

פרוטוקול מס' 286

מישיבת ועדת הכלכלה
יום שלישי, כ"ב בסיון התשנ"ח (16 ביוני 1998), שעה 12:00

נוכחים:

חברי הוועדה: אלי גולדשמידט - מ"מ היו"ר

<u>מוזמנים:</u>	
אידיית פדן	- מנהלת אגף הרישוי, משרד התחבורה
ע"ד אלי אביר	- יועץ משפטי, משרד התחבורה
אבישי מיכאלי	- משרד התחבורה
ע"ד בני רבין	- משרד המשפטים
פקד ניבה רפאלי	- מחלקת התנועה, המשרד לבטחון פנים
אברהם בקשי	- איגוד נהגי המוניות
הרצל חכם	- איגוד נהגי המוניות
ע"ד יורם ארן	- איגוד נהגי המוניות
ע"ד גבריאל בן-יוסף	- איגוד נהגי המוניות
דן שטפל	- איגוד נהגי המוניות
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
יפה לויאן	- יחסי ציבור, ארגון נהגי המשאיות
אורן ניקחה	- ארגון נהגי המשאיות
רפי אברג'ל	- איגוד קציני הבטיחות והתעבורה
מאיר אלבז	- יו"ר ועד עובדים, אגד
אביגועם כהן	- מנהל מחלקת בטיחות - צפון, אגד
אייל קירד'נר	- מנהל בית-ספר ארצי לנהיגה, אגד
גבריאל שמש	- מ"מ קצין בטיחות ארצי, אגד
ע"ד שמחה ניר	- לשכת עורכי-הדין
אמנון סנדברג	- ארגון מורי נהיגה
ד"ר משה בקר	- מומחה
חגי הרפז	- מנהל בית-ספר לתחבורה באשדוד
אברהם חמו	- מנכ"ל מכון חמו לנהיגה מתקדמת
ע"ד רח לבנת	- יועץ משפטי, המכון הישראלי לנהיגה בטיחותית
איריס אברהם	- המרכז הישראלי לנהיגה בטיחותית
פרדי פרוהולוף	- המרכז הישראלי לנהיגה בטיחותית
נורה ספיני	- מטאור
אביב שפיר	- מטאור

היועצת המשפטית: אתי בנדלר

מנהלת הוועדה: לאה ורון

רשמה: אירית שלהבת

סדר היום: 1. הצעת חוק השתלמות נהגים מקצועיים, התשנ"ח-1998 (של חה"כ אלי גולדשמידט).

הצעת חוק השתלמות נהגים מקצועיים, התשנ"ח-1998

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני ממלא מקומו של יושב-ראש הוועדה בישיבה זו. הצעת החוק הזו היא בעצם הצעה לחוק מסגרת. הצעת החוק עברה קריאה טרומית בכנסת ואנחנו נמצאים בשלב של דיון בטרם העלאתה לקריאה הראשונה.

אני מקווה שאני לא טועה, גבירתי היועצת המשפטית, כשאני אומר ששר התחבורה מעל דוכן הכנסת גיבה את הצעת החוק הזו. אני אקרא את זה לפרוטוקול, שהדברים יהיו ברורים. אומר השר יהלום: "לכן אני באמת מציע שנדון בדברים האלה מתוך קריטריונים, נבדוק מי צריך ומי לא צריך, נבדוק איפה צריך השתלמויות ואיפה לא. ובאשר למסקנות, אני בהחלט מוכן להצעה משותפת. תודה". במקום נוסף הוא אומר: "לאחר שאמרת שאתה מקבל את הסכמת הממשלה להמשך החקיקה אני בוודאי מסכים. אני מוכן לדון בדיון ענייני בוועדת הכלכלה, למה לא."

אני אקדיש את הישיבה הזו לשמיעת האנשים שהוזמנו לפה, הגורמים המקצועיים והציבוריים. יש לנו בדיוק שעה. בשעה 13 נסיים. אני אאפשר לדבר אבל אני כבר מודיע מראש שזו תהיה הישיבה היחידה שבה ישמעו גורמים ציבוריים ומקצועיים. אני לא מדבר כמוכן על הממשלה, אני מדבר רק על הגורמים הציבוריים. אבקש להגביל את זמן הדיבור לזמן מאוד מצומצם וקצר.

הצעת החוק הזו בעצם מגדירה את חובת ההשתלמות המקצועית כ"השתלמות לימודית, תיאורטית ועיונית בשטח פעולת הנהג...". היא קובעת שחובת ההשתלמות חלה על נהג מקצועי, שהוא "כל העוסק דרך קבע או מפעם לפעם בנהיגה או בהובלה או בהסעה, לפרנסתו, כמשלח ידו, באופן מלא או חלקי, בתמורה ושלא בתמורה, ולרבות בעל רישיון כמשמעותו בפקודת התעבורה ותקנותיה לנהיגה במשאית, במונית באוטובוס ובאוטובוס זעיר". במילים אחרות: נהגים מקצועיים. הצעת החוק קובעת שקיימת חובת השתלמות. אני ממש מתמצת את הצעת החוק. היא קובעת פורום של ועדה מייעצת לשר, שכוללת נציגים של הארגונים שמייצגים את המספר הגבוה ביותר של הנהגים המקצועיים ונציג של המשטרה. היא קובעת אפשרות להתלות רישיון נהיגה או רישיון אחר בהקשר לכך, כל עוד לא השלים הנהג המקצועי את ההשתלמות שנקבעה. היא קובעת סמכות לשוטר לבדוק אם אכן הנהג עבר את אותה השתלמות מקצועית.

התוכן הפרקטי של מה היא ההשתלמות, באיזה צורה, כל הדברים הפרקטיים האלה יתוקנו בתקנות שייתקן שר התחבורה באישורה של ועדת הכלכלה של הכנסת.

אני מבקש להגדיר את הדיון היום ואני מבקש לא לחרוג מההגדרה. הדיון היום הוא לא על אמצעים, על יכולות, על כל הדברים האלה, כי זה דיון שראוי לקיים לאחר שיתקבל החוק ולאחר שמשד התחבורה יגבש את התקנות הקונקרטיות. זה ממילא יצטרך לבוא לוועדת הכלכלה לדיון. למשל השאלה מי יממן - יש גופים שאומרים שזה יטיל עליהם עול. כל הדברים האלה לא רלוונטיים לשלב הזה. בשלב הזה השאלה המרכזית היא האם ראוי לחוקק בחוק את עקרון ההשתלמות המקצועית או לא. אני מאוד מבקש שלא תיכנסו לשאלות אם צריך לעשות את זה פעם ב-10 שנים או פעם ב-5 שנים, מה אופי ההשתלמות וכדומה.

עלתה לפני שאלה, שאני בהחלט פתוח לגביה, האם אנחנו צריכים לכלול בהשתלמות גם השתלמות מעשית או רק השתלמות עיונית. אלה הן שאלות מאוד חשובות ונכונות, גם על רקע מה שקורה בארץ ועל רקע האמצעים שיש בארץ כדי לעשות את הדברים. אלה שאלות שרלוונטיות לשלב התקנות. אני מבקש להתייחס לדברים על רקע מה שאמרת.

אידיית פדן:

אני מנהלת אגף הרישוי במשרד התחבורה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אמרו לי שזה פעם ראשונה שאת מופיעה בוועדה ולאור זה אני רוצה לברך אותך. במליאת הכנסת נהוג

שכאשר חבר כנסת נואם פעם ראשונה לא מפריעים לו.

אידיית פדן:

כיוון שפתחת ואמרת את כל מערכת ההסכמות שהגעת אליהן עם שר התחבורה אז אני מניחה שגם לא יפסיקו אותי כי לא יהיו בינינו, מן הסתם, חילוקי דיעות. נדמה לי שהוויכוחים הם כשלא מסכימים. משרד התחבורה בעיקרון תומך בהשתלמות של נהגים מקצועיים. אנחנו חושבים שזה חשוב. יש לנו היום מערכת שלמה של הכשרה מקצועית בטרם הוצאת רישיונות הנהיגה לנהגים מקצועיים. הצעת החוק שאתם הצעתם עוסקת בעיקר בתחזוקה השוטפת של רמת המקצועיות. בעיקרון אנחנו כמובן מסכימים לעניין.

אנחנו חושבים שצריך בהחלט להגדיר מה היא אותה מסגרת כללית שנמצאת בחקיקה הראשית ואת רוב הדברים האחרים אכן צריך להסביר בתקנות. לכן אני לא אתייחס להצעה הקונקרטיות. אנחנו נצטרך לשבת ביחד על ההצעה הקונקרטית ולגבש איזשהו נוסח מוסכם, בפרט מכיוון שחלק מהנושאים שכתובים כאן לעיתים לא תואמים חוקים קיימים אחרים וצריך יהיה כאן להסדיר מערכת משפטית שלמה. לכן מה שאנחנו מבקשים, חוץ מההצהרה העקרונית הזאת, בפרק זמן מאוד קצר, שאותו אתם תגדירו, לגבש הצעה מוסכמת שתועבר לכאן פעם נוספת, אם תירצו, ושהיא תהווה את הנוסח האחרון. את יתר הדברים כמובן נסדיר בתקנות.

אולי כדאי לסבר את דעת הפורום ולהרגיע את השומעים. אני מוכנה לתת מאוד בקצרה סקירה מה יש היום לפחות בתחומים האלה, אם תחליט שזה חשוב כרקע. אם לא, אז בזה סיימתי את חלקי.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני מציע שלא תפרטי כעת. אני בהחלט מקבל את הצעתך, אפילו הייתי מבקש לשפר אותה או להוסיף לה משהו. אם את יכולה תעבירי בתוך 7-10 ימים אלי ואל היועצת המשפטית של הוועדה, אל גברת בנדלר, את הנוסח שאתם רוצים. זה פשוט כדי שאחרי זה נוכל להיפגש - גברת בנדלר, גברת ורון ואני - עם הפורום המקצועי על בסיס נייר קיים. זה פשוט ייקל עלינו, שלא נצטרך לפתוח את כל העניין במהלך ישיבה נוספת של ועדת הכלכלה.

אני רוצה להזכיר עוד משהו לכולם, כולל לנציגי הממשלה שנמצאים כאן, שאנחנו נמצאים בשלב שלפני קריאה ראשונה. שום אסון לא קורה גם אם נשארת איזשהי בעיה שלא נפתרה, אז פותרים אותה בשלב המעבר בין קריאה ראשונה לקריאה שנייה ושלישית. אני הרי הצהרתי שאני אעשה הכל בשיתוף פעולה עם הממשלה, כך שלא צריכה להיות בעניין הזה שום בעיה.

אידיית פדן:

ברוח הדברים הזאת, אנחנו נעשה כל מאמץ תוך 7-10 ימים להגיש איזשהי הצעה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אנחנו נקבע פגישה בעוד כשבועיים על בסיס הנייר שאתם תגישו. לא פגישה של הוועדה, רק פגישה שלנו. בסדר?

אתי בנדלר:

אני רציתי לשאול בהקשר הזה, האם אתה מתכוון שהצעת החוק, או החוק לכשיתקבל, יחול גם על המדינה? אם כן, אני לא יודעת עד כמה יש נהגים מקצועיים בשירות המדינה. צריך שתהיה התייחסות גם לנקודה הזאת, אם אתה מעוניין בכך.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אנחנו לא סייגנו שזה לא יחול עליהם.

ועדת הכלכלה (286)
16.6.98

אתי בדלר:

הרי אנחנו יודעים שאם אין לנו הוראה מפורשת שזה חל אז זה לא חל.

היו"ר אלי גולדשמידט:

גברת פדן, אני מציע שבהצעה שתגישו תתייחסו גם לשאלת נהגים מקצועיים בשירות המדינה.

אידית פדן:

יש דברים שלהערכתנו צריך להתייחס אליהם בחוק הכללי ולא בתקנות. זה גם מסתמך על חוק שירותי הובלה, שגם הוא מסדיר חלק מהדברים, ויש לזה איזכור גם בחלק מפקודת התעבורה. אנחנו ננסה לגבש, אם הבנתי נכון את רוח הדברים, את אותה מסגרת כללית של הצעת חוק ספציפית, שמגדירה בעיקרון את חובת ההכשרה המקצועית, ברמת הכלליות והעיקרון שלה. את הדברים היותר ספציפיים באמת אני מניחה שנשאיר לתקנות. אנחנו נהיה מוכנים לזה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

האם יש כאן עוד מישהו מהממשלה, ממשדך אחר, שרוצה להביע עמדה? נציג משרד המשפטים.

בני רובין:

אין לי כרגע מה להעיר.

היו"ר אלי גולדשמידט:

עד כאן לגבי משרדי הממשלה. אני מבין שאין כאן יותר נציגי משרדי ממשלה.

נתחיל עם ד"ר משה בקר, ואחריו אני אבקש ממועצת המובילים. בבקשה.

משה בקר:

צריך לברך על היוזמה הזאת כי היא משרתת שני כיוונים עיקריים. היא נותנת גיבוי וחיזוק לקצין הבטיחות של צי הרכב הכבד, התובלתי, המסחרי. זה כאילו מובן מאליו שקצין הבטיחות עושה השתלמויות, ויש באמת חברות רציניות שעושות את זה גם בלי חוק, אבל יחד עם זה יש הרבה מפעלים שבהם קצין הבטיחות נמצא באיזשהי התמודדות עם בעל מפעל התובלה ולא תמיד הוא מקבל את התקציבים, לא תמיד הוא מקבל את האפשרויות לקיים השתלמויות כאלה. הצעת החוק תיצור מצב שבו בכל החברות לקצין הבטיחות תהיה אפשרות לבוא ולומר על-פי החוק שצריך בצורה קצובה להעביר השתלמויות. זה כיוון אחד שהחוק הזה הוא חשוב לגביו.

כמובן שהחוק יבחן בתקנות שהמפקח על התעבורה במשרד התחבורה יקבע מבחינת מועדים, תכנים ודברים אחרים, כי אפשר להשאיר את זה בצורה שהיא לא מוגדרת ואז יהיו הרבה סימני שאלה.

הכיוון השני הוא כיוון חשוב מאוד והוא פותר בעייה להרבה מאוד מובילים שלא מאוגדים תחת איזשהו גג מסודר עם קצין בטיחות. יש הרבה מאוד חאפרים, הרבה מאוד אנשים שמאז שהם הוציאו רישיון נהיגה ועד היום לא התעדכנו כלל, אפילו לא בתקנות האחרונות שייצאו לגבי התחום המקצועי שלהם. זה כמובן יפול על משרד התחבורה ויהיה עליהם למצוא את המסגרת הנכונה, גם כלפי נהגי מוניות, גם כלפי נהגי משאיות, איך בכל זאת לקיים בקרה. בהצעת החוק יש אפשרות להתלות רישיון של מי שלא עבר השתלמות. אזכיר שבשנים האחרונות היו כמה דיונים בוועדת הכלכלה של הכנסת לגבי הבעייתיות הגדולה שישנה עם רמת הבטיחות של מובילים, של רכב כבד, והמעורבות שלהם בעיקר בתאונות החמורות. אני מקווה שהמסגרת הזאת סוף סוף תיצור איזשהו סדר. יידע בן אדם שכאשר הוא עובד על הרכב הוא לא רק נוהג אותו, הוא גם צריך להבין בדיוק את המשמעויות של הנהיגה וכמובן להתעדכן במה שצריך להתעדכן כדי לעשות את זה יותר טוב.

המגמה הכללית, של העלאת הרמה המקצועית של הנהיגה, היום מונחת בפני משרד התחבורה. אני

רק אזכיר שזה עתה העברנו דוח, על-פי מינוי שר התחבורה, שבו הוגדרו התכנים, התיאורטיים והמעשיים, לגבי נהגים, לצורך רישוי נהגים. אנחנו הולכים לקראת הנושא של הגדרה מחודשת של כל אותם תכנים לגבי נהגים מקצועיים. אנחנו מדברים על מאסה גדולה מאוד של נהגים שנמצאת במערכת והחקיקה הזאת תקדם את הנושא הזה ותסדיר אותו.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני מאוד מודה לך. אני מבקש לקחת דוגמא מהקיצור והתימצות של מר בקר. מר מנשה חדד, בבקשה.

מנשה חדד:

אני מברך על היוזמה ומסכים שצריך להיות חוק מיוחד ולא להסתמך על סעיפים עמומים בחוקים אחרים. עובדה שעד היום הם לא יושמו, זו ההוכחה שבהחלט הם לא היו יעילים. יש נחיצות בעיגון הדברים בחוק. הראייה שחוק זה הוא חיוני וחשוב הן ההודעות שאנו שומעים ברדיו מידי מספר ימים על כך שכביש איקס או כביש ו' חסום כי מיטען נפל ממשאית או שמשאית שבה $\frac{3}{4}$ מהמיכל היה עמוס בנוזל התהפכה. זה רק מוכיח שנהגים מסויימים לא מוכשרים, אין להם מספיק ידע וחייבים לקיים הדרכה ושיפור, מעבר לזה שאותו אדם הוכשר כנהג פעם. אנחנו מצפים שההחלטה שתקבל בדחיפות גבוהה ככל האפשר. זה יכול בהחלט לקדם את הבטיחות בדרכים.

דוד כוכבא:

כמובן שאנחנו מברכים על היוזמה. אנחנו גם הגשנו הצעה בנושא הזה לפני כשנתיים לשר התחבורה והיא בזמנו התקבלה.

אתה הגבלת את הדיון למסגרת מאוד כללית.

היו"ר אלי גולדשמידט:

זה הצעת החוק. זה מה שעומד לפנינו.

דוד כוכבא:

אני חושש מלקח שלמדנו מחוקים קודמים, שהם עברו בחופזה ובמהלך הדיונים לא נכנסו לפרטים ואחר-כך כשניסו לתקן את זה בתקנות החזירו אותנו לחוק ואמרו: זה לא על-פי רוח החוק. אמרו כבר שמה שלא כתוב בחוק לא רלוונטי.

יש פה כפילות, ואני חייב להעיר עליה כי אחר-כך אנחנו לא נוכל להתמודד עם זה. מבחינתי "השתלמות לימודית, תיאורטית ועיונית" - זה כפל לשון, זה אותו דבר. צריך לוותר על אחת המילים, או "תיאורטית" או "עיונית", ובמקומה להכניס "מעשית". בכך לפחות נבטיח לעצמנו שאנחנו מדברים על השתלמות מעשית ועיונית, או תיאורטית ומעשית, לרבות בנושא משאיות.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אתה צודק, לא כתוב "מעשית". אם רוצים שתהיה השתלמות מעשית, צריך לכתוב את זה.

דוד כוכבא:

אחרת יגידו שזה לא כתוב. "תיאורטית" ו"עיונית" הן מילים מקבילות.

ח לבנת:

בדף שאני קיבלתי כן כתוב: "השתלמות מקצועית, מעשית ועיונית". אני מבין שיש פה שתי גירסאות.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני רוצה להבהיר, יש פה איזה בעיה. אני הגשתי את זה הרי פעם אחת וזה נפל אז יכול להיות שנעשה שינוי. מה שחשוב מבחינתנו זה הנוסח הכחול ושם לא מצוייה המילה "מעשית" ולפיכך ההערה של מר דוד כוכבא היא נכונה. ניקח את זה בחשבון ברצינות רבה.

דוד כוכבא:

מעבר לזה, יש בעיה עם חומר הלימודים. אני, ברשותך, נכנס קצת לפרטים, בקצרה, כי זה מאוד חיוני לעסק הזה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני אגיד לך מה מטריד אותי, אם אתה תעשה את זה ואם אני אאפשר את זה אז כולם יעשו את זה.

דוד כוכבא:

אני אעשה את זה במשפט אחד ואז לא יגלשו.

יש היום בעיה של רמת חומר הלימודים. היום לומדים עם חומר לימוד שהוא בן 20, 30 ואולי למעלה מזה שנים. אם החוק הזה אמור לעשות מהפיכה ברמת הנהיגה, ואני מניחה שזו אכן כוונתך, חייבים לתת את הדעת, לא היום, אבל שיהיה פרק שיעסוק בתכנים.

היו"ר אלי גולדשמידט:

בחוק עצמו?

הערה:

זה תפקיד הוועדה המייעצת.

דוד כוכבא:

הייתי מציע שהחוק יגדיר לוועדה המייעצת קווים מסויימים ולא ייתן לה יותר מידי חופש פעולה כדי שלא נחזור לתכנים קיימים. עם כל הכבוד שלי אל גורמי משרד התחבורה, הם לא חידשו שום דבר כבר 30 שנה. עד היום זה מה שהם עשו ואני חושש שזה מה שהם יעשו גם בעתיד. אז אני הייתי מציע, וזה עניין לחברי הכנסת, לתת מסגרת קצת יותר מחייבת של עידכון חומר הלימודים. אם אתה מדבר על השתלמות תקופתית, זה אומר שמדובר בחומר מתעדכן. לא יכול להיות מצב שאדם יבוא היום להשתלמות ובעוד שנתיים הוא יבוא שוב וישמע אותו דבר. כלומר במהלך של שנתיים ימים החומר צריך להתחדש באופן טוטאלי. זה אומר שצריך להיות מנגנון שונה לגמרי וזה לא איזשהי השתלמות סתמית שמישהו לוקח על עצמו ומגלגל את זה. חבל לחזור על טעויות שנעשו. לא תחזור על עצמה חקיקה מהסוג הזה.

אידי'ת פדן:

לא הייתי מעוניינת שיהיה כתוב בפרוטוקול ש-30 שנה לא עודכנו כל התוכניות בכל הקורסים, עם כל הכבוד.

היו"ר אלי גולדשמידט:

מה שהוא אומר לא מחייב את משרד התחבורה.

דן שטפל:

עובדי משרד התחבורה אומרים את זה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

הצטרפה אלינו פקד ניבה רפאלי.

ניבה רפאלי:

אני מתנצלת על האיחור.

העמדה העקרונית שלנו, אנחנו מסכימים עם העקרונות שגלומים בהצעת החוק. אנחנו חושבים שהדרישות שנמצאות בחוק הזה מקומן בפקודת התעבורה ובתקנות התעבורה ולא בחוק נפרד. בין השאר למשל מהסיבה שבחוק הזה אין פירוט של עונשין. ניח שיתפסו מישהו שעבר עבירה על-פי החוק הזה, באיזה בית-משפט הוא ישפט? נראה לי הגיוני שבבית-הדין לתעבורה. אם זה יהיה בפקודת התעבורה אז לא תהיה בעיה עם הנושא הזה.

אנחנו חושבים שהאישור שיינתן לנהג אחרי שהוא עבר השתלמות צריך להיות משהו פורמלי שיצורף לרישיונות, כפי שקבוע בתקנה 9 לתקנות התעבורה, כדי שיהיה אפשר לאכוף את הנושא הזה; או שיהיה אפשר לדרוש השתלמות בפרקי זמן קצובים ולהטביע חותמת על רישיון הנהיגה שתהווה אישור על ביצוע ההשתלמות.

יש לי הערה לסעיף 5 להצעת החוק. אני מדברת קודם כל על הרישא, על החצי הראשון של סעיף 5. אם זה יהיה במסגרת פקודת התעבורה אז למעשה בכל הנוגע לשוטר זה מיותר, זה קיים ממילא, יש לשוטר סמכות לבדוק רישיונות ומסמכים. בכל הנוגע לחצי השני של הסעיף, עבור שוטר הוא מיותר בכל מקרה כי לשוטר יש סמכות להפסיק עבירה שמתבצעת.

צריך לתת את הדעת על האפשרות שאם החוק הזה יכנס לתוקף יהיה צורך בעבודה נוספת מצד המשטרה ואולי היא תחייב הקצאה של תקנים נוספים לשוטרים.

צריך לשים לב, יכול להיות שיש כפילות מסויימת עם הצעת חוק שירותי הובלה, שם המפקח על התעבורה רשאי לקבוע כי בעל הרישיון וכן העוסקים על ידו יעמדו בתנאים של הכשרה מתאימה. צריך לדאוג שלא תהיה כפילות.

אני רוצה לציין שיש חשיבות מיוחדת לתנאים למובילי חומרים מסוכנים (חומ"סים). יש לקבוע התמחות מקצועית לנהגים שיורשו להוביל חומרים מסוכנים וצריך לתת להם הדרכה מתאימה, בנוסף להדרכה בנהיגה ברכב, גם בנושא של החומרים המסוכנים עצמם.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני לא חושב שיש איזשהי מניעה - ואני אומר את זה גם אחרי ששוחחתי עם גברת אתי בנדלר - להפוך את הצעת החוק הזו לתיקון פקודת התעבורה.

דבר שני, אני לא רואה סתירה, אולי אפשר לעשות הבהרה בצורה של הפנייה לחוק שירותי הובלה. בסך הכל בחוק שירותי הובלה רשאי המפקח לעשות כך וכך ואילו החוק הזה מטיל חובה על השתלמות, ואלה שני דברים שונים. צריך ליישב את הדבר הזה באיזשהי דרך כדי שלא תהיה סתירה, כדי שלא יגידו שפה הוא רשאי ושם הוא חייב.

ניבה רפאלי:

לא אמרתי שיש סתירה, רק שלא תהיה כפילות.

היו"ר אלי גולדשמידט:

הפעולה של התאמה בין שני החוקים האלה בהחלט צריכה להיעשות בהכנה לקריאה שניה ושלישית אך לא בשלב הזה, כולל ההכללה בפקודת התעבורה ואולי ליתר את הצורך בסעיפים הרלוונטיים לגבי שוטר בעניין זה. אבל אני מבין שבעיקרון אתם אוהבים את הצעת החוק, במיוחד אם הוא יוסיף לכם תקנים.

איגוד נהגי המוניות, עו"ד יורם ארן בבקשה.

יורם ארן:

אני הגשתי פה מסמך, אני לא יודע אם יושב-ראש הוועדה קיבל אותו. אני פשוט אתמצת את מה שכתבתי.

לוועדה המייעצת יש להוסיף עוד 4 ארגונים: איגוד נהגי המוניות, הקואופרטיבים לתחבורה, ארגון מורי הנהיגה וארגון נהגי המשאיות. הוועדה תהיה גם שותפה מלאה לתוכנית ההשתלמות שהכין המפקח על התעבורה.

כמובן שבזה כולם יסכימו איתי, שיש לקבוע בחוק שעלות ההשתלמות המקצועית תחול על משרד התחבורה.

עכשיו אני מדבר בכובע של עורך-דין. יש פה לדעתי איזשהי התנגשות עם תקנת התעבורה לעניין של קציני בטיחות. בסעיף 585, זאת אומרת זה 579, גברת בנדלר תיראה, בפרק י' לתקנות התעבורה מדובר על קציני בטיחות ומוזכרים כל מיני מספרים, מעל 20 משאיות, מעל 40 משאיות. בפרק הזה, בסעיף 585 תקנה 585, נאמר שקצין הבטיחות יקבע את ההשתלמויות שיעברו הנהגים. נכון, יכול להיווצר מצב שמישהו שיש לו 5 משאיות, בדוגמא הזאת, נופל בין הכיסאות ואין לו שום השתלמות. מי שיש לו מעל 20 משאיות אז יש קצין בטיחות שדואג לכל העניינים האלה. חשוב לראות את זה.

פה דיברו על כך ש-30 שנה לא התעדכנו התוכניות במשרד התחבורה. זה לא העניין. העניין הוא שאולי ראוי שיהיה מיגוון של נושאי השתלמויות. שיהיו לדוגמא 5 נושאים ואז ייקבע שכל שנתיים תיערך השתלמות על נושא אחר. אם השתלמת בנושא הזה, בעוד שנתיים תשתלם על נושא אחר. תודה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

תודה. נשמע את אגד.

מאיר אלבז:

אני נמצא פה עם חברי, מנהלי בתי-ספר לנהיגה ומנהל מחלקת בטיחות של אגד. אני רוצה להצטרף לחברי ולברך על היוזמה הזאת. אני חושב שזה שיש פה ברכות מקיר לקיר, זה רק מוכיח שיש לזה תמיכה ציבורית רחבה וצריך לנצל את העובדה הזאת, כמו שאמרו קודמי, בשביל לקדם את הנושא הזה.

אני לא רוצה להרחיב, כי ביקשת לא להיכנס לפרטים, אם כי זה מגרה להיכנס לפרטים, אבל יש בעניין שלנו כמה היבטים.

כבר הקדימו ואמרו שאנחנו דורשים נציגות בוועדה המייעצת. אנחנו מובילים בכל זאת 700,000 נוסעים ביום ויש לנו 7,000 נהגים מקצועיים, שאין ויכוח על כך שהם נהגים מקצועיים. בכל זאת זה ענף תחבורה יחודי - ודיברו קודם על ענף יחודי אחר, של נהגי משאיות שמובילים חומרים מסוכנים - אז אצלנו יש היבט יחודי של אוטובוסים מיפרקים, שהם ארוכים במיוחד, ויש לנו נוסעים ובעיה של דלתות וכל מיני דברים אחרים שמחייבים השתלמויות. לכן חשוב מאוד שנהיה שותפים בעניין הזה.

דבר נוסף, אנחנו לא מתחילים מאפס, יש לנו את המערך הזה. יושבים פה מנהלי בתי-ספר לנהיגה וגם קציני בטיחות שלנו. אנחנו לא מרוצים, ואסור לנו להיות מרוצים, אנחנו לא רוצים שהמכנה המשותף יהיה יותר נמוך, אנחנו רוצים להגביה אותו עוד יותר. ההשתתפות שם רק יכולה לעזור לעניין הזה. נוסף לכך את העניין של הניסיון שיש לנו, שאתם תוכלו להיעזר בו. לכן לתביעה שלנו להיות מיוצגים בוועדה המייעצת יש בסיס לטובת העניין הזה.

אני חוזר ואומר, שאנחנו מברכים על זה ומאוד מעוניינים בזה. אני בטוח שזה יקרין גם על הנהגים שהעניין הזה לא יחול עליהם כי אם נהג מקצועי יתנהג בכביש כמו שצריך, זה יקרין על כל המערכת. לכן אני מברך על העניין הזה ומסכם את העניין בבקשה או דרישה שלנו להיות שותפים. גם חברי המליצו על זה. אני חושב שגם המוניות צריכות להיות בתוך העניין הזה.

ועדת הכלכלה (286)
16.6.98

אנחנו קיבלנו את טיוטת הצעת החוק רק לפני ימים אחדים. אנחנו נעביר לוועדה גם מסמך בכתב, למרות שכפי שאמרת, זה בחיתוליו, יש עדיין יותר שאלות מאשר תשובות.

היו"ר אלי גולדשמידט:

תודה. ארגון נהגי המשאיות.

שמואל כהן:

גם אנחנו מברכים על היוזמה הזאת. זה נראה לי דבר שמתבקש אחרי חוק רישיון מפעיל ואחרי חוק עומס יתר. היתה פה הערה שבעלי החברות של 5 משאיות יפלו בין הכיסאות, אז צריך להצמיד את זה בהתאם לחוק רישיון מפעיל, שמחייב פיקוח של קצין בטיחות מהמשאית הראשונה ועד 10 טון. אותו בעל חברה, אפילו אם יש לו רק משאית אחת, יהיה חייב בהשתלמות מקצועית ולכן זה מבורך שזה יהיה בחוק. כמובן שאנחנו מבקשים שתהיה לנו כנהגים שכירים נציגות בוועדה המייעצת, כדי שנוכל לתת מהניסיון הרב שיש לנו.

דיברנו עם מר שמואל הרשקוביץ לפני כחודשיים כשהוא נכנס לתפקידו החדש, במקום מינהל הבטיחות - יושב-ראש הרשות הלאומית, של משרד התחבורה, הוא בירך על היוזמה ואמר שהוא איתנו לכל אורך הדרך בנושא השתלמויות והוסיף שהברז בידו. הכוונה, כמה שנצטרך ינתן על מנת להוריד את רמת תאונות הדרכים למספר נמוך ככל האפשר.

היו"ר אלי גולדשמידט:

גם בעניין הזה יש לי איזשהו חלק, בהכנת החוק שמר שמואל הרשקוביץ מתפעל אותו היום.

שמואל כהן:

אני מברך על זה, כל הכבוד.

רפי אברג'ל:

אני מברך על היוזמה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

האם יש פה מישהו שלא מברך? עם כל-כך הרבה ברכות אני מתחיל לחשוד.

אידית פדן:

השאלה מי מבין המברכים מוכן להשתתף או לממן את ההשתלמויות.

מנשה חדר:

המועצה התנדבה והודיעה שהיא מוכנה להשתתף. הודענו על זה בכתב למשרד התחבורה כאשר ביקשנו להזיז את ההשתלמויות ואת החומר שלא השתנה 30 שנה, כמו שהוא הזכיר.

רפי אברג'ל:

איגוד קציני הבטיחות מונה מעל 2,000 חברים. מן הראוי שהוא יהיה גם כן מיוצג בוועדה המייעצת. אני אתן לך את צילום התקנה שמחייבת את קצין הבטיחות להדריך את הנהגים. יש היום קציני בטיחות, הרבה כוחות שיכולים לעזור ולסייע גם בחומר התיאורטי וגם במעשי. הם עושים את זה ביום יום. היום אנו נתקלים בנהגים שנוהגים על רכב ציבורי או רכב כבד ובעצם עושים את הקורסים שנקבעים על-ידי משרד העבודה והרווחה ואחרי הקורס הזה כבר אין שום מעקב אחריהם. יש לאיגוד קציני הבטיחות הרבה מה לתרום בנושא הזה, בנושאים המקצועיים, התיאורטיים והמעשיים, לאור הניסיון הרב שנצבר אצלנו בנושא הזה.

עלו והצליחו. אנחנו מוכנים לתת הכל.

היו"ר אלי גולדשמידט:

מה יש ללשכת עורכי-הדין להגיד בעניין הזה?

שמחה ניר:

הגדרת "נהג מקצועי" מנסה להקיף הכל. נאמר שזה מי ש"עוסק בדרך קבע או מפעם לפעם". תישאל כמובן השאלה הפרשנית מה זה "דרך קבע" ומה זה "מפעם לפעם".

היו"ר אלי גולדשמידט:

אולי תהיה מוכן להעביר לנו הצעה בכתב להגדרה של "נהג מקצועי", לנו ולגברת פדן במשרד התחבורה. גברת פדן תמציא לנו נוסח משלהם על בסיס הצעת החוק הזאת תוך 7-10 ימים. אני בכלל מציע שאם יש הערות לנוסח, כולל הנושא של "מעשית", "תיאורטית", כל הדברים האלה, תעבירו לנו את זה בכתב ל-3 מקומות: לגברת במדלר, היועצת המשפטית של הוועדה, לגברת פדן, מנהלת אגף הרישוי במשרד התחבורה ולמזכירות ועדת הכלכלה.

מנשה חוד:

אני מבקש לומר פה מילה אחת, מאחר ודובר על נושא של השתתפות. אנחנו כמועצת המובילים העברנו מסמך והצגנו פרויקט בפני שר התחבורה הקודם בו אמרנו שאנחנו מוכנים לתת לנושא עד 5 מיליון ש"ח, שקל של מועצת המובילים מול שקל של משרד התחבורה. המסמך מצוי במשרד התחבורה. אם זה יירשם פה על מנת להזכיר לו, זה גם טוב.

דן שטפל:

אנחנו מתנגדים. המימון יבוא על חשבון הנוסע. יש פה בעיות אקוטיות. השולחן הזה חייב לשמוע את זה. יש לנו בעיה עם סל התשומות, שלא עדכנו אותו 20 שנה. מה שקטן כל פעם זה מרכיב השכר. אז באו והלבישו עלינו כובע. לדברים האלה אנחנו מוכנים לתת יותר מאשר כתף, גם לדחוף, להיות שותפים בכל המהלך, אבל העלות של העסק הזה לדעתנו צריכה ליפול על הנוסעים.

היו"ר אלי גולדשמידט:

זה חלק מהנושאים שיידונו בזמן התקנת התקנות.

דן שטפל:

לפי הניסוח של ההצעה אני לא בטוח שאני אהיה שם. אני קראתי שמועצת המובילים מייצגת גם אותי. אני לא צריך מישהו שייצג אותי. אני ברוך השם יודע להסביר את עצמי ואם אני לא אדע, אני אביא את עו"ד יורם ארן ואם לא אותו אז אני אביא את שרגא או את מישהו אחר.

היו"ר אלי גולדשמידט:

צריך לעשות הבחנה בין שני דברים. קודם כל, לגבי התקנות והדיון בתקנות לא רלוונטי הרכב הוועדה המייעצת. באשר לתקנות שמתקין משרד התחבורה ומובאות לוועדת הכלכלה אתה מוזמן בדיוק כמו כל אחד אחר להשמיע את הערותיך. אני מבין שהנושא הכספי יהיה נושא מרכזי מאוד בדיון הזה. זאת אומרת, כולם תומכים, רק הבעיה מי מממן. אני מבין את הבעיה, אני לא מתעלם ממנה. כל פעולה שעושים היא פעולה שעולה כסף.

הוועדה המייעצת אמורה לשבת ליד המפקח על קצין התעבורה, ליעץ לו לגבי תוכניות ההשתלמויות, לגבי הדברים האלה. כך שהדברים לא עומדים בסתירה אחד לשני.

אם אתה מביע רצון להיות שותף בוועדה המייעצת, אנחנו נרשום את זה בפנינו ונדון. אנחנו קבענו

איזשהי מסגרת של 5 חברים בוועדה המייעצת. אם יש צורך להגדיל את מספר החברים, זה אפשרי. אני רוצה שתבינו רק דבר אחד, שבדרך כלל, אם אני לא טועה, במערכות הממשלתיות נהוג שהרוב יהיה של נציגי הממשלה. אי אפשר יהיה ליצור מצב שבו זה יהפך להיות רוב של נציגי ציבור. צריך יהיה למצוא את האיזון בין הדברים האלה ולתת ביטוי כמה שיותר הולם למרבית האינטרסים.

הערה:

הרצון לתרום, לא האינטרסים.

היו"ר אלי גולדשמידט:

מר שמחה ניר, האם יש לך, חוץ מההגדרה של "נהג מקצועי", עוד הערה? הפסקתי אותך באמצע.

שמחה ניר:

אמרו לי פה גם להוסיף את העניין שצריך לבדוק כמה אנשים זה יחבוק. אם זה 100 או 200 אלף איש אז תישאל השאלה האם הם צריכים לעבור השתלמות כל שנה, כי זה יסתום את המערכת, ואם אחת ל-10 שנים אז זה לא יגיע למאסה הקריטית. אני צופה שם קשיים. ובמימוש - עוד יותר.

היו"ר אלי גולדשמידט:

זה בדיוק הדיון שיידון בזמן התקנת התקנות, גם תוכן ההשתלמויות ומימון ההשתלמויות. בואו נגיד, הדברים הכבדים יידונו אחרי החוק, לא בחוק.

שמחה ניר:

צריך לראות צעד קדימה. תודה רבה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אנחנו רואים קדימה.

דן שטפל:

עוד פרט קטן, עד היום אנחנו לא יודעים מה נלמד בבתי-הספר למקצועות התעבורה אבל מה שאנחנו רואים על הכבישים, את זה כל אחד רואה. התדמית היא לא טובה. אם כך, לא רק את ההשתלמויות צריך להוסיף אלא צריך לרענן גם את החומר הראשוני.

היו"ר אלי גולדשמידט:

אבל אני לא עוסק בזה. אני לא עוסק במבחני נהיגה והוראת נהיגה.

דן שטפל:

בהכשרת הנהג המקצועי יש חלק תיאורטי. יש בית-ספר, הוא לומד קורס של 4-5 חודשים. אם החומר הנלמד בקורס הוא חומר מלפני 5 שנים, אז צריך לשנות את זה.

יורם ארן:

זה לא המקום להעלות את זה. על זה תלך למשרד התחבורה.

היו"ר אלי גולדשמידט:

נותרו עוד שני אנשים שרוצים להתבטא, מר הרפז ומר חמו, וד"ר בקר יהיה אחרון הדוברים. בבקשה.

חגי הרפז:

ראשית, נדמה לי שכל מי שייעסוק במלחמה בתאונות הדרכים, יבורך.

בבית-הספר שלנו בשנה שעברה - בית-ספר עם מגרש החלקה באשדוד - עברו מעל 17,000 איש אימונים בנהיגה. אני מנהל את בית-הספר קרוב ל-10 שנים והתברר לי שהבורות בשטח העיוני היא מדהימה. אם תעצור כמידגם 100 איש ברחוב ותעשה להם מבחן בתיאוריה, אני אשמח אם 10 אנשים יעברו את התיאוריה, וזה כולל את כל הקטיגוריות.

הרכב הפרטי, בגדול, נעשה יותר חברותי לנהג, יותר קל לנהוג אותו והוא פותר יותר בעיות בכביש. הרכב הגדול מאידך מצריך הרבה יותר ידע. לדעתי תעשו נכון אם תחייבו מיידית ודחוף את נהגי הרכב הכבד לעבור השתלמויות מקצועיות. הרבה מאוד נהגים של טריילרים או משאיות כבדות למדו לנהוג לפני 20-30 שנה. הרכב של היום הוא בכלל כבר לא קרוב משפחה של הרכב שעליו הם למדו. באים נהגים לאימון על מגרש החלקה, אנחנו נותנים להם הרצאה, הדגמה ותירגול. בקטע של ההרצאה יש ויכוחים - "אל תלמד אותי, בחורף צריך לבטל את הבלמים בגלגלים הקדמיים", הנחיות מקצועיות שנהגים מקצועיים לא יודעים אותן. אני מברך על החוק של המשאיות, שייצר חובה. לשמחתי מרבית החברות המאורגנות עברו ועברות את האימונים במגרש החלקה באשדוד ואצלם יש ירידה אדירה במעורבות של הנהגים בתאונות.

לכן אני אומר, לגבי הרכב הפרטי חשוב מאוד להעביר חוק שירענן את הידע ואולי לעשות מבחנים חוזרים בתיאוריה אחרי איקס שנים של נהיגה. לגבי הלימוד המעשי על רכב פרטי ...

היו"ר אלי גולדשמידט:

החוק לא כולל רכב פרטי.

חגי הרפז:

אני יודע. אני רק רוצה להדגיש. אנחנו כל שנה נוסעים להשתלמויות בחוץ-לארץ. בכל הארצות שסמוכות אלינו, שבהן אין בעיה של שלג או קרח, אין לימוד חובה על מגרשי החלקה או בכביש חלק לנהגים שלומדים על מכוניות פרטיות, למעט בסקנדינביה, ששם כשאדם הולך ללמוד נהיגה על רכב פרטי הוא צריך להביא אישור שהוא למד על מגרש החלקה. אבל בגלל הבעיות של ישראל לדעתי חשוב מאוד, ומה שיותר מהר, לחייב ולמצוא דרך לא לחדש רישיון לנהג עם רישיון למשא כבד, אם הוא עובד בפועל, אם הוא לא עובר איזה השתלמות עיונית ומעשית.

אם מדברים על תאונות דרכים, תרשה לי עוד הערה אחת קטנה לגבי שיטת הניקוד. אמר פה מישהו שלגבי לימוד הנהיגה יש בעיה עם שיטת הניקוד. מי שצובר נקודות מקבל קורס ואם יצבור שוב נקודות יעבור 2-3 חודשים אחרי זה בדיוק אותו קורס. אין שום סיבה לא להכניס גם בעניין הזה שינוי קטן, לשנות את הקורס, שמי שנניח עובר עבירות תנועה ונאלץ לעבור יותר מפעם אחת קורס בעקבות שיטת הניקוד, שבפעם השניה אולי יעשה קורס מעשי, שאולי יחייבו אותו לעשות קורס על מגרש החלקה או נהיגה עם חונך. אבל נוצרה פה תופעה איומה, שאנשים עוברים 5 פעמים בשנה את הקורס בשיטת הניקוד וכל פעם מקבלים בדיוק אותו חומר. זה כבר לא מוסיף כלום, למרצים זה מפריע וזה לא תורם שום דבר לנהג.

אידית פדן:

בשיטת הניקוד החדשה, שאנחנו מגבשים בימים האלה במשרד התחבורה, ואנו נמצאים בשלב מאוד מתקדם, כל מה שאמרת אכן ישנו.

חגי הרפז:

אשמח מאוד.

אברהם חמו:

יש לי מרכז לנהיגה מתקדמת מזה שנה וחצי ועברו אצלנו בתקופה הזאת מעל 17,000 נהגים, משאיות שונות, מכוניות פרטיות מכל סוג, צה"ל וכולי. אני פסיכולוג במקצועי, עסקתי בעיקר בתחום של נוער ומשם

עברנו לתחום שנקרא בטיחות וגרות. יש חוק מרתק שעוסק בבטיחות וגרות בעבודה. היות ונכנסתי לנושא תנועה, עשינו סקרים במפעלים לראות כמה מהתאונות הן תאונות בעבודה וכמה הן תאונות דרכים. להפתעתנו במפעלים גדולים רבים מצאנו שמעל 40% מהתאונות שנרשמות כאילו הן תאונות בעבודה הן תאונות דרכים. היות ואנחנו עוסקים בהדרכות - יש תקציבים רבים מאוד של הביטוח הלאומי לנושא הזה.

במשך השנה האחרונה עשינו הדרכות במפעל גדול מאוד. באנו לאנשים שהם נהגים. שאלתי את עצמי, מה אני מדריך אותו בבטיחות בעבודה? הרי הם נהגים. הם אמרו לנו: זה לא מעניין אותנו, שמישהו אחר יעסוק בזה. הביטוח הלאומי נותן הרבה מאוד כסף לנושאים האלה. זאת אומרת המקורות הכספיים ישנם ואפשר רק לשלב אותם.

אני אורח, אני בכלל לא איש תעבורה, אני בקושי יודע לנהוג, אבל אני רוצה לומר לכם אני לומד כל יום דברים חדשים. אורח לרגע רואה כל פגע. כואב לי לראות, כמו שאמר מר חגי הרפז, את חוסר הידע של הנהג - ומייד על-פי ההתנהגות של הנהג אנחנו רואים מה הוא יודע. המדריכים שלנו יוצאים ושואלים בתדהמה: מה, זה נהג של משאית כזאת גדולה? מה, זה נהג מכבי אש? אנחנו נדהמים לא בגלל שמשרד התחבורה לא עושה, הוא עושה הרבה. באמת כולם עושים ויש רצון אדיר אבל יש ביזור מדהים, כפי שגם ראית. למה אין כוח לאגף הרישוי? אין לו את כל הכוח. מי שקובע את התכנים, מה ילמד מורה לנהיגה, זה דווקא מישהו ממשרד העבודה והרווחה. אני לא מבין מדוע זה כך.

אידיית פדן:

מפרטים את מערכי השיעור באישור של אגף הרישוי על-פי תוכניות שלנו.

אברהם חמו:

גברת, יקשה לי ליצור קשר איתך, דרך אגב, את האדם הכי עסוק במדינה, את יושבת שם במגדל השן. אני תוקף אותך עכשיו. למה את יושבת שם במגדל השן? כבר 3 חודשים אני מנסה להתקבל אצלך לשיחה - ואני מעביר קורס ל-17,000 מורים לנהיגה - ואת לא מקבלת אותי כי את עסוקה. אני לא יודע במה. תהיי בריאה. אצלי הכל פתוח, חופשי, מי שנמצא בתפקיד למעלה לא צריך לחשוב שיש לו את הכל. את קיבלת פאקסים ועל הפאקס כתבת: פאקס מספר 4. פאקס מספר 5 היום בדרך אליך. אל תהיי כל-כך עסוקה, תשמעי את האנשים בשטח. אני הרבה שנים הייתי במערכת.

לא יתכן שיכול להגיע מישהו ממשרד העבודה והרווחה, ואני לא רוצה להזכיר שמות, פרופסורים, דוקטורים, ולהגיד: לא, אני לא מאשר לך, התוכנית שלך לא אושרה על-ידי. אני מרים טלפון לראש אגף אצלכם שאומר לי: אני מקבל הוראות ממשרד העבודה והרווחה. אני שואל אותם, האם יש לכם אישור? עונים לי: לא, כך נאמר לי על-ידי משרד העבודה והרווחה. האחד אומר לי שהוא לא, השני אומר שהוא לא, זורקים מאחד לשני, אין סדר. תעשי סדר. את חדשה. זה לא ממך, לא את אשמה, אשמים אלה שהיו לפניך, זו שעפה משם. עכשיו תתחילי לעשות סדר.

אידיית פדן:

אני פונה לחבר הכנסת גולדשמידט להנחות את הדובר לא לעבור לפסים אישיים, לא עלי ולא על קודמי, עם כל הכבוד לך. תסלח לי, זה לא הפורום.

אברהם חמו:

את עובדת מדינה. יחליפו אותך פעם. אני מרשה לעצמי כי אני מבוגר, אני הרי לא עושה בשביל עצמי, איכפת לי הנושא. רבותי, 600 איש מתים כל שנה, זה לא יתכן, 5,400 נעלמים, ויושבים ולא עושים כלום. השר עוד לא דיבר מילה, שיהיה בריא. אני פגשתי משקיעים. אנחנו מקימים 6 מרכזים, שכל מרכז יכול לקבל 600,000 איש בשנה, והכסף ישנו. מי יתן אישור? כל מיני פקידים יגידו: זה כן, זה לא.

הו"ר אלי גולדשמידט:

מר חמו, המערכת שנותנת אישורים היא מערכת שמורכבת מפקידים. פקידים זה לא שם גנאי, זה אנשים שעושים את תפקידם באמונה. ישבתי הרבה מאוד בישיבות שדנו בכל מיני אלמנטים והיבטים של תאונות דרכים, גם כשהייתי יושב-ראש הוועדה. יש לנו איזשהי נטיה לזרוק המון אשם על המערכות

הממשלתיות. לא שאין שם בעיות אבל בואו לא ננסה למצוא את האשם רק שם. אני חושב שיש גם הרבה אשם בנו כנהגים, בנו כאוכלוסיה, בהרבה מאוד תחומים. הדברים הם מאוד מאוד מורכבים. אני לא רוצה שתהיה פה איזשהי תחושה של "עליהם" על משרד התחבורה.

אברהם חמו:

אני רוצה להמליץ, למשל בנושא של "נהג מקצועי" לא צריך ליצור הגדרות חדשות. יש בפקודת התעבורה הגדרה מדוייקת שאומרת מה זה "נהג מקצועי".

בנושא של ההשתלמות אני חושב שכדאי לקחת מהניסיון של אנשים שמסתובבים בשטח ושהתנסו. אצלנו עברו 17,000 איש וקיבלנו מהם משובים והערות, שאנחנו עשינו עליהם מחקר. נשמח מאוד להעביר את ממצאי המחקר לוועדה הזו עם הערות מה האנשים רוצים ומה הביקורות שיש להם על התכנים האלה, הן החלק העיוני והן החלק המעשי. תודה רבה.

משה בקר:

פשוט כדי לסבר את האוזן, אנחנו מדברים על אלה שמופקדים על הרכב התובלתי הכבד וגם על המופקדים על רכב להסעת נוסעים. זה לא עניין של רישיון נהיגה למשאית אלא מי שבפועל מפעיל משאית, ולא סתם משאית אלא משאית תובלתית כבדה. אם אני אגדיר נניח 10 טון ומעלה כמשאית תובלתית לצורך העניין הזה, אנחנו יודעים על כ-45,000 כלי רכב; נוסף לזה עוד כ-12,000 אוטובוסים; נוסף לזה עוד כ-10,000 מוניות. אנחנו מדברים על סדר גודל שבסביבות 60-70 אלף כלי רכב רלוונטיים. עליהם, במדד של בין 2-2.5 מפעילים הגענו ל-150-200 אלף איש.

הערה:

17,000 אוטובוסים ציבוריים.

משה בקר:

נניח שייקבע בתקנות השתלמות אחת ל-5 שנים, אנחנו מדברים על סדר גודל של 30,000 לשנה (150 לחלק ל-5). לדעתי צריך להתייחס לזה, אפילו אם נשארים ברמה הכללית של הגדרת החוק ואומרים: השר יתקן את התקנות הספציפיות מבחינת לוחות זמנים, תכנים וכל הדברים האחרים. הנקודה הזאת עלתה כאן בצדק, הזכירו כאן את הצורך בכל מיני עידכונים בנושא התיאורטי, שהם תנאי הכרחי, אבל גם השתלמות בנושאים של נהיגה מעשית (מה שמר חמו עושה עם נהגים על רכב פרטי, אבל מה שעשה הרבה זמן המגרש של משרד העבודה והרווחה באשדוד).

היו"ר אלי גולדשמידט:

אני שואל, האם המגרשים האלה במתכונת הנוכחית יכולים לתת מענה לכמות העצומה שתידרש?

משה בקר:

זאת הנקודה שאני רוצה להעלות. אנחנו מדברים על סדר גודל מינימלי של בין 5-10 מגרשים המפוזרים ברחבי המדינה שעובדים במלוא הקיטור, כדי שאחת ל-5 שנים יעבור נהג השתלמות במגרש הזה.

חוץ מהעניין של תיקון ההגדרה של "השתלמות מקצועית", שייכלול "מעשית ועיונית", אני מבקש תיקון בסעיף 7, שבו כתוב "ביצוע ותקנות". כרגע נאמר בו בצורה גורפת "שר התחבורה אחראי לביצוע של חוק זה והוא רשאי להתקין תקנות בכל הנוגע לביצוע". הייתי מבקש שיושב-ראש הוועדה ידאג לכלול ברמה הכללית, בלי להיכנס לרמה הפרטנית, אמירה שהתקנות שייקבעו לגבי הביצוע של החוק הזה יתייחסו גם לתכנים של השתלמות, ללוח הזמנים לביצוע השתלמות ולאמצעים שהמערכת צריכה להעמיד לקיום ההשתלמויות האלה.

אברהם חמו:

מבחינת כמות האנשים, אפשר להגיע ב-7 מגרשים כפול 3.

מאיר אלבז:

מה עם אלה שלא מורשים? אין התייחסות לזה, לכל נושא האכיפה.

הו"ר אלי גולדשמידט:

אחרי שהצעת החוק תעבור קריאה ראשונה אנחנו נתכנס עוד פעם, נקרא לכם שוב כדי שתוכלו להוסיף דברים. סיימנו את הדיון.

מעירה לי גברת אתי במדלר, היועצת המשפטית של הוועדה, שכניראה לא יהיה מנוס מלהתייחס לשאלה של המימון ואז בהחלט יהיה מקום לשמוע אתכם בהקשר הזה ואת עמדת משרד התחבורה, משרד האוצר וכלי. אנחנו נקיים את הדיון הזה.

אנחנו באמת הולכים פה למסלול, אנחנו לא מדברים על השתלמות של טייסים ולא על השתלמות של קפטנים של אוניות, שזה אוכלוסיות יחסית מצומצמות. אנחנו מדברים על השתלמות של המון המון אנשים. מדובר על סדר גודל של מאות אלפי אנשים, 150-200 אלף, זה המון. כמו שד"ר משה בקר אמר, זה יעשה גם אחת לתקופה, זה לא השתלמות פעם בחיים. זה באמת מערכת מאוד כבדה. אין לי צל של ספק שבמסגרת התחולה של החוק הזה בתקנות יצטרך להיות איזשהו אלמנט של הדרגתיות. אני מציע לא להשלות את עצמנו שאפשר מחר בבוקר להעביר את כל ההשתלמויות. תקציב המדינה לא יעמוד בזה, תקציב החברות שעוסקות בזה לא יעמוד בזה, הנפחים ש המערכות שיכולות לספק את השירותים האלה של ההוראה ושל ההשתלמות לא יוכלו לעמוד בזה. זה יהיה תהליך הדרגתי.

אבל אנחנו צריכים להתחיל עם משהו. זה חלק מהמשימה שעומדת בפני משרד התחבורה. יש שר תחבורה חדש ונמרץ. אני מניח שגם הוא רוצה להטביע את חותמו במאבק הזה בתאונות הדרכים, ובצדק, ואני מקווה שזאת תהיה אחת הדרכים.

אני מאוד מודה לכם.

הישיבה ננעלה בשעה 13:00