

פרוטוקול מס' 422

מישיבת ועדת הכלכלה

יום ראשון, ב' באייר תשנ"ט, 18.4.99, שעה 14:10

נכחו:

חברי הוועדה: א' רובינשטיין - היו"ר  
נ' דהן

מוזמנים:

- שר התחבורה ש' יהלום  
חה"כ ר' אלול
- ד' בן-אבו - מנכ"ל משרד התחבורה  
צ' יוזנט - סמנכ"ל בכיר לתנועה, משרד התחבורה  
א' לנגר - סמנכ"ל יבשה, משרד התחבורה  
ע' וייס - לשכה משפטית, משרד התחבורה  
מ' סיטון - לשכה משפטית, משרד התחבורה  
ע' צוקרמן - ראש מטה תנועה, משרד התחבורה  
ש' סולברג - עוזר שר התחבורה  
א' ירקוני - מנהל מינהל תעופה אזרחית  
י' לבנה - ממונה על תקינה, מינהל תעופה אזרחית  
ש' פריינטה - ממונה על אמבולנסים, משרד הבריאות  
ז' יהלום - לשכה משפטית, משרד הבריאות  
ר' גוטליב - לשכה משפטית, המשרד לבטחון פנים  
ניצב י' גנות - ראש אגף התנועה, משטרת ישראל  
מ' מאיר - "יד-שרה", קשרי חוץ  
י' רבינוביץ' - מנכ"ל איגוד יבואני הרכב  
י' אנוך - איגוד יבואני הרכב  
צ' פולק - מנכ"ל צ'מפיון מוטורס (ישראל)  
א' פריד - יו"ר ארגון המוניות הארצי,  
מועצת המובילים
- ח' עטר - ארגון המוניות הארצי, מועצת המובילים  
א' בקשי - איגוד נהגי המוניות השכירים  
ד' שטפל - איגוד נהגי המוניות השכירים  
א' כהן - איגוד המוניות  
י' גוטמן - המוניות השחורות  
ע' טלמון - אגודת התעופה  
ד' פת - חבר מועצת איגוד הטייסים  
א' רגב - חבר מועצת איגוד הטייסים  
א' בן-ישראל - לשכה משפטית, אל-על  
א' רון - קברניט - אל-על  
י' שריג - קברניט - אל-על  
מ' כוכבי - יו"ר ועד עובדי אל-על  
ר' אבשלום - ועד עובדי אל-על  
ח' ברנדס - ועד עובדי אל-על  
י' הורוביץ - ועד עובדי אל-על  
י' לוי - ועד עובדי אל-על  
נ' דגן - מנהל מבצעים, ארקיע  
ד' יערי - מזכיר החברה ויועץ משפטי, ארקיע

יועצת משפטית: א' בנדלר  
מנהלת הוועדה: ל' ורון  
קצרנית: ט' רם  
סדר היום:

א. תקנות התעבורה (תיקון מס' 4), התשנ"ט 1999 בדבר רכב בטחון ורישום רכב שהוא מונית שאינו מסוג זוטובוס.

ב. תקנות הטייס (רשימות לעובדי טייס) (תיקון), התשנ"ט-1999.

ג. תקנות הטייס (הפעלת כלי טייס וכללי טייסה) (תיקון), התשנ"ט-1999. *h663*

א. תקנות התעבורה (תיקון מס' 4), התשנ"ט-1999,  
בדבר רכב בטחון זרישום רכב שהוא מונית שאינו מסוג זוטובוס

היו"ר אי רובינשטיין:

הישיבה פתוחה. הנושא הראשון שלנו על סדר היום הוא תקנות התעבורה (תיקון מס' 4), התשנ"ט-1999, ששר התחבורה יציג אותן בפנינו. בבקשה.

שר התחבורה שי יהלום:

את התקנה השניה יציגו אנשי משרדי. אני אציג את התקנה שכמובן המשפטנים יודעים איך לנסח, אבל אני אציג אותה בשם מה שנקרא היתר יבוא של המונית הלונדונית.

יש היום בעיה לאדם נכה, ובפרט לאדם שמרוחק לכיסא גלגלים איך לעבור ממקום למקום, איך להשתמש בתחבורה נגישה, כאשר לא מדובר על אדם מרוחק למכונית עם נהג, אלא על אדם שרוצה לנסוע עם כיסא הגלגלים בתחבורה ציבורית.

האפשרות הראשונה זה אוטובוסים. הנושא הזה אורך הרבה שנים, הוא כבר נמצא היום בתקנות שאני לא מציג אותן עכשיו בחוק שיוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות. אנחנו לאט לאט בתחבורה העירונית מכניסים רכבים, אוטובוסים, כך שאדם עם כיסא גלגלים יכול להגיע ממקום למקום.

נ' דהן:

יש סקר האם משתמשים בכלל בכלים האלה? האם יש מישהו שזכאי לניידות ולא קונה רכב?

שר התחבורה שי יהלום:

יש אנשים כאלה, ויש רבים, וארגוני הנכים מבקשים את זה, לו גם יש אדם אחד.

זה נושא שלטוח ארוך, אם החוק יתקבל ויבוצע כפי שאנחנו היום מציגים אותו, תוך שבע שנים נגיע למצב שבכל קו יהיה פתרון, כלומר אולי בכל אוטובוס שלישי או משהו כזה.

אבל, עם כל הכבוד לתחבורה הציבורית של האוטובוסים, יש בעיה אם אדם רוצה לנסוע במונית. היום אין שום מונית במדינת ישראל - אפשר אולי לבנות רכב מיוחד - שהיא נבנתה כך שאדם עם כיסא גלגלים נכנס בה.

יש, למיטב ידיעתי, רכב אחד בעולם שעונה על הדרישות, וזה המונית הלונדונית. המונית הלונדונית בנויה כך שכל מונית - לא מדובר על מונית מיוחדת אלא כל מונית - חלק מהציוד שלה זה רמפה שעולה עם כיסא גלגלים, בפנים הרחבה היא כזו שהכיסאות מתקפלים, נכנס כיסא הגלגלים, יש רתמות מיוחדות built-in בכל מונית שיוצאת כדי לקשור את כיסא הגלגלים.

זה מה שהביא אותי לעניין. בנוסף לכך, למונית הלונדונית יש תכונה נוספת מאד מאד חשובה, וזה נושא המחיצה בין הנהג לנוסעים.

מי שעקב אחר העניין, היינו בסערה סביב הנושא בשבוע שעבר בממשלה. שירותי הבטחון של מדינת ישראל טוענים כך: יש לנו שלושה מרכיבים למוניות: האחד זאת המחיצה, השני זה קורס הגנה עצמית לנהגים, והשלישי זה מתקן, איתרון שיאתר את הנהג ברגע שקורה משהו, ועל ידי לחיצה יידעו במוקד היכן הוא נמצא.

כל שירותי הבטחון אומרים שהדבר היעיל ביותר זו המחיצה, אלא מה? אין אף רכב built-in שבא עם המחיצה, חוץ מרכב אחד, הרי הוא המונית הלונדונית.

אני רוצה להסביר שאפילו אם אנחנו פותרים את עניין המחיצה, זפתרנו את המפרט הטכני, לכל נהג יש בעיה של מיזוג אויר. מיזוג האויר הוא מקדימה, אף נוסע לא ייכנס למונית כזאת. במונית הלונדונית מלכתחילה בונים מערכת מיזוג אויר מפוצלת שפותרת זאת. בונים מערכת קשר אין הנהג מדבר, זאת אומרת זה לא טלאי אלא דבר שבנוי מלכתחילה.

נ' דהן:

מה הבעיה? מדוע צריך תקנה בשביל זה?

שר התחבורה ש' יהלום:

כעת אני מגיע לתקנה. בהנחה שזה טוב, וגם איגוד המוניות היה במקום ורוצה, כי זו מונית טובה ויעילה, הכל בסדר חוץ מדבר אחד, שיש מערכת שנקראת ABS. המערכת הזאת היא מערכת של נעילת הגלגלים במקרה של החלקה. מערכת ה-ABS היא מערכת שהיום כל רכב ציבורי מחוייב בה, ובמונית הלונדונית אין ABS לפחות בשלב זה.

כדי לייבא את המונית הלונדונית, אנחנו צריכים לפטור אותה מ-ABS. בתחילה, היו הצעות לפטור לגמרי את המוניות. בכל אופן, מצאנו שמאחר שהמונית הלונדונית עונה על הגדרה שנקראת זוטובוס, לפי הגובה והמבנה שלה, הרי שהתקנה אומרת שזוטובוס שמותאם להסעת נוסעים יהיה פטור. כרגע, לקטגוריה הזאת נכנסת המונית הלונדונית עם תקנת ה-ABS. לכן אפשר לייבא אותה.

כמוזן שמשדך התחבורה, ברגע שהתקנה תתקבל והיבואן יתקשר, ידרוש את כל התנאים של יבוא, חלקי חילוף, מוסכי שירות - כל הדברים שקשורים.

דרך אגב, כשהינו במשא ומתן בביקור, הם אמרו שגם ייתכן שבעתיד הם יכניסו ABS. כרגע אין להם דרישה כזו.

אני רוצה לומר שכל מי שהיה בלונדון, יודע שלונדון היא גשומה ורואה שהנהגים המקצועיים יודעים להתנהג עם המונית, גם ללא ABS. מספר התאונות במוניות בלונדון, כפי שבדקנו, הוא אפסי לעומת שאר התאונות, ולכן כאשר מדובר בנהגים מקצועיים, לנוכח התועלות האחרות, אנחנו מבקשים לפטור מ-ABS.

היו"ר אי' דובינשטיין:

תודה רבה.

אני מבקש לשמוע רק את מי שמתנגד להצעה של שר התחבורה.

ד' שטפל:

שטפל דן מאיגוד המוניות.

היו"ר א' רובינשטיין:

אתם מתנגדים? השר אמר שאתם תומכים.

ד' שטפל:

השר לא שאל אותנו. השר שומע סלקטיבית.

שר התחבורה ש' יהלום:

יש שני ארגוני מוניות.

א' פריד:

יש איגוד השכירים ויש איגוד בעלי המוניות.

ד' שטפל:

אתה אל תייצג אותי. לי יש זכות ציבורית, כמו שלך יש.

היו"ר א' רובינשטיין:

את מי אתה מייצג? את בעלי המוניות או את השכירים?

ד' שטפל:

אני גם בעל מונית.

היו"ר א' רובינשטיין:

אבל אתה מאיגוד השכירים.

ד' שטפל:

לא איגוד השכירים. אנחנו איגוד נהגי המוניות, חברי  
הסתדרות.

השר לא שאל אותנו, יש בעיה בתקשורת איתנו.

היו"ר א' רובינשטיין:

יש לי בקשה אליך. דבר לעניין. החשבונות לא בחדר הזה.

ד' שטפל:

אני מדבר לעניין. עוד מעט הוא לא יהיה שר, יבוא שר אחר.

היו"ר א' רובינשטיין:

אתה חורג מהנוהגים המקובלים.

ד' שטפל:

כי הבטחות אנחנו לא אוהבים לקבל, אוהבים לראות אותן.

לעצם העניין, אני מבקש: אם אתה פוטר את המזניית הזאת, תפטור את כל המזניות מהנושא של ה-ABS. לא יכול להיות שתחייב אותי לשלם עוד כמה אלפי שקלים טובים בנושא של ה-ABS.

בעניין של המיניבוזס, שיתן יד חופשית לכל סוג של יבואן להביא מיניבוזסים כאלה ואחרים. יש עוד סוגים של רכבים שהוא לא נגע בהם ולא בדק אותם.

היו"ר א' רובינשטיין:

הנקודה ברורה. תודה רבה.

י' רבינוביץ':

ישי רבינוביץ', מנכ"ל איגוד יבואני הרכב. אנחנו מתנגדים לכך משום לדעתנו יש בארץ הרבה מאד דגמי רכב שעונים על המטרה שהיא ראויה, על זה אין ספק.

כל מה שצריך לעשות משרד התחבורה זה להוציא מפרט לצורך הובלת אנשים נכים ומוגבלים, ואנחנו מוכנים אפילו להתחייב שתוך חודשיים מיום שייצא מפרט מהסוג הזה יוכשרו זגמים שמשוקים בישראל לצורך המטרה הזאת.

אין שום סיבה לייבא רכב מיוחד לצורך הובלת נכים ומוגבלים, מה גם שברכב הזה יש פחות בטיחות, כי אנחנו שוכחים מהו מתקן ABS. מתקן ה-ABS שבא מהתעופה, הוא מתקן שמשרד התחבורה דרש לחייב כל יבוא רכב במדינת ישראל בהתקנתו אצל יצרן הרכב, אז מה קרה?

היו"ר א' רובינשטיין:

הנקודה שלך ברורה, אבל נדמה לי שהתקנות מנוסחות בצורה שונה לבקשה שלך. השר אומר שכל מונית שמתקיימות בה דרישות המפרט הטכני להסעת נכים שאישר מנהל אגף הרכב - יינתן לגביה רשיון.

אם תוכלו לעשות התאמה כזאת לא במונית לונדונית - - -

נ' דהן:

גם לעשות ABS.

היו"ר א' רובינשטיין:

גם בלי ABS, הוא יתן לכם את זה.

י' רבינוביץ':

מה שאנחנו טוענים, שאין שום סיבה לייבא את המונית הספציפית, כי הרי כל מטרת התקנה הזאת היא אחת: לייבא סוג מסויים של מכוניות לישראל. אין שום סיבה.

היו"ר אי' רובינשטיין:

יש לך שתי טענות. טענה אחת שאין שום סיבה לוותר על ה-ABS. טענה שניה אמרה שיש כאן אפליה. אני רואה כאן בתקנה עצמה שהיא פתוחה לכל.

י' רבינוביץ':

זה נכון, רק חסר דבר אחד. את המונית הלונדונית יעבירו ארצה דרך ביטול ה-ABS. המפרט טרם יצא עד היום הזה.

היו"ר אי' רובינשטיין:

אם אין מפרט, אין יבוא.

צ' יוזנט:

סליחה, יש מפרט.

היו"ר אי' רובינשטיין:

אני שואל כעת: המפרט הזה הוא כזה שמוציא מכללה מכוניות אחדות?

דובר:

לא.

י' רבינוביץ':

אף אחד לא ראה אותו.

צ' יוזנט:

כל זוטובוס מונית שיעמוד במפרט הזה להסכמים לנכים, יקבל פטור מ-ABS. יש מפרט טכני מסודר עם מה צריך לעשות.

קריאה:

- - -

צ' יוזנט:

זה לא רק נכים. מדובר כאן על מוגבלים.

היו"ר אי' רובינשטיין:

אני רואה כאן את המפרט הטכני, אני מבקש שגם יעבירו לכם את זה, זאם יש צורך לתקן את המפרט, נהיה מוכנים. אין לנו כאן רצון-אני אומר גם בשם השר, למרות שלא דיברתי איתו - אין כוונה לייבא מכונית מדגם מסחרי מסויים.

י' רבינוביץ':

זה בדיוק ניסוח התקנה.

דובר:

מה שמנסים לעשות זה להכשיר את השרץ.

ג' רבינוביץ':

בדיוק, מנסים להכשיר את השרץ. זה מבחינה ציבורית לא יעלה על הדעת.

נ' דהן:

אפשר לעשות את זה כהוראת שעה.

ג' רבינוביץ':

אם אין צורך ב-ABS, שיפטור את כולם מ-ABS.

שר התחבורה ש' יהלום:

קודם כל, יש כמה ערכים וצריך להבין את העניין. אני לא אומר שאין צורך ב-ABS, אני אומר שלפעמים, כאשר אני רואה רכב שהוא מתאים לנכים, אני מוכן למען הנכים גם לוותר על ה-ABS.

ג' רבינוביץ':

אני אעמיד לך עשרה דגמים אחרים.

שר התחבורה ש' יהלום:

במשך כל התקופה עד היום, כאשר אנחנו יודעים שאין אף יבואן שבא זהציע אי פעם למשרד התחבורה, פתאום התעוררו היום. בגלל חוק שיוויזון זכויות, פתאום היום יבואני הרכב מתעוררים, אבל עד לרגע זה - שאלתי גם את השר לוי, שאלתי שרי תחבורה אחרים - אף יבואן לא הציע, לא שלח מכתב למשרד התחבורה ואמר: תנו לי רשיון, תנו מפרט לרכב להסעת נכים, למוניית להסעת נכים.

אנחנו ב"קום ועשה" הלכנו בעולם לחפש זגם כזה - ולא מיוזמתנו, אלא מי שפנה אלינו יושב כאן, זהו מנכ"ל "יד שרה". יושב כאן מר מאיר מאיר, הוא פנה אלינו ביוזמתו, כמנכ"ל "יד שרה", שהוא זקוק לרכב הזה להסעת הנכים. ברגע שהוא פנה, התחלנו ב"קום ועשה" לחפש. ברגע שמצאנו את הרכב האחד הזה, לפתע פתאום קמה צעקה גדולה כפי שאנחנו שומעים.

כל רכב שכמובן יענה על המפרט הזה, בכבוד גדול נקבל. אם יהיה צורך, נפטור אותו מ-ABS, ואם יהיה עם ABS, תבוא ברכה על ראשו, אבל נכון לרגע זה, למיטב ידיעתי ובדיקת משרד, הרכב היחיד built-in - לא שעכשיו יתחילו לבנות אותו - זה הרכב הזה.

אם יהיו בעלי מוניות ונהגי מוניות שירצו לייבא אותו, יהיה את הרכב הזה. אם "יד-שרה" תרצה, היא תייבא את הרכב הזה. אם לא - לא.

נ' דהן:

אבל היבוא ניתן רק למוניית, או שאפילו אדם פרטי יוכל לקנות

זאת?

שר התחבורה ש' יהלום:

רק מונית.

נ' דהן:

למה? אם אדם נכה פרטי ירצה?

שר התחבורה ש' יהלום:

גם היום אדם פרטי לא יכול לקנות מונית.

נ' דהן:

לא מונית. אני מדבר על כך שהוא ירצה לקנות זאת לשימוש הפרטי. למה ההגבלה הזאת? אם מותר לייבא, לכולם מותר. למה רק למוניות?

שר התחבורה ש' יהלום:

אנחנו עוסקים בתקנות למוניות.

צ' פולק:

צביקה פולק, מנכ"ל צ'מפיון מוטורס, אנחנו יבואני קבוצת פולקסווגן.

אני לא מצליח להבין. קודם כל, כל הנקודות שהשר העלה הן נקודות נכונות - לכולן יש פתרון שגם באופן פרקטי, דרך אגב, יהיה הרבה יותר מהיר לטובת הציבור מאשר עד שהמונית תגיע הנה, עם כל ההכשרות שצריך לתת לה.

אני רוצה לשאול שאלה שלא ברורה לי - אם את כל המטרות האלה ניתן להשיג ברכב עם ABS, שלדעת כולם, כולל השר, הוא בטיחותי יותר, את כל הדברים שהשר כאן ביקש ניתן להשיג, זמהר, עם רכב עם ABS, מדוע להביא ומדוע שמדינת ישראל תצהיר לאזרחיה שהיא מזכנה ברכב ציבורי להוריד ABS?

היו"ר א' רובינשטיין:

איזה רכב כזה עם ABS יש?

צ' פולק:

אני לא רוצה להיכנס ל"ברנד ניים", אבל יש רכבים שהיום - -

נ' דהן:

אנחנו מדברים על זה כמעט חצי שנה. למה במשך חצי שנה לא הביאו כזו מכוננית?

א' כהן:

יש אוטו זוטובוס GMC שיש לו רמפה.

שר התחבורה שי' יהלום:

תראה לי תחנת מוניות אחת שיש לה GMC. על מה אתם מדברים?  
אני מבקש שהתחרות האינטרסנטית הפרועה לא תעביר אתכם על דעתכם.

צי' פולק:

היום אסור להוביל נכים - - -

היו"ר אי' דובינשטיין:

תראה לי בבקשה תחנת מוניות אחת במדינה.

אי' כהן:

אתה לא נותן לי רשות להביא את האוטו הזה, אדוני השר.  
בבקשה, אני מבקש ממך רשות לייבא את האוטו הזה ואני אביא אותו.

היו"ר אי' רובינשטיין:

נעת תוכל לפי המפרט הזה.

צי' פולק:

המפרט הזה לא קשור. קיימים היום רכבים שעומדים בכל הדברים  
האלה פלוס ABS. הם לא מותרים לנסיעה בתוך העיר. אם הם היו  
מותרים, הם קיימים.

היו"ר אי' רובינשטיין:

למה הם לא מותרים?

צי' פולק:

כי משרד התחבורה הוציא תקנות.

היו"ר אי' דובינשטיין:

מה הסיבה של משרד התחבורה?

דובר:

לא יודע.

היו"ר אי' רובינשטיין:

בגלל גודל?

דובר:

לא.

שר התחבורה שי' יהלום:

אין שום רכב כזה.

צ' פולק:

ניתן לפתור את הבעיה הזאת מחר בבוקר.

נ' דהן:

תן דוגמה.

צ' פולק:

יש לא אחד ולא שניים.

א' כהן:

עשרה דגמים אפשר לתת. זוטובוס עם רמפה עם עגלה, שתי עגלות, שלוש עגלות.

נ' דהן:

מה זה? "ספארי"?

היו"ר א' רובינשטיין:

הנקודה ברורה.

מ' מאיר:

הרמפה היא שמכבידה על הנכה. היום יש ל"יד שרה" 20 מכוניות שמסיעות נכים. יש נניח עוד 15 של אגודות חסד אחרות. אנחנו מסיעים כ-20 נכים ביום בכל כלי רכב, זאת אומרת שאנחנו מסיעים קרוב ל-100 אלף איש בשנה, זה קומץ שאיננו משביע את הארי.

המפרט שלהם כולל רמפה, כי צריך לקחת נכה, צריך להעלות אותו על רמפה, לא כל נהג מוכן לעשות את זה תמיד. במונית הפרטית נכנסים מהמדרכה, אפילו בלי שיפוע, ישר לתוך האוטו.

היו"ר א' רובינשטיין:

חבר הכנסת דהן, רק שנינו חברי ועדה. אני רוצה להציע הצעה שלדעתי צריכה לענות על כל העניין הזה.

הכי רצוי היה כמובן שהמפרט הזה יהיה עם ABS. אנחנו צריכים לתת תקופת מעבר, ונראה - אולי במהלכה יהיה ה-ABS ואז אנחנו נוסיף.

ההצעה השניה היא שאם תהיה טענה שהמפרט, כפי שראיתי כעת, לא עונה על סוגי רכב מקבילים של יצרנים אחרים, שתהיה אפשרות לבדוק זאת מחדש בוועדת הכלכלה.

צ' יוזנט:

אני מצהיר שבדקנו. הוא עונה על כל הסוגים.

היז"ר אי רובינשטיין:

אני מציע, כדי להסיר חשד, שאם יהיה מקרה שרואים שהמפרט הזה תפור למידה מסויימת, אנחנו, ועדת הכלכלה, נדון בזה מחדש - לדעתי כבר תהיה ועדת הכלכלה הבאה בכנסת הבאה, אבל זה לא משנה, יש המשכיות - כדי להבטיח שאין אפליה בין יצרן ליצרן ותקופת המעבר תאפשר למונית הלונדונית להכניס את ה-ABS.

שר התחבורה שי יהלום:

הערה ראשונה להערה השניה - מקובלת עלינו לחלוטין. לא רק שהמפרט עונה, אלא כל אחד שיציג איזשהו שינוי, אני כאן מצהיר לפרוטוקול - נציג הארגון חושב שהשר יתחלף, אז השר ומשרד התחבורה מתחייב שכל דבר שיהיה, יתוקן במידת הצורך.

דבר שני, אני מבקש לא לקבל תקופת מעבר, ואסביר מדוע. אם אנחנו רוצים שזה יתבצע, ואני רוצה את זה בכל מאודי, אף יבואן לא יתחייב לחלקי חילוף, למוסך, כאשר מדובר על שנה של תקופת מעבר. צריך כאן לקחת בחשבון שאם אנחנו רוצים באמת שזה יהיה רציני, צריך להתיר את העניין, אחרת כל דבר יהיה רק על הנייר ואף אחד לא יקח סיכון לייבא מוצר שבעוד שנה אולי הוא ייפסק. אף אחד לא יביא חלקי חילוף על דבר כזה.

אני מבקש לקבל את התקנה כמו שהיא.

אי פריד:

שמי פריד אברהם. שלום אדוני, שלום לשר, שלום לכולם. אנחנו בזחנים זה תקופה ארוכה מאד כלי רכב נוסף מעל המגוון של 15-16 סוגי רכב שנהג המונית היום, ללא חיוב, בכספו הוא, בהחלטתו הוא, מזמין: מזמין פולו, מזמין סובארו, מזמין GMC, או מזמין מרצדס.

אנחנו בחנו את האפשרות בגלל העובדה שרצינו רכב רחב יותר, על מנת להכניס מחיצת מגן או שיבוא עם מחיצת מגן, מבחינת מיגון נהגי המוניות.

לאחר שהכנסת חוקקה חוק שמחייב אותנו בעתיד להיערך להסעת נכים, יצאנו עם משלחת פעם ועוד פעם לבחון את כלי הרכב האלה. בחנו אותם בדרכים, בחנו אותם בנסיעה, בחנו אותם במוסכים, בחנו אותם בכל, - אגב, לחצנו על משרד התחבורה שאם הבעיה היא רק ABS, היא שווה חיי אדם, ולכן כל מי שיצא עם משלחת אחת ועם משלחת שניה מטעם נהגי המוניות ומנהלי התחנות, ראה רק את החיוב שבעניין.

אגב, את כל יבואני הרכב האחרים לא ראינו עד היום כאשר חיפשנו והיינו במצוקה לחפש משהו בנושא של מיגון. לא הציעו לנו, היום הם מציעים, אדרבה - שיהיה רכב נוסף ושגם הם יתחרו ביניהם. אף אחד לא יכריח את נהג המונית לקנות את האוטו, הוא יקנה מכספו הוא אחרי שיתרשם.

הקטע שקוראים לו תקופת מעבר לא מקובל עלינו. נהג המונית לא ישקיע באוטו כאשר בשנה הבאה יגידו לו: אל תביא אותו.

י' גוטמן:

אני רוצה לומר ליבואני הרכב שמדברים בשם קדושת הכיס - -

דובר:

אתה מדבר בשם קדושה אחרת? בשם מה אתה מדבר אם לא בשם קדושת הכיס?

היו"ר א' רובינשטיין:

אל תפגע בנציגים אחרים.

י' גוטמן:

מדברים בשם קדושת ה-ABS. כדי לשים דברים בפרופורציה בפני חברי הוועדה הנכבדים, בעולם הגדול עם 160 המדינות שיש בו, להוציא את מדינת ישראל, יש ABS רק בעוד מדינה אחת - על חובה אובליגטורית ברכב ציבורי אני מדבר - רק בסינגפור שיש בה 340 ימי גשם בשנה. פרט למדינת ישראל ולסינגפור, אין אף מדינה נאורה אחת בעולם, וגם לא נאורה, שאימצה את ה-ABS כתקן מחייב לרכב ציבורי.

יכול להיות שמדינת ישראל עשתה כאן באמת מהלך של קידמה, ואפשר לברך על זה, אבל כששמים ערכים על כפות המאזניים מול ה-ABS שהוא חשוב, אבל בכל זאת חוץ מישראל מאומץ רק במדינה אחת בעולם - לא בארצות-הברית, לא באירופה, ודאי לא באנגליה - מול האפשרות שהרכב הזה מביא שני יתרונות מובהקים: האחד זה הסעת הנכים, שאגב באנגליה או בשוק האירופאי כבר הפכה לחקיקה מחייבת נדמה לי מ-2009, ואני מאמין שבסופו של דבר גם במדינת ישראל זה יהיה זה יתרון המובהק הנוסף זה מחיצת המגן, אני חושב שכאשר שמים את הערכים האלה זה מול זה, אין בכלל מקום וכפות המאזניים נוטות באופן מובהק לטובת הנכים.

היו"ר א' רובינשטיין:

כמה תעלה המזניית הזאת?

דובר:

פי שניים מכל מזניית אחרת.

י' רבינוביץ':

אז אין פתרון את הבעיה של הנכים, כשיש לנו היום פתרון ביד?

י' גוטמן:

מי שלא ירצה, לא יקנה.

ד' שטפל:

איפה היית כאן בדיון שהיה בנושא בטחון נהגי המזנייות, כשדברו על המחיצה?

שר התחבורה שי יהלום:

אני לא מבקש הצבעה אם לא מדובר על קבע, ואני רק רוצה להדגיש את שני הדברים: האחד, כל מי שעכשיו מתעורר כאן - יבואני הרכב מעולם לא ביקשו - - -

י רבינוביץ':

זה לא מדוייק, אדוני השר.

שר התחבורה שי יהלום:

אני רוצה לסכם בשלושה דברים. ראשית, נושא הנכים, שנית - הנושא של הרב-תכליתי, הרי על זה מדובר: נהג מונית שיהיה לו את זה, לא חייב רק להסיע נכים. כל מה שכאן מדובר על רכבים עם רמפות, זה רק לגבי נכים. איזה נהג מונית יקנה רכב רק להביא נכים?

י רבינוביץ':

גם זה לא מדוייק, אדוני השר.

שר התחבורה שי יהלום:

אז השר מדבר דברים לא מדוייקים. זה השר היחיד שמדבר דברים לא מדוייקים?

כאן מדובר על רכב, כאשר כולנו נסענו בלונדון ויודעים - שיכול להסיע גם נוסע רגיל, אלא שבשעת הצורך הוא מסיע נכה, וזה הדבר החשוב.

הדבר השלישי שהוא החשוב - הרי אי אפשר לבוא יום ולילה אלינו ולהגיד: מחיצה, מחיצה, וכאשר אנחנו נותנים את האפשרות שבני אדם יראו במדינת ישראל שהמחיצה זה לא שד כזה גדול, אומרים: לא נכניס אותו.

ד' שטפל:

אבל היתה הצעת חוק, אתם התנגדתם. למה הם התנגדו להצעת החוק?

נ' דהן:

אדוני היושב-ראש, אני רוצה לומר שכל החששות שאם נקבע זאת כהזראת שעה לשנתיים, היא תפגע ביבואנים, בטעות יסודם.

כל מונית שתבוא בהיתר של אותה הזראת שעה, היא לא תורד מהכביש בעוד שנתיים. היא תמשיך לשרת כמונית, אלא מה? אנחנו חייבים כאן לומר אמירה חד-משמעית ליבואני הרכב, שאם החלטנו במדינת ישראל שה-ABS הוא מתקן בטיחותי, לא ייתכן שנוותר עליו בגלל - - -

דובר:

מחיר.

נ' דהן:

לא בגלל מחיר. לא בגלל שיצרן מסוים החליט שהוא רוצה לייצר מכוניות בלי ABS, אז הוא לא מתאים למדינת ישראל.

אם אנחנו מחליטים שזה מתקן בטיחותי, הוא חייב להיות בכל המכוניות, אלא מאי? חשוב לנו לקדם את המכונית הזאת בארץ, חשוב לנו שלנכים יהיה פתרון.

צ' יוזנט:

לא המכונית.

נ' דהן:

אם המתקן הזה הוא מתקן חיוני לתחבורה ציבורית, הוא חייב להיות בכל התחבורה הציבורית, ואם יש לנו מכונית שבינתיים אין לה את זה, זה צריך להיות שבינתיים אין לה. בינתיים מותר כדי לעזור, כדי לקדם את הנושא, אבל לא שיהיה קבוע.

צ' יוזנט:

ראשית, יש לנו את הנושא של חוק הנכים. אנחנו יודעים שהנכים מבחינה זאת מקופחים, אין הסעה.

מה עשינו? צמצמנו. אמרנו - זה זוטובוס וזה לא הגדרה של מונית.

נ' דהן:

מסכים, תביאו לשנתיים. איך עשו בעבר? כשה-ABS היה מתקן חדש, נתנו אפשרות. כשהיו חגורות בטיחות חדשות, מה עשו? היתה הוראה שדגמים ממודל מסוים פטורים ממתקן בטיחות, עד היום. האם הורידו אותם מהכביש?

צ' יוזנט:

זו לא שאלה של הורדה. אנחנו רוצים לעודד את ההסעה של נכים מוגבלים.

נ' דהן:

גם אני. לא על חשבון הבטיחות של המוגבלים.

צ' פולק:

תנו לנו שלושה חודשים ונציע לכם אלטרנטיבה.

י' רבינוביץ':

לא היה מפרט, את המפרט אתה מחזיק רק עכשיו.

צ' יוזנט:

בסך הכל, מה שאנחנו אומרים - צמצמנו, ואם אנחנו רוצים לעודד - והחוק הזה זה חוק קשה, זה חוק שעולה הרבה כסף למדינת ישראל - גם באוטובוסים נמוכי רצפה, כפינו היום על דן לעשות את המתקנים המיוחדים לנכים.

היו"ר א' רובינשטיין:

ראיתי את האוטובוס החדש והתפעלתי ממנו.

צ' יוזנט:

יש עוד 30 כאלה בדרך, ובהוראת השר, 40% מהאוטובוסים העתידיים יהיו כאלה.

נ' דהן:

תבורכו.

צ' יוזנט:

אנחנו רוצים באותו אופן להיכנס לנושא המוניות. זו כניסה יותר מסיבית. כל כניסה אחרת, זה יהיה בעוד ארבע-חמש שנים.

אנחנו גם עושים שיוויון. אנחנו אומרים: מי שיהיה דומה לו, יקבל אותו דבר.

י' רבינוביץ':

יהיה דומה לו עם ABS.

צ' יוזנט:

אני אומר לך, כמי שהיה הרבה זמן מנהל אגף הרכב וגם סמונכ"ל: להיכנס להיות יבואן זה מוסך מרכזי, זה שירות, חלקי חילוף.

נ' דהן:

בעצמכם אמרתם שהיצרן רוצה לשכלל את המונית שלו.

צ' פולק:

תנו ליבואנים שלושה חודשים. אנחנו נגיש לכם הצעה למונית, ואם לא נצליח, תביאו את המונית הלונדונית. עד שהיבואן הזה יקים מוסך ועד שיהיו לו חלפים, יעברו שנתיים.

נ' דהן:

לא אני קבעתי שה-ABS הוא מתקן בטיחותי, זה אתם קבעתם, משרד התחבורה.

שר התחבורה שי' יהלום:

בסדר, אבל אתה לא מקבל שיש ערך אחד לפני כן? נכים זה קצת יותר חשוב.

היו"ר אי' רובינשטיין:

הרי חילוקי הדעות ברורים. קודם כל, צריך לזכור - היוזמה כאן באמת יצאה ממפעל שכולנו מכירים - כולנו מכירים את מר מאיר - כתוצאה מבעיה בהסעת נכים.

אני גם מכיר זאת כשר חינוך לשעבר. הבעיה של הסעות מיוחדות היא בעיה רצינית מאד. למרות שיש לנו כלי רכב יעודיים - המכונית הידועה - זה לא רכב רב שימושי.

אני אומר שהרי כל הדבר הזה לא קורה בן לילה. אם יבואני הרכב יכולים, בתוך המפרט הזה או בתוך תיקון נפרד שאנחנו ניתן להם, אנחנו נותנים לכל יבואני הרכב - עם ABS, בלי ABS - רכב דומה.

אם תהיה אפליה, אני אומר לכם, וזו הצהרה של יושב-ראש ועדה, היא מחייבת את הזועדה הבאה - יש צורך לבדוק מחדש את המפרט.

אני מוסיף לזה עוד דבר וזה צריך לענות על הבעיה שלך. אם כעבור שנתיים מתברר שהמונית הלונדונית היא בלי ABS - והמונית הלונדונית קיימת בכל אירופה, כעת נסעתי בבליגיה - אני רוצה שמשרד התחבורה יקבל על עצמו לשקול את העניין של הורדת חובת ה-ABS ממוניות מקבילות.

שר התחבורה שי' יהלום:

מקבל.

י' רבינוביץ':

תבטלו ABS בכל המוניות? תבטלו בכלל את ה-ABS. איזו מין אמירה זאת? תבטלו את האמירה לכלל מכוניות ישראל.

נ' דהן:

דווקא את הנכים להפקיר?

שר התחבורה שי' יהלום:

אבל נכים מתחננים, אין להם איך לנסוע.

נ' דהן:

אתם עושים אפליה קשה מאד.

קריאות:

- - -

היו"ר א' רובינשטיין:

תודה רבה, הישיבה סגורה. אי אפשר לנהל ישיבה כאשר כולם צועקים.

מחר תהיה הצבעה, רק חברי כנסת מוזמנים.

\* \* \*

היו"ר א' רובינשטיין:

ישיבת הוועדה פתוחה. אני מבקש סליחה מאנשים שבאו לנושא הטייס. אנחנו חוזרים להמשך הדיון בתקנות התעבורה (תיקון מס' 4) מהישיבה הקודמת.

מדברים על סעיף 1 ו-2. בסעיף 3 תהיה הצבעה מחר בשעה 09:45.

תיקון תקנה 1  
"1. בתקנה 1 לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן התקנות העיקריות) -  
(1) בהגדרת "זוטובוס", בפסקה (4), במקום "שמונה" יבוא "עשרה";  
(2) בהגדרת "רכב בטחון", במקום "אדום או כחול" יבוא "אדום, כחול או כחול-אדום". "

נ' דהן:

אדוני היושב-ראש, יש לי הערה. לא מזמן התפרסם מחקר - אני מתאר לעצמי שגם אדוני קרא אותו - ש"אדום כחול" יכול לגרום להתקפי נפילה.

היו"ר א' רובינשטיין:

אם אין הסכמה, אני מוכרח לדחות זאת למחר. אני דוחה גם את תקנה 1 ו-2 למחר. מחר הדיון על "חוצה ישראל", ואם לא נספיק, נבקש מיושב-ראש הכנסת שיאפשר לנו.

ל' ורון:

יש כבר ישיבה בשעה 10:00.

נ' דהן:

ניצב גנות, שמעת על המחקר הזה?

ניצב י' גנות:

זה תוקן.

נ' דהן:

אם זה תוקן, תוקן, אבל היה כזה מחקר.

ניצב י' גנות:

אין שום קשר. בארצות-הברית כולם משתמשים באדום-כחול.

נ' דהן:

אדוני היושב-ראש, נציג המשטרה טוען שהוא מודע למחקר ושהם תיקנו זאת. אני מציע לאשר, בכפוף לכך שאמנם זה תוקן.

ניצב י' גנות:

היתה איזושהי דעה בארץ שהמהבהב הכחול-אדום משפיע כביכול על מחלת הנפילה.

עשינו בדיקה, אין לכך שום השפעה. בכל ארצות-הברית ובאירופה משתמשים. מה שכן, הורדנו את העוצמה כדי לא להפריע לנוהגים.

היו"ר א' רובינשטיין:

אנחנו מאשרים את תקנה מס' 1.

תקנה מס' 2 - אותו דבר בעצם.

ד' בן-אבו:

לסעיף 2 יש תיקון נוסח מתוקן, בהסכמת המשטרה.

היו"ר א' רובינשטיין:

אקרא אותו:

"ברכב שאישרה רשות הרישוי כרכב בטחון - אדום, ובאישור ועדה משותפת לרשות הרישוי ולאגף התנועה במשטרת ישראל - כחול".

אישרנו את סעיף 2. סעיף 3 עובר להצבעה.

א' בנדלר:

הפניתי את תשומת הלב שהתיקון הזה מחייב תיקון של תקנה נוספת.

ע' וייס:

בהתאם לתקנה 95 - "בתקנה 95 לתקנות העיקריות, במקום "אדום או כחול", יבוא: אדום-כחול או כחול-אדום".

היו"ר א' רובינשטיין:

מאושר.

נ' דהן:

אדוני היושב-ראש, אם אנשים הנוגעים בדבר יכולים להבהיר לחברי הכנסת את החוקיות של שימוש באור כחול לכל מיני אנשים.

ניצב י' גנות:

זה בגלל זה, זה בדיוק העניין.

צ' יוזנט:

זה בא למנוע ממי שלא צריך, שלא יסע.

היו"ר א' רובינשטיין:

תודה רבה.

אדוני השר, תציג את העניין העומד על סדר היום.

שר התחבורה ש' יהלום:

הכל אושר, חוץ מנושא אחד. אולי בכל זאת חבר הכנסת דהן יסכים.

נ' דהן:

המציאות היא שמדינת ישראל, משרד התחבורה בראשותו של השר, החליט ש-ABS הוא מתקן בטיחותי חובה ברכב ציבורי. לא אני החלטתי את זה. אם זה מתקן בטיחותי חובה, זה לכולם.

היו"ר א' רובינשטיין:

"יד-שרה" לא מעוניינים בזה.

שר התחבורה ש' יהלום:

הרב דהן, תאמין לי שבדקתי את זה, ואתה יודע כמה עסקתי כיושב ראש ועדת החוקה בחוק המוגבלות ואני קשור עם כל ארגוני הנכים. אתה לא יודע איזו בקשה יש להם.

נ' דהן:

אדוני היושב-ראש, אתם לא צריכים אותי, יש לכם כאן רוב. תצביעו, אני אצביע נגד. אתם יכולים להעביר זאת ברוב.

שר התחבורה ש' יהלום:

אתה מסכים שיצביעו עכשיו.

נ' דהן:

כן. תצביעו, אני אתנגד. לדעתי, צריכה להיות הוראת שעה לשנתיים.

היו"ר א' רובינשטיין:

בואו נדחה זאת למחר.

שר התחבורה ש' יהלום:

אם הוא מסכים...

18.4.99

נ' דהן:

ודאי שאני מסכים. זה לגיטימי, זו דמוקרטיה.

היו"ר א' רובינשטיין:

אנחנו נשנה את החלטת הוועדה, לאור הסכמתו של חבר הכנסת נסים דהן שתהיה הצבעה.

נ' דהן:

לא צריכים את ההסכמה שלי על פי התקנות, אדוני.

היו"ר א' רובינשטיין:

אבל אני הודעתי על הצבעה מחר.

נ' דהן:

אני מסכים שתהיה היום. אני מבקש לרשום שאני מתנגד.

היו"ר א' רובינשטיין:

לאור ההסכמה של חבר הכנסת נסים דהן שאני אבטל את ההודעה שלי על הצבעה מחר, נקיים את ההצבעה כעת, בכפוף לשני הדברים - אני רוצה להזכיר: בכפוף לבדיקת מפרט כדי להתאימו לטענות יבואנים אחרים שטוענים שהם מופלים לרעה ובכפוף לכך ששנתיים מיום החלטה זאת של ועדת הכלכלה, יהיה דיון מחודש בחובת ה-ABS למוניות אחרות.

ל' ורון:

חבר הכנסת אלול, במקום מי אתה מצביע?

ר' אלול:

במקום חבר הכנסת אבי יחזקאל.

ה צ ב ע ה

בעד - 2 (חברי הכנסת רובינשטיין ואלול)

נגד - אין

נמנע - 1 (חבר הכנסת דהן)

היו"ר א' רובינשטיין:

ההחלטה התקבלה. תודה.

ב. תקנות הטיס (רשיונות לעובדי טיס) (תיקון), התשנ"ט-1999

היו"ר אי רובינשטיין:

אדוני השר, בבקשה.

שר התחבורה שי יהלום:

אנחנו עוברים כאן מהיבשה לאויר. אנחנו עוסקים בנושא של קברניטי המטוסים.

עד היום יש תקנה ששוללת קברניט מוביל - איך זה נקרא?

מ' סיטון:

טייס מפקד.

שר התחבורה שי יהלום:

מפקד הטיסה חייב להיות עד גיל 60. התקנה, מטרתה לאפשר שמפקד הטיסה יהיה עד גיל 65, בשתי מגבלות: מגבלה ראשונה, שטייס המשנה שיושב איתו יהיה לפני גיל 60 ומגבלה שניה - עד היום, כל טייס היה בשתי בדיקות רפואיות בשנה, מגיל 60 עד גיל 65, הגדלנו שלוש בדיקות רפואיות בשנה.

כל אחד מאיתנו יודע מהו גיל 60 ומהו גיל 65. המחקרים הראו שברוב מדינות העולם אין הגבלה, ולכן קיבלנו בקשה מאיגוד הטייסים שגם אצלנו נפשיר את ההגבלה הזאת, וזאת מטרת התקנה.

היו"ר אי רובינשטיין:

אני רק רוצה לומר - לא הבאתי זאת בפני הוועדה - קיבלתי כאן חומר על דינים משווים באירופה, שאפשר יהיה לצרף אותו, שלפיו ברוב המכריע של מדינות אירופה התקנה שמציע השר קיימת.

מי מתנגד? רק מתנגדים.

עי טלמון:

שמי עמרי טלמון, יושב-ראש אגודת התעופה הכללית. אני לא מתנגד לחלק הזה של התקנה, אלא מברך עליו, אבל אני מתנגד לאותו חלק בתקנה לגבי גיל טייסים מסחריים שאינם קברניטים בנתיבי אויר - גיל 65.

זה דבר שאין לו תקדים ואין לו סיבה. את הנתונים העברתי למינהל, העברתי למשרד התחבורה.

היו"ר אי רובינשטיין:

אתה מתכוון לתקנה 21ב.

ע' טלמון:

אני מתכוון לתקנה 21ג, אשר בעצם ברוחה עומדת בסתירה  
לנאודות שהופגנה ב- 21א.

היו"ר א' רובינשטיין:

תודה. מי מתנגד לסעיף 21א?

ד' יערי:

יש לנו הערה ניסוחית.

היו"ר א' רובינשטיין:

ניסוחית לא. על כך תשב עם היועצת המשפטית שלנו.

א' בנדלר:

ייתכן שבנוסח לא באה לידי ביטוי הכוונה. אולי בכל זאת  
נשמע.

ד' יערי:

ב- 21א. (א) כתוב: "בטיסה מסחרית בכלי טיס שצוותו מונה שני  
טייסים". אני מציע לכתוב: שני טייסים לפחות, ואז סעיף  
21א. (ב) (1) מיותר, מכיוון שהיום יכולה להיות סתירה. כאן כתוב:  
"צוותו מונה שני טייסים" ושם כתוב: "מונה שני טייסים או יותר".

היו"ר א' רובינשטיין:

בשני המקומות צריך להיות: או יותר, נכון.

א' בן-ישראל:

שמי עורך-דין בן-ישראל, מטעם אל-על. התיקון שהוא מציע לא  
מקובל, הוא רק יסבך את הענין, כי יש סוג נוסף של מטוסים.

הנוסח הזה שהוכן על ידי משרד התחבורה ומינהל התעופה מקובל  
על אל-על. אל-על דצתה אפילו להבהיר יותר, אבל הוא מקובל ואין לה  
הערות.

היו"ר א' רובינשטיין:

תסביר לי למה בסעיף קטן 21א. (א) לא יכול להיות: "או  
יותר".

מ' סיטון:

על מנת שתיאור המצב יתאים לכל דגמי המטוסים שאיתם טסה אל-  
על, היה בהתחלה נוסח אחר שקבע שני טייסים לפחות ושני טייסים  
בלבד, ולבקשת אל-על, על מנת שייכלל עוד דגם של מטוסים שהם טסים  
איתו, העמדנו זאת על: "שצוותו מונה שני טייסים".

המגבלה של (א) מופיעה ב-(ב) במנין שני התנאים, ואנחנו  
מבקשים להשאיר אותה כפי שהיא.

שר התחבורה ש' יהלום:

אין סתירה?

מ' סיטון:

אין שום סתירה.

היו"ר א' רובינשטיין:

אני רק לא מבין, התיקון לא מעלה ולא מוריד - לדעתי, זו המשמעות, שאם שלושה טייסים, גם כן זה חל 65 ו-60.

א' בנדלר:

לא בטוח.

נ' דהן:

שאלה האם שניים בגיל 65 זה יהיה טוב.

מ' סיטון:

לא.

נ' דהן:

איפה זה כתוב?

מ' סיטון:

הכלל הוא בסעיף קטן (א) שמונח בפני אדוני, ש"לא ישמש אדם ולא יעסיק מפעיל טייס מפקד בטיסה מסחרית בכלי טיס שצורתו מונה שני טייסים, אם מלאו לטייס המפקד" - מה שאנחנו קוראים הקברניט-60 שנים ולטייס המשנה מלאו 65 שנים", ולמרות מה שקראנו, כן ניתן יהיה להעסיק טייס מפקד גם אם מלאו לו 60, ובלבד שלא עלה על 65, אם מתמלאים שני התנאים החלים ב-(1) ו-(2).

א' בנדלר:

הם מפספסים את הכוונה, כי אלה תנאים מצטברים ה-60 וה-65, זאת אומרת שיכול להיות שלטייס המפקד מלאו 80 שנה--

מ' סיטון:

לא יכול.

א' בנדלר:

--אם לטייס המשנה לא מלאו 65 שנים, זה עומד במגבלות התקנה.

מ' סיטון:

הטייס המפקד לא יכול שיהיו לו 80 שנה.

ועדת הכלכלה  
18.4.99

א' בנדלר:

מדוע לא?

מ' סיטון:

בגלל (א).

א' בנדלר:

אני מדברת כעת רק על (א), אין לי את (ב). יש כאן שני תנאים מצטברים, שלטייס המפקד מלאו 60 שנה ולטייס המשנה מלאו 65 שנה. אם אחד מהתנאים לא מתקיים, כל המגבלה שבתקנה אינה חלה, דהיינו אם לטייס המפקד אכן מלאו 60 שנה - הוא בן 80 שנה לצורך הענין - אבל לטייס המשנה טרם מלאו 65 שנים, הדבר מותר לפי תקנת משנה (א).

א' בן-ישראל:

לא, הפוך.

מ' סיטון:

לא, בגלל שהרישה של סעיף קטן (א) היא שהוא לא יכול. לשניהם יש איסור.

א' בן-ישראל:

לשניהם יש איסור. אם המפקד הוא בן 60, הוא לא יכול. אם טייס המשנה הוא בן 65, הוא לא יכול. קודם כל, יש איסור גורף, אחר כך נאמר: על אף האמור.

א' בנדלר:

מדובר כאן בתנאים מצטברים. לא כתוב כאן: או לטייס המשנה מלאו 60. אם היה כתוב: או, אתה צודק, אבל ברגע שנאמר ולטייס, מדובר כאן על שני תנאים מצטברים. מספיק שאחד מהתנאים האלה לא יתקיים כדי שלא תהיה תחולה לתקנת המשנה הזאת. כך אני קוראת זאת.

דובר:

כי מדובר כאן על צוות של שני טייסים, גברתי.

היו"ר א' רובינשטיין:

התחולה היא איסור. זה לא אישור.

מ' סיטון:

את קובעת איסור שטייס מפקד לא יעלה מעבר. את אוסרת, את לא מתירה. הוא לא יכול להיות 80 בשום מקרה.

היו"ר א' רובינשטיין:

אולי צריך להיות: או.

א' בן-ישראל:

לא, אבל כתוב: צוות של שני טייסים - אחד, מפקד מעל ל-60, אסור, והשני, מעל 65 - אסור, זאת אומרת מותר למפקד להיות עד 60 ולמשנה עד 65, זה בסדר.

היו"ר א' רובינשטיין:

זה צריך להיות מצטבר. האיסור הוא אם שני הדברים האלה מתרחשים.

א' בנדלר:

נכון, ואם אחד מהם, אזי אין איסור.

ל' ורון:

אתי צודקת. אם אחד, אז אין איסור.

היו"ר א' רובינשטיין:

אם מלאו לטייס המפקד 60 שנה או לטייס המשנה... - כאן צריך להיות ז/א.

דובר:

זה יכול להיות ז/א.

היו"ר א' רובינשטיין:

ב-ז/א לא משתמשים. לפי כללי הפרשנות, "או" יכול להיות גם

ז-.

שר התחבורה ש' יהלום:

מלי צודקת. כאן מדובר על שלילה, וכאשר השלילה היא שני התנאים, בזאז נתאר לעצמנו שיש אחד, בבקשה תשימי כאן דברים אחרים. אם מלאו לטייס המפקד 65 ולטייס המשנה 65, אז גם לא. תני לי אפשרות שמותר.

א' בנדלר:

השר, אני רוצה לתת לך דוגמה. נניח שלטייס המפקד מלאו 80 שנה, וטייס המשנה הוא בן 40. האם יש איסור להעסיק צוות כזה?

שר התחבורה ש' יהלום:

כן.

א' בנדלר:

אני אומרת שלא.

שר התחבורה ש' יהלום:

אני אקרא: לא ישמש אדם ולא יעסיק מפעיל טייס מפקד בטיסות מסחריות בכלי טיס שצוותו מונה שני טייסים, אם מלאו לטייס המפקד 80 ולטייס המשנה 40 - לא.

ועדת הכלכלה  
18.4.99

א' בנדלר:

למה?

שר התחבורה ש' יהלום:

כי כתוב כאן לא.

א' בנדלר:

לא, כי לא מלאו לו 65 שנה. לא מתקיימים שני התנאים האלה.

מ' סיטון:

זה איסור בשני תנאים מצטברים.

היו"ר א' רובינשטיין:

אני לא רוצה להיכנס לזה. יש מקרים שאו נחשב ל-1, ו-1 נחשב לאו. משרד המשפטים יכדיע בזה.

א' בנדלר:

זה מה שרציתי להציע, אבל אני מציעה להביא בפניו את ההשגה שלי. הרי בסך הכל אני רוצה לתת לכם את הסיוע כדי להשיג את המטרה שאתם רוצים.

שר התחבורה ש' יהלום:

נסכם שבענין הזה, זה העיקרון, כפי שאנחנו מנסחים, ובמידה שיתברר שצריך לתקן, אנחנו נתקן בהתאם.

היו"ר א' רובינשטיין:

סעיף 21א. (א) מאושר, בכפוף להערה של היועצת המשפטית, ואם יש צורך לתקן, משרד המשפטים יעשה זאת בלי צורך באישור הוועדה.

סעיף קטן (ב):

"על אף האמור בתקנת משנה (א), רשאי אדם לשמש טייס מפקד אף אם מלאו לו 60 שנה אך טרם מלאו לו 65 שנה, ורשאי מפעיל כלי טיס להעסיקו אם נתקיימו שני אלה:

- (1) הוא נמנה עם צוות המונה שני טייסים או יותר;
- (2) בהיותו בתא הטייס (COCKPIT) הוא יהיה הטייס היחיד שמלאו לו 60 שנים."

הנקודה ברורה. יש התנגדות לסעיף הזה?

נ' דהן:

יש לי התנגדות לעיקרון. להפך, אני מברך על התקנה, אבל לגבי העיקרון של הגבלת הגיל בגבולות המספריים האלה, כשתוחלת החיים שלנו גדלה, למה להגביל את זה? לדעתי, צריך להעלות זאת קצת. ברוך השם, היוזם טייסים בגיל 65 הם טייסים נהדרים.

היו"ר א' רובינשטיין:

אבל זה צעד קדימה.

סעיף 21א. (ב) מאושר.

תיקון תקנה 21ב  
"2. בתקנה 21ב לתקנות העיקריות, אחרי תקנת משנה (ג) יבוא:  
"(ד) הזראות תקנה זו יחולו רק על מי ששימש בפועל טייס מפקד  
בשיוט לפני יום ---- (תחילתו של תיקון זה)".

יש התנגדות לזה?

א' בנדלר:

אני מציעה לקבוע תאריך לענין הזה משום שיום התחילה הוא  
בדרך כלל יום הפרסום ברשומות. זה תאריך מקרי.

מ' סיטון:

אלא אם כן ייקבע תאריך כניסה לתוקף אחר.

היו"ר א' רובינשטיין:

ב-1 במאי 1999.

ר' אלול:

אפילו מהיום. למה לא מהיום? אני רוצה מהיום. אולי יש עוד  
כמה טייסים שיילכו הביתה עכשיו. שיעשו זאת מהיום.

א' בנדלר:

תרשמו 1 במאי 1999 - זה תאריך ברור, חד-משמעי.

היו"ר א' רובינשטיין:

חבר הכנסת רפי אלול, יש בעיה עם זה. זה עוד לא פורסם  
ברשומות.

ר' אלול:

אני אומר לך: זה שהיה דבר כזה בכלל במדינה שלנו...

היו"ר א' רובינשטיין:

כמה זמן זה לוקח?

א' בנדלר:

בדרך כלל מפרסמים תוך עשרה ימים, אבל השר צריך לחתום על  
זה, עד שיבררו במשרד המשפטים את הנושא.

היו"ר אי רובינשטיין:

נרשום לעצמנו שזה מה-1 במאי, ואנחנו רושמים בפנינו הודעה שמהיום ועד ה-1 במאי לא תינקט שום פעולה נגד קברניט בניגוד לתקנות אלה.

הוספת תקנה 21ג  
"3. אחרי תקנה 21 ב לתקנות העיקריות יבוא:  
21ג (א) לא ישמש אדם טייס יחיד בטיסה מסחרית בכלי טיס קטן, ולא יעסיק מפעיל טייס בטיסה כאמור, אם מלאו לטייס 60 שנה.  
(ב) על אף האמור בתקנות משנה (א), רשאי אדם שמלאו לו 60 שנה אך טרם מלאו לו 65 שנה, לשמש טייס יחיד בכלי טיס קטן, ורשאי מפעיל כלי טיס להעסיקו כאמור, ובלבד שהטיסה מבוצעת רק בתחום מרחב הפיקוח התעופתי של ישראל, כאמור בפרק השלישי של תקנות ההפעלה."

כאן היתה התנגדות למה אתם מגבילים את זה.

י' לבנה:

אני ממינהל התעופה, ממונה על התקינה. בסעיף זה אין שינוי לעומת נוסח שקיים היום ומשמש היום.

ע' טלמון:

אני לא עורך-דין, אלא אני מהנדס וטייס בזמן חלקי, אבל בדיעבד, עוסקים אנשים בטיס מעל הגיל הזה. אין שום סיבה בעולם, על סמך שדה ניסוי אדיר שקוראים לו ארצות-הברית שיש בו 665 אלף טייסים, מהם 71 אלף מעל גיל 60 - אין סיבה רפואית שהיא גורם לתאונות.

הצגתי את הנתונים בפני משרד התחבורה, הצגתי את הנתונים בפני מינהל התעופה האזרחית. העובדה שיש תקנה, הראיה שעושים דבר היובי מאד ומעלים את גיל הקברניטים.

אנחנו מדברים כאן על טייסים במטוסים קטנים עד תשעה מושבים. אנחנו מדברים על פעילויות כמו ריסוס, כמו הדרכה, כמו בחינה - אין שום סיבה, ואני רוצה להזכיר לאדוני ולאחרים שכאשר היה צריך להטיס את ה"ספידפייר" השחור ביום העצמאות ה-50 של מדינת ישראל, חיל האוויר בחר את דני שפירא בן ה-73 להטיס את המטוס.

אי ירקוני:

ראשית, מדובר כאן על הגבלות בטיסה מסחרית. ב-1998 יודעים לקחת אזידון זלטוס בשבת, אין מה שמונע.

דובר:

השר מונע.

אי ירקוני:

דיברתי על האספקט של טיסה פרטית. כאן מדובר על טיסה מסחרית. הסיבה שהשינוי הזה מופיע כאן - לא רק שאין החמרה, אלא שיש כאן הקלה.

בתקנה הקודמת דובר על "ללא נוסעים".

ד' יערי:

לא, אתה טועה.

היו"ר אי רובינשטיין:

תן למר ירקוני לסיים את ההסבר שלו. אנחנו לא נפתח דבר חדש. אם אין כאן החמרה, אני לא אפתח אותו.

מ' סיטון:

נוסח התקנה הקודמת מדבר על מטוס קטן בטיסה מסחרית עם נוסעים, ועכשיו מדובר על כלי טיס קטן, בלי הבחנה עם נוסעים או ללא נוסעים. זה השינוי, ויש שינוי.

היו"ר אי רובינשטיין:

אז יש החמרה.

מ' סיטון:

יש שינוי. זו לא החמרה, זה שינוי. טיסה מסחרית גם עם נוסעים, גם ללא נוסעים, עם מטען, ללא מטען.

אי ירקוני:

מה שנעשה כאן בעצם זה אישור רף לטיסה מסחרית כמו לגבי קברניטים.

היו"ר אי רובינשטיין:

אנחנו נאשר את זה. לגבי הבקשות שיש לך, נדון בהן בהזדמנות אחרת. ברגע שיש הקלה, זה עונה על הבעיות. לא נפתח את הנושא מחדש, גם אין לנו חומר שמאפשר לנו לבדוק זאת.

עי טלמון:

החומר הוגש.

היו"ר אי רובינשטיין:

ועדת הכלכלה לא יכולה לטפל בזה כעת.

גברת סיטון, תסבירי את סעיף 4.

מ' סיטון:

פרק 11 לתקנות הטיס - רשיונות לעובדי טיס, הוא הפרק שעניינו טבלת דרישות רפואיות לשם קבלת תעודה רפואית.

אנחנו מבצעים מספר תיקונים שמנה אותם השר בצמוד לעליית הרף מ-60 ל-65. בטבלה הראשונה -11.1 - כתבנו:  
" (א) לצד "טייס תובלה-נתיבי אזיר" בטור "מעל גיל 40" לצד "6" יבוא "\*\*\* (שתי כוכביות)".

לצד הפרק שעוסק בטייס תובלה-נתיבי אויר, יש רובריקה שהיא הבדיקות הרפואיות: בדיקות כלליות, בדיקות ראייה ובדיקות שמיעה, ולאחריהן מנויה תקופת התוקף המירבית של התעודה בחודשים.

ברובריקה הזאת של תקופת התוקף המירבית יש "עד גיל 40" ו"מעל גיל 40". כשאנחנו מדברים על "טייס תובלה-נתיבי אויר" שהוא טייס המפקד שהעלינו את רף הגיל שלו, בטור של "מעל גיל 40", לצד הגיל שמנוי כל שישה חודשים תבוא בדיקה, אנחנו מוסיפים שתי כוכביות, כשאחר כך אנחנו נותנים תוכן לכוכביות, שהמקרא שלהן הוא ש"תקופת התוקף המירבית של התעודה בחודשים, לטייס מפקד המחזיק ברשיון טייס תובלה - נתיבי אויר, שמלאו לו 60 שנים, ...תהא ארבעה חודשים". קרי, במקום שכל שישה חודשים הוא יעבור בדיקה רפואית-פעמיים בשנה, הוא יעשה אותה כל ארבעה חודשים - שלוש פעמים בשנה.

נ' דהן:

וכל פעם הוא ישלם 331 שקל.

מ' סיטון:

כפוף לתקנות.

נ' דהן:

אם כבר את מטילה עליז חובת בדיקות רפואיות, תעשי לו הנחה בעלות. אני מסכים עם הבדיקות הרפואיות, אבל למה צריך עלות?

שר התחבורה ש' יהלום:

כקברניט הוא מקבל גם שכר יותר גבוה, קח את זה בחשבון.

היו"ר אי רובינשטיין:

אתם מצאתם שיש צידוק לכך?

מ' סיטון:

כן.

תקנת משנה 1ב. - אותו דבר לגבי נזוט טייס - בטור "מעל גיל 40", במקום 12 יבוא 6 במנין החודשים של תקופת התוקף המרבית, ובמקום טכנאי טיס יבוא טכנאי טייס - זהו תיקון של טעות שהיתה. בטור "מעל גיל 40", במקום 12 שהם 12 החודשים, יבוא שישה.

ר' אלול:

בענין הבדיקות התקופתיות, שלוש פעמים בשנה - כך זה נהוג במדינות אחרות?

מ' סיטון:

ברובן.

ד' יערי:

לא ברור למה הכנסתם את נזוט טיס לטכנאי טיס.

דובר:

תיקון טעות.

היו"ר א' רובינשטיין:

יש התנגדות או הערות לענין זה?

מ' סיטון:

טבלה 11.2 עניינה טבלת תדירות בדיקות וסוגי בדיקות לכל דרגת בריאות. פרק זב. הוא פרק של דרגת בריאות שעוסקת ב"בדיקה גופנית כללית". בטור ש"מעל גיל 40" אחרי המונח "בדיקה חוזרת" אנחנו מוסיפים שתי כוכביות, ושוב יש להן מקרא: "לגבי טייס מפקד המחזיק ברשיון טייס תובלה - נתיבי אויר שמלאו לו 60 שנים תערך בדיקה גופנית כללית חוזרת כל ארבעה חודשים", שוב בהתאמה לתזקף תעודה שמנינו אותה ב-1.1.1.

סעיף התחילה הוא כפי שדיברנו קודם לכן.

ח' ברנדס:

חנינה ברנדס. אדוני היושב-ראש, מאחר שיש הערה אחת בעצם לתקנות - היא ב-21א(א), אנחנו, בשם הטייסים, מציעים להחליף את המילה "ן" במילה "או", זה יפתור את כל הבעיות ולא יצטרכו לדון בכך בכלל:

שר התחבורה ש' יהלום:

לא נדון. מנסחים, קיבלנו החלטה עקרונית.

מ' סיטון:

זו ההערה של אתי.

צ' יוזנט:

משרד המשפטים יכריע.

היו"ר א' רובינשטיין:

עורך-דין חנינה ברנדס, את מי אתה מייצג?

ח' ברנדס:

את טייסי אל-על.

מ' סיטון:

סליחה, יש לנו עוד מערכת תקנות שקשורה בתיקון.

ל' זרון:

תקנות לידיעה.

היו"ר אי רובינשטיין:

כל דבר בעתו.

אי בנדלר:

אני רוצה להעיר לגבי התחילה. דווקא כאן, אני לא בטוחה שכדאי לקבוע תאריך, אלא אם כן אתם בטוחים שזה יתפרסם עד ה-1 במאי, משום שעלול להיות אחרת שתתני תוקף וטרואקטיבי לענין צורך תכופ יותר בבדיקות דפואיות לטייסיים שעכשיו במקום כל שישה חודשים...

אי ירקוני:

אבל הם ממילא לא יוסמכו כקברניטים אם זה לא יתפרסם, כך שזה לא משנה.

אי בנדלר:

אני מציעה, אם כך, שהוועדה תקבע שגם התחילה של התקנות תהיה ב-1 במאי, כדי שיהיה ברור ממתי הן חלות.

אי ירקוני:

צריך תקופת מעבר של חודשיים, למען האמת, כי זה יכול לבוא בארבעה חודשים וחודשיים אחרים...

אי בנדלר:

מה אתה מציע?

אי ירקוני:

תקופת מעבר של חודשיים.

אי בנדלר:

דהיינו?

אי ירקוני:

הנושא של הבדיקות כאילו צריך לחול חודשיים אחרי, כי עלול להיות מצב שקברניט עשה בדיקות לפני כמה חודשים ויזום, זעכשיו הוא הוסמך כקברניט...

היו"ר אי רובינשטיין:

אני אכתוב את זה.

סעיף 4 מתקבל כנוסחו.

סעיף 5: "תחילתן של תקנות אלה..." - איזה תקנות אתה רוצה להכניס ב"למעט"?

אתה רוצה את סעיף 4 מה-1 ביולי, נכון?

זעדת הכלכלה  
18.4.99

אי ירקוני:

הנושא של הבדיקות יכול לתפוס אדם שהוא מוסמך...

היז"ר אי רובינשטיין:

אני שואל אותך מה אתה רוצה.

אי ירקוני:

חודשיים אחרי.

היז"ר אי רובינשטיין:

תחילתן של תקנות אלה ביזום 1 במאי, תאריך עברי, 1999, למעט  
סעיף 4 שתחילת תוקפו ב-1 ביולי 1999. תחליטו ביניכם מה אתם  
רוצים.

גברת סיטון, מר ירקוני, אתם מסכימים ביניכם על זה?

דברים:

כן.

היז"ר אי רובינשטיין:

אם כן, זהו סעיף התחילה.

ג. תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה) (תיקון), התשנ"ט-1999

ל' זרון:

עכשיו עוברים לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיס).

נ' דהן:

זה אותו דבר.

היו"ר א' רובינשטיין:

אנחנו מאשרים את תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיס) (תיקון), התשנ"ט-1999, לידיעה.

תודה רבה, הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 15:40.