:**  
אנחנו חושבים שאנחנו חייבים להיצמד למה שמקובל בעולם מבחינה בטיחותית.

**יגאל טמיר:**  
התשובה היא שזה לא מקובל בעולם.

**שמואל הרשקוביץ:**  
הקטע הוא בטיחותי נטו. התוספת של ההובלה בעניין הזה היא שולית לחלוטין, משום שמדובר כרגע באמירות שאין להן בסיס. למה הנושא של נתונים סטטיסטיים? משרד התחבורה חי מנתונים סטטיסטיים? בלשכה המרכזית לסטטיסטיקה לא ניתן לקבל את הנתונים שכבוד העורך-דין מדבר עליהם כאן?

**יגאל טמיר:**  
התשובה היא שלא.

**שמואל הרשקוביץ:**  
אתה אולי לא יודע איפה לחפש אותם.

**יגאל טמיר:**  
ידידי, אתה לא יודע על מה אתה מדבר, ואתה מטעה את יושב-ראש הוועדה.

**שמואל הרשקוביץ:**  
אני לא מתעסק בדמוגוגיה, אני מתעסק באוכלוסייה.

**יגאל טמיר:**  
ברשותך, אני לא הפרעתי לך, אז אל תפריע לי.

**שמואל הרשקוביץ:**  
אתה הפרעת לי ועוד איך.

**יגאל טמיר:**  
גם בארצות-הברית אין נושא של מגבלה של אורך, קל וחומר כאן.

**שמואל הרשקוביץ:**  
מדברים על אירופה, לא על ארצות-הברית.

**יגאל טמיר:** כאן מדובר על 65 אחוז מהתובלה היבשתית שמובלת על-ידי המשאיות. מה שמר הרשקוביץ לא אמר לוועדה הנכבדה הוא שהחליטו לקחת רק סקטור מסוים, קרי הרכבים המחוברים, מה שנקרא "פול טריילרים", ולא לקחו את הרכבים המורכבים, את הסמיטריילרים, שאורכם יהיה יותר גדול מהפול טריילרים. זאת אומרת, אנחנו ניצור מצב כזה שבמדינת ישראל ינועו רכבים בארך של 24 ו-25 מטרים, יותר ארוכים ממה שהוא מקצר את הרכבים המחוברים, וזה מכל מיני שיקולים ואינטרסים, שאני לא רוצה להרחיב עליהם את הדיבור.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** מה האינטרסים?

**יגאל טמיר:** יש אינטרסים כלכליים שקשורים בכל מיני ארגונים של משאיות ומובילים ומסיעים. זה בגלל נתונים כלכליים; זאת אומרת, כוחות כלכליים שפועלים כאן.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** אם זו אמת, אלה הם דברים מאוד חמורים.

**יגאל טמיר:** אם רוצים לבדוק את הנושא לגופו, ייכבדו כל משרדי הממשלה וכל היושבים כאן. נמצא איתי מהנדס עוזי רז, שהוא מומחה בתחום הזה. הוא היה קצין בוחנים ראשי בתפקידו של מאיר אור לפני כעשר שנים במשטרה, והוא מומחה שמלווה את ענף המשאיות, ויש כאן מומחים רבים ונציגים אחרים של משרדי ממשלה. ישבו ויבדקו. אני כבר לא רוצה לדבר בהיבט הבטחוני, אבל קחו למשל את הנושא של הפול טריילרים שהחליטו לקצר אותם, מישהו בדק עם משרד הביטחון מה ההיבטים של הובלה בשעת חירום, אם הרכבים האלה משמשים לצורך הובלה של טנקים, של נגמ"שים, של תחמושת? מישהו בדק מה קורה מבחינת קיצור משך התובלה?

למה שאמרו מבחינת נושא של אכיפה מיידית - יש אפשרות גם לאכוף מיידית, רק ובתנאי שיעשו את אשר צריך לעשות. לא לחינם, כבוד יושב-ראש הוועדה, לא הובאו בפניך נתונים, כיוון שמראית העין היא לא רק מראית עין בלבד. האכיפה הקרדינאלית נעשית היום לגבי הדבר הכי קל, קרי - המהירות; וזה מהסיבה שמבקרת המדינה הצביעה באחד מהדוחות האחרונים שלה על כך שהמכשירים לא מופעלים מספיק. אין שום בעיה למשטרת ישראל, נכון לרגע זה, שבו אנחנו יושבים, לגרום למצב דברים שבו החל מרגע זה ואילך יתייצבו כל אנשי משטרת התנועה אצל כל חברות ההובלה כדי לבדוק את היתכוגרפיה, ואז תהיה תשובה גם לאדון הזה לגבי שעות ההובלה והמנוחה וגם לגבי הנושא של המהירות. את הדברים האלה אפשר לבחון בחברות עצמן, ואפילו לא צריך לעשות את זה בכביש. כפי שאפשר לבדוק את זה לגבי מידת האוטובוסים שדוהרים בכבישים. ומי שנוסע לכיוון ירושלים מתל-אביב ולהפך יודע את זה. מיד ייתן הוראה ראש אגף התנועה או סגן-ניצב מאיר אור, ומיד יכולים לפעול, וכבר עכשיו, ואז תראו את המבצעים.

אני חוזר לנקודת המוצא. אם יעבדו בצורה סיסטמטית, אנחנו לא ניתן שיפעלו במפעלים. עצרנו מבצע שמנהל הרשות ניסה לעשות, קרי ועדת התעבורה של לשכת עורכי-הדין עצרה מבצע. לא מדובר כאן על עניין ההפתעה עליו דיברת. ניסו ברעש גדול עם התקשורת, עם יחסי ציבור, לעשות את המבצע שאדון הרשקוביץ רוצה לעשות עכשיו, קרי לעשות רעש גדול. דרך אגב, זה לא לגבי משאיות בלבד. אותן שיטות שהוא נקט בצבא, זה לא טוב לאזרחות, זו פגיעה בזכות

הקניין, בחוקי היסוד. קרי, יהיה מצב שבו העוזרת או מי שיושבת לידך תיסע לשם דוגמה בשעת לילה בקסטל, יעצרו אותה שם במחסום בעין חמד, כיוון שהיא עברה עברת מהירות, מה שהם רצו זה להשאיר את אותה גברת, שתהיה שם לבד במקום, ויגררו לה את הרכב לתחנת משטרה.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** באיזה מהירות צריך לנסוע?

**יגאל טמיר:** אני לא יודע מה שהם החליטו.

**שמואל הרשקוביץ:** למה אתה לא יודע? חשבתי שאתה יודע.

**יגאל טמיר:** גם הם עדיין לא רשות שופטת. בכל הכבוד הראוי להם, אם הם יציגו תכנית מסודרת, אפשר לעבוד

לפי הדברים האלה.

**יעקב רוזנטל:** אני חושב שהגיע הזמן שידעו שיש ירידה של קרוב ל-85 אחוז בתאונות הדרכים היכן שישנם קציני בטיחות, וזה לפי סטטיסטיקה שנערכה לאחרונה. זאת אומרת, אנחנו מאוד מאוד שמחים עכשיו לכניסת חוק שירותי הובלה. הגיע הזמן כבר שגם בעל המפעל יישא בדין, ולא רק קצין הבטיחות. אני חושב שהמלחמה שלנו גם צריכה להיות בנושא האכיפה; ואני חושב שהרשות בתקופה האחרונה - ואמנם לא משבחים אדם בפניו - עושה משהו בעניין.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** כשאומרים בזמן האחרון, זה מתחיל להימאס עליי. אני רוצה להגיד משהו, ואתה פעם ראשונה אצלי. אנחנו בזמן האחרון מחלקים יותר מדי מחמאות.

**יעקב רוזנטל:** לא, אני לא מחלק מחמאות.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** לא אתה. נמאס לי בתחום הזה עם ליטופי האגו ועם חיבוקי האגו. אתם רוצים להגיד קבל עם ועדה לכל הציבור שהכול מצוין ואין תאונות דרכים?

**יעקב רוזנטל:** בהחלט לא. להפך. אני אומר שתבל שחוק שירותי תובלה לא נכנס לפני כמה שנים, וברגע שחוק שירותי תובלה ייכנס, אנחנו מקווים שיהיו יותר קציני בטיחות.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** אנחנו רוצים יותר קציני בטיחות.

**יעקב רוזנטל:** קציני הבטיחות עוברים השתלמויות ארבע פעמים בשנה, השתלמויות מקצועיות, ואתה היית מוזמן אליהם ואתה תראה איזה כוח יש שם. קציני הבטיחות מעמידים את עצמם, כ-2,500 איש, לטובת הרשות ומוכנים לעשות הכול.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** אני חושב שצריך להכפיל ולשלוש את המספר.

**יעקב רוזנטל:** אנחנו מקווים שהחוק ייכנס, ואנחנו ניתן את הכול כדי להצליח.

**גדעון עזרא:** אני חושב שאפשר וצריך לעשות, אלא שהשאלה היא איך עושים, ודברים הגיוניים, שלא מכניסים אותנו לכספים שאין לנו.

כאן דיברו על היתכוגרף. אני קצת מצוי בעניין של היתכוגרף. מהיתכוגרף אתה יכול לדעת איזה עברות נעשו ומתי, בלי לזוז, בלי להוציא ניידת לשטח. אני חושב שהכלי הזה, שהוא על-פי חוק, לפי מיטב ידיעתי, קבוע בכל משאית, החוק לא מנצל אותו. אני חושב שצריך בנושא הזה, אני מאוד ממליץ למשטרת התנועה, להתלבש על העניין הזה, ותוכלו להגיע למסקנות מרחיקות לכת לפי דעתי, ואני לא יודע למה לא עושים את זה. מתי עושים את זה? אחרי שיש תאונה. אז בודקים את היתכוגרף. צריך לבדוק לפני זה. צריך להכניס את זה לתכנית העבודה שלכם.

**מאיר אור:** זה נעשה, בדיקות של יתכוגרף.

**גדעון עזרא:** איפה? במשרדים?

**מאיר אור:** לא, בשטח.

**גדעון עזרא:** אני לא מדבר על השטח.

**מאיר אור:** רק עכשו אני שולח להכשרה את הקצינים.

**גדעון עזרא:** תאמין לי שקצין יתכוגרף יכניס יותר כסף מהרבה מאוד רפורטים על הכביש. ידע בן-אדם שגם אם הוא לא נתפס, הכול רשום ב'יתכוגרף'.

**מאיר אור:** את הנושא הזה של המשרדים, ניתן לעשות רק אחרי שיהיה אישור החוק שמאפשר לנו זאת.

**היו"ר אברהם יחזקאל:** כל דבר חוזר ומחכה לחוק.

**מאיר אור:** זה עדיין לא קביל בבית-משפט.

**גדעון עזרא:** לא הייתי כאן בהתחלה, ודיברו כאן על כמה נהגי המשאיות עובדים קשה. אני לא יודע אם בסטטיסטיקה, האם התאונות נעשות בתחילת שעות העבודה או בקצה יום העבודה?

**היו"ר אברהם יחזקאל:** זה לא משנה, זו עייפות מצטברת.

**גדעון עזרא:** בעקבות הפנייה שלכם, אני גם פניתי לשר העבודה והרווחה בנושא ימי עבודה, אבל לא קיבלתי עדיין תשובה. אמרו לי שהם בודקים את העניין הזה, אבל את התשובה הם נתנו לי.

בסופו של דבר, אני אומר לך, כל החלטה שלנו שלא תהיה אופרטיבית, החלטה של ממשלת ישראל שלא תהיה אופרטיבית, לא תתקיים.

שמואל הרשקוביץ:

ברשותך, כמה הערות. נושא חוק שירותי הובלה, אני מקבל בהחלט שהוא מבחינתנו יעד מאוד חשוב, ואנחנו נעשה מאמצים מאוד גדולים כדי להפעיל אותו בקיץ הקרוב. ולהערכתנו, אנחנו נראה מיד את השינוי. בעניין הזה, לא יעזור, זה שינוי מוכח וברור.

נקודה נוספת חשובה מאוד - כדאי לזכור שמשאית כבדה שנעה במהירות היא סכנה, ולכן הטיפול בנושא מהירויות. אני לא מדבר על אנשים שהם חסרי ידע והבנה בתחום, שכדאי שלא יתייחסו לנושאים האלה - אנחנו נטפל בסוגיה הזאת.

דבר אחרון, אכיפה ממוקדת שהיא רב-תחומית, גם עוסקת בנושא של שעות נהיגה, גם עוסקת בנושא של יתכוגרף, גם עוסקת בנושא משמעת נתיבים של משאיות; ראינו את הסיבות לתאונות דרכים. אני מקווה שבסוף השנה נוכל לדווח על ירידה מהותית ומשמעותית, ולא רק לעסוק בדיבורים.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני רוצה להעביר מסר לשר התחבורה באמצעות האנשים שלו שיושבים כאן. לי יש תאריך יעד בוועדה, ואי-לכך ובהתאם לזאת הכול עלול ליפול על העניין של היתכוגרף, ומכאן ההתייחסות אל אותו מכשיר נראית לי כמו אל מערכון של הגשש החיוור.

התקנה - אני מבקש הנחה שלהן אצלנו בוועדת הכלכלה ובמהירות מקסימלית. אני מציע עד ה-1 ביוני. יש לכם חודש ימים להניח את התקנות האלו. במידה שלא, אני אוציא לכם את הנשמה; ואני מתבטא באופן לא דיפלומטי. העניין הזה חשוב לי כי אתם מתחילים והתחלתם טוב, אז עכשו אתם מדברים על מעשים, ואז בבקשה, המעשה הראשון זה להניח תקנות שיעשו סדר ב'יתכוגרף, במהירויות ובכל הדברים, ואחר-כך נמשיך את הדיון. אבל אני רוצה קודם כול את התקנות. הכול יקום או ייפול על התקנות.

תודה רבה. הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 13:00