

איגוד קציני בטיחות מקצועיים בתעבורה
באמצעות עוה"ד ניסים עזרן ואח'
מרח' כנרת 5, בני ברק, מגדלי ב.ס.ר 3
טל': 03-6932029; פקס: 03-6932059

המערער

- נ ג ד -

1. תעבורה על בטוח (2007) בע"מ
2. קבוצת רמת בטיחות בע"מ
3. טיקו תנועה בטוחה בע"מ
באמצעות עוה"ד ניר בחרי
מרח' ערעור 9, מודיעין (בית שמעון, קניון עזריאלי מודיעין)
טל': 02-6588680; פקס: 03-5757473
4. משרד התחבורה
5. מנהל גף קציני בטיחות במשרד התחבורה
6. ראש אגף מטענים ומל"ח
7. "הרשות" כהגדרת מונח זה בתקנה 579 לתקנות התעבורה
באמצעות פרקליטות המדינה
רח' צלאח א-דין 29, ירושלים
טלפון: 02-6466194; פקס': 02-6467011
8. הכנסת
באמצעות הלשכה המשפטית של הכנסת
קריית בן גוריון, ירושלים
טל': 02-6408636; פקס': 02-6753495

המשיבים

הודעת עדכון מטעם הכנסת

בהתאם להחלטת בית המשפט הנכבד מיום 16.7.2018, ובהמשך להודעת העדכון מטעם הכנסת מיום 15.7.2018, מתכבדת המשיבה 8 (להלן: **המשיבה**) להגיש הודעת עדכון נוספת לגבי התקדמות הטיפול בתקנות התעבורה בנושא קציני בטיחות, כדלקמן:

1. בהמשך להודעת העדכון האחרונה, תבקש המשיבה לעדכן כי ביום 1.8.2018, תוך תקופת פגרת הקיץ של הכנסת, התקיים דיון נוסף בתקנות בוועדת הכלכלה. הוועדה המשיכה את דיוניה בתקנה 585(א) שעניינה תפקידי קציני הבטיחות ואישרה סעיפים 13-15.
2. יצוין, כי יו"ר הוועדה, חה"כ איתן כבל, ציין במהלך הדיון כי עם פתיחת כנס החורף של הכנסת, בכוונתו לקדם את הדיון בתקנות ולדון בסעיפים הנוגעים לאופן ההעסקה של קציני הבטיחות.

העתק פרוטוקול הדיון בוועדת הכלכלה מיום 1.8.2018 מצורף ומסומן **מש/1**.



אביטל סומפולינסקי, עו"ד
ממונה על ייצוג הכנסת בערכאות

היום: ד' באלול, התשע"ח
15 באוגוסט, 2018



**פרוטוקול מס' 825
מישיבת ועדת הכלכלה
יום רביעי, כ' באב התשע"ח (01 באוגוסט 2018), שעה 10:30**

סדר היום:

תקנות התעבורה (תיקון מס'...), התשע"ז-2016, בדבר תפקידי קצין הבטיחות

נכחו:

חברי הוועדה:

איתן כבל – היו"ר
עבד אל חכים חאגי' יחיא

מוזמנים:

ישעיהו אברהם	– מנהל גף קציני בטיחות, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
אפי רוזן	– מנהל אגף הרישוי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
סיגלית ברקאי	– לשכה משפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
אבישי פוני	– קצין בטיחות ראשי בתעבורה אגף החשב הכללי, משרד האוצר
דרור וגשל	– יעוץ וחקיקה, משרד המשפטים
פריד אבו תאיה	– מפקח ארצי לתחבורה, משרד העבודה הרווחה והשירותים החברתיים
דנה ימינחה	– ראש מדור יעוץ וחקיקה אגף התנועה, המשרד לבטחון פנים
משה כהן	– ראש מדור תאונות דרכים אגף התנועה, המשרד לבטחון פנים
מאיר אלרם	– מנהל אגף תיאום גורמי חוץ, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים
צביקה דן	– המשנה למנכ"לית ומנהל חטיבת המבצעים, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים
לילך מור	– עוזרת משפטית, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים
גבי בן הרוש	– יו"ר, מועצת המובילים והמסיעים
יוסף זיסקינד	– בוחן תנועה, קווים, מפעילי התחבורה הציבורית
שריף חירבאוי	– קצין בטיחות נתיב אקספרס, מפעילי התחבורה הציבורית
לחוד לחוד	– קצין בטיחות נתיב אקספרס, מפעילי התחבורה הציבורית
איתי בוימן	– כלכלן, איגוד לשכות המסחר
דורון אברג'יל	– מנהל, איגוד לשכות המסחר
יהודה בר אור	– יו"ר, ארגוני המוניות
מנשה אלמסי	– חבר ועד, ארגוני המוניות
שמעון סודאי	– יו"ר האיגוד, איגוד קציני בטיחות מקצועיים בתעבורה
ניסים עזרן	– יועץ משפטי, איגוד קציני בטיחות מקצועיים בתעבורה
עודד שאולוף	– חבר הנהלת האיגוד, איגוד קציני בטיחות מקצועיים בתעבורה
אלעד נצר	– רכז תחבורה, התאחדות התעשיינים
נמרוד הגלילי	– מנכ"ל, הארגון להשכרת רכב וליסינג
גיא צפרוני	– מזכיר הארגון, ארגון מנהלי תחבורה בישראל
יגאל רסקין	– מזכיר הארגון, ארגון מנהלי תחבורה בישראל
נועם קום	– יו"ר פורום נוהגים הייטק, פורום נוהגים היי-טק
אבינועם צדוק	– קצין בטיחות בתעבורה, קציני בטיחות בתעבורה
אורי חדד	– ראש תחום קציני בטיחות עצמאים, ארגון קציני בטיחות עצמאים
שמעון לוקמן	– קצין בטיחות בתעבורה, ארגון 15 דקות, ארגונים לקידום התחבורה הציבורית
יהושע שדה	– מנכ"ל, ארגון חברות ההסעה

– מנכ"ל שלמה, SIXT חברות ליסינג	דידי רוזנפלד
– מנהל אגף לוגיסטיקה, מגן דוד אדום	ערן בן חורין
– רכז ועדת רכב, מרכז המועצות האזוריות	ספי יוסף דיין
– מנכ"ל אמקו ים, חברת אמקו ים	אבי סייג
– סמנכ"ל תפעול, תחבורה בדרך שלנו	יוסי בוחבוט
– מנהל אקדמי תחבורה, ITS ישראל- מערכות תבוניות בתחבורה	משה בקר
– נהג אוטובוס, נציגי נהגי אוטובוס	גדי אברהם
– עמותת תנו יד לחרש נכים למען נכים	דן מיכאל קדרון

ייעוץ משפטי:
מרב תורגימן

מנהל/ת הוועדה:
לאה ורון

רישום פרלמנטרי:
יפעת קדם

תקנות התעבורה (תיקון מס'...), התשע"ז-2016, בדבר תפקידי קצין הבטיחות**היו"ר איתן כבל:**

שלום לכולם, בוקר טוב. גברתי מנהלת הוועדה, היועצת המשפטית, דובר, רשמת, אורחים נכבדים, לכבוד הוא לנו להיות השידור הראשון של חברת אר. ג'י. אי. היא הולכת לנהל לנו את ערוץ הכנסת. אנחנו מאחלים לכם בהצלחה, בהצלחה, בהצלחה. אני מקווה שאם לא כל העובדים הנוכחיים יקלטו באר. ג'י. אי, בערוץ הכנסת, לפחות רובם המכריע. עשייתם עבודה מדהימה, עבודה יוצאת מן הכלל. יש ביניכם אנשים שאנחנו אוהבים. נהיינו חברים - מהצלמים, המאפרות, המאפרים, כל הצוות מא' ועד ת'. באמת תודה. אני אומר את זה בהתרגשות. תמסרו תודה לכולם. מכל הלב אני אומר את זה, בוודאי בשמי. אנחנו מאחלים, כפי שאמרתי, לאר. ג'י. אי בהצלחה בכניסתם לאתגר הגדול הזה. אני מקווה שהם יצליחו להרים עוד מדרגה את ערוץ הכנסת. באמת תודה רבה לכם.

האמת היא שלא התגעגעתי אליכם, אפילו בכלל לא. תשמע, גילוי נאות אני רוצה לעשות, שלא מישוהו יחשוב שהשתפכתי מגעגועים אליכם. קודם כל, אנחנו כאן. אני רוצה לקבוע את סדרי הדיון. הדיון יתקיים עד לא יאוחר מהשעה 13:30, שיהיה ברור. יש מצב שאני אפילו אסיים אותו ב-13:00, אם אני אראה שאנחנו מתקדמים כמו שצריך.

גברתי מנהלת הוועדה, גברתי היועצת המשפטית, אני רוצה כבר שיירשם בפרוטוקול, הנושא הראשון שיידון עם חזרתנו מפגרת הקיץ יהיה נושא העסקה. נושא העסקה הוא נושא חשוב. האמת היא שזה הנושא שרוב האנשים נמצאים כאן סביבו, מבלי להמעיט כהוא זה מהערכים המרכזיים בהם אנחנו עוסקים, שזה מה הוא תפקידו של קצין הבטיחות. זה נושא לא פחות חשוב.

בוודאי רובכם יודעים מאיפה אני בא. התמודדתי ליושב-ראש ההסתדרות, תמכתי בשלי לתפקיד יושבת-ראש ההסתדרות. נושא העובדים מאוד מאוד קרוב לליבי. אני מקווה שנצליח להוציא מתחת ידנו החלטה מאוזנת ונכונה, כמו שכבר כתוב בגמרא: "זה נהנה וזה לא חסר". כיוון שהנושא של קציני בטיחות הוא גדול מסך חלקיו, הוא מצריך טלטלה. אני אומר שהוא מצריך טלטלה, כיוון שבעולם החדש מקומו של קצין הבטיחות הוא לא רק לתקן פנצ'רים או דברים מהסוג הזה, הוא עולם תוכן שלם. זה עולם שבו הטכנולוגיה מאוד התקדמה. זה לא שאתה מכניס את הראש, מחליף איזה בורג ואומר "יאללה סעי". היום במכוניות הכל ממוחשב.

קצין הבטיחות הוא סוג של רגולטור בתוך התהליך הזה, הרבה מעבר למי שבא ועוסק וצריך להחליף. הוא בעצם הסמכות העליונה. אנחנו יודעים מה קורה בעולמות תוכן שבהם קצין הבטיחות תלוי באחרים. זה מסובך מאוד מאוד מאוד. אנחנו רוצים לייצר, ואת זה אני אומר לך כי אתה נציג הממשלה, חברי אפי, מעמד יותר חזק לקצין הבטיחות. זו אחת המשימות שאני שם לעצמי. עשינו את זה בעולמות תוכן אחרים: בעולם הבנקאות, בחוק נתוני אשראי. זה עולם תוכן אחר, אבל זה כמעט אותו דבר. שם הממונה על זכויות הפרט היה זה שהכניס בדרך כלל את האוטו לחנייה. לפעמים, אם היה זמן, הוא עסק בעניין של זכויות הפרט. זה היום עולם תוכן ענק. אותו דבר אני רוצה כאן. יש היום ציים גדולים, יש עולם של משאיות. כולם היום בלחץ, רוצים לעמוד. קצין הבטיחות יודע שאם מקומו לא בטוח, הוא יכול - - אנחנו מכירים את זה בכל מקום, זו לא המצאה רק של קציני בטיחות. כמו שאמרתי לך במשפט האחרון, חשוב לי לקבע את מעמדו של קצין הבטיחות. אני מקווה שעד שתחזרו תחשבו איך אנחנו הופכים אותו לכוח מרכזי בתוך כל התהליכים האלה. בכמה מכוניות ישראל מלאה היום?

קריאה:

3.5

היו"ר איתן כבל:

כמה מתוכן בעולמות - - ?

קריאה:

הכבדה?

היו"ר איתן כבל:

היא לא חייבת להיות כבדה, היא גם יכולה להיות בליסינג, כמו אצל קצין הבטיחות של הכנסת.

קריאה:

חצי מיליון.

היו"ר איתן כבל:

אלה מספרים עצומים.

קריאה:

ככל שהמיקוד שלו הוא להתעסק בכללים טכניים, לא בעניין האנושי, שזה בהחלט כיוון - -

היו"ר איתן כבל:

לזה אני מתכוון.

שמעון סודאי:

חוץ מהחצי מיליון, יש על כל רכב 4 - -

היו"ר איתן כבל:

בסדר גמור, חברים. אני חוזר אל תוך התהליך. גברתי תאמר היכן אנחנו אוחזים – ונמשיך.

מרב תורג'מן:

אני רק אזכיר שבישיבה אחת לפני אחרונה אדוני החליט לדון, כמו שאמרת, בתפקידי קצין הבטיחות. הוועדה החלה בדיון בתקנה 585(א) שעניינה תפקידי קצין בטיחות. פסקאות (9) עד (12) אושרו. בדיון הקודם הובא נוסח חדש לפסקה (13). הדיון בה הסתיים, למיטב זכרוני, אך היא טרם הוצבעה. הוועדה גם דנה בפסקאות (14) ו-(15). היא דרשה מהמשרד לקבל נוסחים מתוקנים, היא דרשה לבחון באופן מקצועי את הדרישות שבטפסים שבתוספת. אני מציעה שהמשרד יציג את השינויים בפסקאות (14) ו-(15), את השינויים שבתוספת, ואז מפה אפשר יהיה להמשיך.

היו"ר איתן כבל:

מה אתה אומר, אפי?

אפי רוזן:

זה בסדר גמור, אנחנו מתואמים.

קריאה:

הייתה גם החלטה על כך שיושבים איתנו, רק שלא ישבו איתנו.

סיגלית ברקאי:

אני אקריא את הנוסח המתוקן שעשינו לפסקה (14) ו-(15).

(14) לבצע, אחת לחודש, בדיקת תקינות המערכות וקיומם של המסמכים שבאוטובוס, ברכב ציבורי, וברכב מסחרי החייב ברישיון מוביל, ולמלא את הטופס המתאים לסוג הרכב כפי שמובא בחלק ג' בתוספת השלוש ערה, וזאת לאחר שנערכת לרכב בדיקת תקינות על ידי קצין הבטיחות או על ידי מוסך כמפורט בפסקה (13) או על ידי מכון רישוי בהתאם לצרכי הבדיקה הנדרשת, ובתום הבדיקה יאשר בחתימתו על גבי רישיון ההפעלה או רישיון המוביל, לפי סוג

הרכב, את תקינות הרכב;

אפי רוזן:

אם אדוני זוכר - -

היו"ר איתן כבל:

אני זוכר.

אפי רוזן:

אמרת שלאשר מטיל נטל רב מידי.

היו"ר איתן כבל:

אני אזכיר לכם, וזה מתקשר לגמרי עם הפתיחה שלי, שקצין הבטיחות, לא שהוא לא צריך לדעת איך לעשות וכו', זה בוודא ובוודאי. אני אזכיר לכם שאחד הדברים שאנחנו התווכחנו עליהם בפעם הקודמת זה על מה הוא יכול לראות בעין, אלה דברים הוא יכול לראות בעין מבלי להעלות את זה על המגביה, על הליפט. כשבא קצין בטיחות, הוא מסתכל, הוא רואה. לפעמים אתה רואה שהגלגל צריך להיות מוחלף.

אפי רוזן:

זה מה שנקרא מימוש וראייה בלבד.

היו"ר איתן כבל:

נכון.

מרב תורג'מן:

אדוני, אני מציעה שאולי נעבור לתוספת.

סיגלית ברקאי:

כל הבדיקות מפורטות בטפסים של התוספת. עברנו על כל הטפסים. בדקנו באיזה בדיקות נדרש משהו שהוא קצת יותר מורכב מבדיקה ויזואלית.

היו"ר איתן כבל:

אני רואה שהורדתם בלמים, רפידות, דיסקיות. אתה רואה אם יש נזילת שמן.

אפי רוזן:

אם אתה רואה, זה בסדר. אם לא ראית והייתה, לא עשית שום דבר לא בסדר.

קריאה:

על בדיקת שלדה?

עבד אל חכים תאג' יחיא (הרשימה המשותפת):

אתה לא יכול להבטיח את זה.

היו"ר איתן כבל:

בדיקת שלדת הרכב (בעין) ונזילות לסוגיהן, רצועות גלויות (יובש תקינות), מפלסי נוזלים (שמן מנוע, שמן בלם, נוזל קירור), צמיגים (בעין), תאורה (חניה, בלימה, ערפל ראשיים, איתות, רוורס), אביזרי בטיחות (מטף, אפרוד זוהר, משולש, מגבה). יש הערות?

גבי בן הרוש:

אני מצטער פה, חבריי, נותנים לכם לחתום על טפסים, עשו אתכם מכונאים, מכוני רישוי. אם אני אתייחס לדוח של המשטרה רק מלפני שבוע, 1,800 משאיות הורדו מהכביש עם ליקויי בטיחות חמורים. אני לוקח בחשבון שלגבי 50% המשטרה טעתה. אותן משאיות קיבלו אישור חודשי מקצין הבטיחות על כך שהכל תקין.

שמעון לוקמן:

או שכן, או שלא.

אפי רוזן:

גבי, רק הערה קטנה למה שאתה אומר. שים לב על איזה סוג רכב הנספח הזה מדבר.

היו"ר איתן כבל:

אל תטעה, הוא צודק. אני אומר את זה מעבר לעניין הזה.

מרב תורג'מן:

יש להם את הטופס שלהם שמותר להם - -

היו"ר איתן כבל:

יקירה, בואי נעשה סדר. בואו לא נצא מתוך עולמות התוכן. נתתי לגבי להתייחס, אני מכבד אותו. גבי, עצור כאן. אני אתן לך את האפשרות להתייחס. בוא נלך בצורה שיטתית. יש את עולם התוכן של הרכבים הפרטיים, יש את עולם התוכן של המשאיות והאוטובוסים. כמובן שכל שהרכב יותר גדול כך אפקט הפגיעה שלו הרבה יותר גדול, אפקט ההיפגעות שלו, כמו אוטובוס שמוביל אנשים. צריך להתייחס לכל דבר בצורה שונה. יש אלמנט נוסף, וזה האם בחברת משאיות שבה קצין הבטיחות, בהנחה שיש לו "סטנדינג", בהנחה שיש לו מעמד בתוך החברה, כתב שהרכב הולך למוסד, מנהל העבודה יכול לומר: הי, אח שלי, שום מוסד, אני צריך בעוד - -

עבד אל חכים חאג' יחיא (הרשימה המשותפת):

יש לי סדר יום, אני חייב להגיע.

היו"ר איתן כבל:

יש לי סדר יום, אני חייב להגיע, לא מעניין אותי עכשיו.

גבי בן הרוש:

אדוני היושב-ראש, אני מוביל את חוק קציני בטיחות משנת 97.

היו"ר איתן כבל:

מלווה.

גבי בן הרוש :

מלווה. הבאתי חקיקה שמדברת על כך שלכל משאית מעל 10 טון יהיה קצין בטיחות. זה בגלל המערב הפרוע שקרה במדינת ישראל עם התאונות והנפגעים. הוקמו ועדות חקירה, יש המלצות, יש מחקר של ועדת כנסת, רק אני לא רואה שיש התייחסות. במקום שקצין הבטיחות יתעסק עם הגורם האנושי, הוא מתעסק עם דבר שאין לו מושג ואין לו הבנה. אם אדוני רוצה להעביר את התקנה הזאת, אין בעיה, אבל שתהיה אחריות פלילית על משאית או אוטובוס שנוסעים באישור קצין בטיחות. אי אפשר לברוח מאחריות. תקנה 585 אומרת שהוא ימליץ למנהל. להזכיר לכל חבריי פה, 50% מכלי הרכב, אם לא 60%, הם לא ציי רכב, הם בבעלות פרטית. קצין הבטיחות מאשר בטלפון. בקשה, להטיל עליהם אחריות. אתם רוצים להיות מוסכניקים? אנחנו בקדמה, אנחנו בטכנולוגיה.

היו"ר איתן כבל :

קודם כל, תודה. אני רוצה להזכיר לך שאתה מתכתב לגמרי עם הפתיחה שלי, עם הדברים שאמרתי בפתיחה. עם כל הכבוד, לפי שיטתך כל אחד יכול להיות קצין בטיחות. הוא לא צריך להבין כלום, הוא לא צריך לעשות כלום. קצין בטיחות צריך להבין ברכבים שהוא בודק אותם. הוא לא מוסכניק. אם אני עומד מול הרכב, הדבר היחיד שאני יודע לעשות זה להחליף גלגל. הגלגלים היום זה כבר לא כמו שהיה פעם, זה סיפור בפני עצמו. אין סתירה בדברך. בעיקרון אני מקבל, רק אני אומר לך שבנקודה הזאת אין דבר כזה שיהיה קצין בטיחות שלא מכיר את עבודתו, שלא מכיר את הרכב. חלק מהעניין זה הצורך לצאת להשתלמויות, ללמוד התפתחויות כאלו ואחרות. קשה היום מאוד, אני מודה, ככל שהטכנולוגיה מתקדמת, להבין מרק לראות.

עבד אל חכים חאג' יחיא (הרשימה המשותפת) :

יש היום את המחשב.

היו"ר איתן כבל :

נכון, אתה מכניס אותו לתוך מוסך, אתה מחבר אותו למחשב, עושה לו את הדיאגנוזה.

שמעון סודאי :

מה זה עוזר, אדוני, אם הנהג לא מקבל הדרכה?

היו"ר איתן כבל :

זה בדיוק מה שאני אומר, שמעון, שהוא צריך לצאת להדרכות. נקודה נוספת, שהיא הכי הכי, זה שאם החתימה שלו לא הופכת להיות חתימה מחייבת, אם הוא לא אומר: אדוני, הרכב מושבת עד לטיפול ב-א, ב, ג' ו-ד', לא עשינו כלום. אז נכון, לא כל רכב חייב להיות מושבת רק כי המגב שלו בקיץ לא עובד. אתה חונן לאדם דעת ומלמד לאנוש בינה, גבי.

גבי בן הרוש :

הוא רוצה סמכות? אין סמכות בלי אחריות.

היו"ר איתן כבל :

זה כמו שגלגל של משאית מתפוצץ בכביש 6. אינני יודע אם זה נובע מזה שהיא עולה על איזה שהוא מוקש. במשאיות קשה יותר שזה יקרה מאשר במכונית פרטית, זה צריך להיות באמת משהו רציני. זה יכול להיגרם מכך שהיה צריך להחליף את הצמיג.

עבד אל חכים חאג' יחיא (הרשימה המשותפת) :

יכול להיות שהוא בדק בתחילת החודש והתאונה הייתה ב-25 לחודש. צריך גם פרופורציה מסוימת.

אפי רוזן:

אני אגיד פה מילה לגבי ולאנשים. אנחנו, לדעתי, טועים. גבי, גם לקצין הבטיחות וגם לבעלי החברה מתקיימת אחריות פלילית בכל אחד מהדברים שאמרת. יגידו לך משפטנים חכמים פה שבין קיומו של סף פלילי לבין היכולת ליצור הווייה שתביא לאישום פלילי המרחק הוא רב. אתה טועה בבקשה. האחריות הפלילית קיימת. אנחנו מתכוונים - הודענו לוועדה, היושב-ראש קיבל - להטיל בחקיקה ראשית סנקציות. בענישה יש שני פרמטרים: מידיעות העונש ועומק העונש. זה לא קשור לזה. יש אחריות פלילית. זה לא העניין פה בכלל. זה שיש אחריות פלילית לא אומר שכל קצין בטיחות ילך לבית משפט.

גדי אברהם:

אני נהג אוטובוס. אני לא יודע כמה קציני בטיחות בתעבורה שראו את תקנה 168, שזו תקנה של שעות נהיגה ומנוחה, פנו אי פעם לבעל החברה או לנהג. בשביל זה הם מקבלים את הטכוגרף. את דסקית הטכוגרף הם מקבלים פעם בחודש. הם בכלל פנו לנהג, הוציאו מכתב, הודיעו למשטרה?

שמעון סודאי:

ועוד איך עשו את זה.

אפי רוזן:

לא הבנתי מה אתה רוצה להגיד.

גדי אברהם:

אני לומד להיות קצין בטיחות בתעבורה. אני רוצה להגיד שגבי צודק, צריך שתהיה אחריות פלילית על בעל החברה וקצין הבטיחות.

מרב תורג'מן:

יש אחריות פלילית.

גדי אברהם:

ביחד. היום נהג האוטובוס נעצר. הוא מקבל את הדוח. בעל החברה לא מקבל כלום.

היו"ר איתן כבל:

גדי אברהם, יצאנו מהנתיב, אנחנו לא בנתיב. אני אסיים להקריא את התוספת, אחר כך תתייחסו לעניין התוספת.

תקינות מגבים; נסיעת מבחן, לרבות בדיקת מערכות היגוי (תפוחים, סרנים וקפיצים). טופס 13 גם צריך להקריא?

מרב תורג'מן:

כן. הטופס שכרגע הקראת מדבר על רכב פרטי ועל רכב מסחרי עד 9,999 קילוגרם. הטופס הבא מדבר על אוטובוס. לאחר מכן יש התייחסות למונית, אחר כך משאית. יש 4 טפסים.

שמעון סודאי:

זה צריך להיות עד 3.5, לא עד 10. יש תקינה אירופאית שאומרת שרכב פרטי זה עד 3.5, 4 טון. אתה לא יכול לשים את זה ואת זה ביחד. זה לא עובד ביחד.

שמעון לוקמן:

על זה בדיוק נעצר העניין בדיון האחרון. נועם בא ואמר - באיזה שהוא מקום בצדק - שדינו של רכב 3.5 ודינו של רכב 9,999 הוא לא אותו דבר. זה אפילו לא אותה תקינה. אנחנו מנסים ללכת לתקינה האירופית.

אני אתן דוגמה הכי קלה. כולם צועקים על בלמים, על בלמים שלא עצרו. ברכב מעל 8 טון הבלמים הם בלמי אוויר. כל מערכת הבלימה, כל ההפעלה וכל אופן הבדיקה שונים לחלוטין. זה לא שונה ממשאית.

מרב תורג'מן:

השאלה אם צריך לבדוק את אותם מרכיבים. יכול להיות שהבדיקה היא שונה, אבל הבלמים - -

שמעון לוקמן:

גברתי, אני לא נכנס למה בודקים, על זה לא דיברנו, אבל הערך של לחבר את שני הדברים ביחד - -

היו"ר איתן כבל:

חברים יקרים, מה חפרתם לי עכשיו כולכם? אנחנו כבר פה עושים חפירות 1914. בסך הכל מנסים להגדיר את המינימום. עדיין לא אמרנו, לא קבענו. יש איזה מינימום נדרש. לפני שאתה יוצא לסיור בצבא, לפני שאתה מוציא את הרכב מתוך הבסיס, מעמידים לך אותו במקום ישר, אתה בודק שמן, אתה בודק מים. זה עדיין לא אומר שהאוטו תקין. יש איזו שהיא פעולה מינימאלית שאתה נדרש לעשות לפני שאתה יוצא, זה הכל. אנחנו פה מנסים לקבוע כללי יסוד. ברכבים המתקדמים של היום, עד שאתה לא מביא אותו למוסך ומחבר אותו למחשב שעושה לו את הדיאגנוזה של מה שקורה שם, אתה יכול להסתכל על זה שעה, להגיד: לדעתי זה פה, לדעתי זה פה, לדעתי כאן, לדעתי כאן. גם אנחנו היינו במוסכים שאנשים אמרו את דעתם, רק שהיום דעתם לא נחשבת עד שהאוטו לא מתחבר לתוך המערכות. די, די, די.

נועם קום:

חבר הכנסת כבל, בוא תזכור שאתה מייצר פה תקנות שיהיו לאורך הרבה שנים. אתה בא ואומר שהכל פה הולך להיות תכנים חדשים. אנא מכם, אם כבר עושים תוספת של מגוון של סוגי רכבים, סווגו את זה באופן מקצועי, לא חובבני, תתייחסו למעורבות של כלי הרכב בתאונות קשות, תנו את הטבלה בהתאם. לקחת היום מכונית בסיסית עד 10 טון זה לגמרי לא מקצועי, גם מבחינת המעורבות של הרכבים בתאונות. אנחנו חושבים שאם יש משאיות ואוטובוסים מ-3.5 טון עד 10 טון, צריכה להיכנס טבלה נוספת שתיתן את אותם פרמטרים. זה לא יכול ללכת על אותו קובץ ועל אותה טבלה, כי סביר להניח שעם השנים יהיו פה שינויים. כבר יש לנו הערות על מה שכתוב פה לגבי משאיות. זאת הייתה הבקשה.

היו"ר איתן כבל:

הרעיון ברור. את האמת להגיד לכם? אין לי את הכלים להכריע בדברים האלה, זה עניין מקצועי לחלוטין. זה כמו שאתה מביא אוטו למוסך ומוסכניק אחד אומר לך: הבעיה היא פה, והשני אומר לך: הבעיה היא כאן. אין לי את היכולת להכריע בשאלה הזאת.

עבד אל חכים תאג' יחיא (הרשימה המשותפת):

אתה רק משלם.

היו"ר איתן כבל:

אפי, תיתן את ההתייחסות שלך. אם אתה מרגיש שאתה על אדני ברזל, שאין לך ספק שהעבודה המקצועית חסינה נגד כל טענה אחרת מקצועית שיכולה לנבוע ממקומות אחרים, אז עם כל הכבוד לחברי, והוא באמת חברי הרבה שנים, אני אגיד שאלה אנשי המקצוע שלי. אם יש לך ספק בעניין הזה, אנחנו נקריא את זה, נאשר את זה. אם משיחה איתם תשתכנעו שצריך לעשות שינוי, אני אעשה רביזיה. אני לא מתווכח. הוא מעלה פה את עניין הסיווג.

נועם קום:

גם במכון רישוי כשנכנסים לטסט יש סיווג כזה.

היו"ר איתן כבל:

אני רוצה להבהיר. אתה יכול להגיד לי את זה, יקירי, אלף פעם. כשאני יודע להגיד לך שאתה לא צודק ודעתך לא מקובלת עלי, אני אומר את זה בצורה חדה, ברורה, לא ליד, לא כאילו. פה אתה מכניס אותי

לעולם תוכן - גם אם הייתי נשיא בית המשפט העליון, הייתי אומר שיש עד מומחה כזה, עד מומחה כזה. אין פה עניין שאני יודע לבוא ולהגיד שזה נכון או זה נכון. אני מציע שאדוני, כפי שאמרתי, ייתן את ההתייחסות שלו. אני לא מתכוון יותר להתברבר. אתה תאמר את העמדה שלך. תשבו ביניכם. אם תצליחו לשכנע את הצוות המקצועי של המשרד שיותר נכון לפעול כך, אין לי בעיה.

אפי רוזן:

נועם הוא מאלה שישבנו איתם אחרי הדיון הקודם. שלחת אותנו גם לעשות שיעורי בית עם אנשי המקצוע וגם לשבת עם חלק מהאנשים. הנושא הזה עלה על השולחן. מתוך 8 או 9 דברים שעסקנו בהם נועם יצא מרוצה מ-8 דברים. כשלא הקשבנו לו בתשיעי, אז אמרו שדעתנו לא מקצועית כבר. עמדתנו הייתה מקצועית גם ב-8 הקודמים.

אדוני, אין שום סיבה לפצל את סוגי הרכב האלה. גם אם אתה רוצה, נועם, לדבר על נתונים, ויושב פה צביקה דן מהרשות הלאומית, ה-סי 1 הוא לא ה-trouble maker של תאונות הדרכים. בוא נסדר את זה. זה לא השחקן המרכזי. לא צריך לטעון טענות שהן לא תלויות על עובדות. הרכב, מבחינת המנגנונים והמכלולים שביקשנו שייבדקו בעין, עומד בזה. מדובר ברכבים שהטכנולוגיה שלהם מתקדמת. מדובר ברכבים שאתה מכיר אותם בדיוק כמוני. אין שום סיבה. הפרדנו בין עד 10,000 לבין מעל ל-10,000. אני חושב שכל אחד פה בשולחן מבין בדיוק מה ההבדל. לגבי מערכות בלימה וכל זה אתה צודק, אבל אנחנו ענינו כבר מזמן. יושב-ראש הוועדה הסביר שאין פה קמופלז', שלא נבקש להתחיל לבדוק בלמים מבן אדם שאין לו יכולת לבדוק בלמים. אנחנו לא מבקשים ממישהו לעשות משהו שמחר בבוקר יביא אותו לעשות חתימה של קמופלז'. זה לא מה שאתם רוצים, זה לא מה שאנחנו רוצים. אנחנו לא מסתתרים יותר מאחורי כל מיני סיסמאות ריקות. זאת עמדתנו המקצועית. היא עברה אנשי רכב, למשל המהנדס אבנר פלור. הוא מבין יותר ממני ברכב, הרבה יותר ממני. זו עמדתנו.

משה בקר:

אני נציג של אי.טי. אס ישראל. אני מלווה את הנושא של קציני הבטיחות לאורך שנים רבות.

היו"ר איתן כבל:

הרבה שנים.

משה בקר:

דווקא כאיש אי.טי. אס אני בא ואומר שמשרד התחבורה, כמי שעוסק בנושא של קציני הבטיחות, נושא של בטיחות הרכב ובטיחות הנהגים, עושה לעצמו כאן עבודה קלה. העבודה הקלה הזאת מתפתחת על רקע זה שכולנו חושבים שהולך להיות רכב אוטונומי בעתיד, על רקע זה שיש מערכות אוטומטיות ובקרים שכשאתה נכנס למוסך הם מתחברים לך ונותנים לך את הדיאגנוזה. קיימת בנושא הזה בעיה גדולה מאוד, היא נובעת מהתערובת שישנה. היא כוללת גם את זה שהרכב הוא לפי סטנדרטים ישנים ויש לך נזילות כי לא חיברו נכון את הצינור במקום הנכון, וגם את הבעיה של כניסת מערכות מתוחכמות מאוד שלא רק קציני הבטיחות לא יודעים - ודאי לא הנהגים - גם במוסך הם לא מתעדכנים בצורה רצינית כדי לדעת איפה בדיוק התקלה, איזה תקלה יכולה להיות קריטית. זה קל מאוד למחוק סעיפים של בקרה, של מה צריך לבדוק, כן או לא.

נאמר על העניין של הגורם האנושי. הגורם צריך להיות ברמת הפיקוח של משרד התחבורה על קציני הבטיחות ועל המוסכים, על ההשתלמויות הרציניות שהמוסכים צריכים לעבור והמומחים שלהם עם כל המערכות החדשניות שהם לא מכירים ולא יודעים אותן, ועל ההשתלמויות של קציני הבטיחות וההגדרה בדיוק באיזה תחום הם כן יכולים להתמחות. את כל הדברים האלה לא ללכת למחוק בצורה סיטונאית.

היו"ר איתן כבל:

ד"ר בקר, לא היית בדיון הקודם, לא היית בדיונים הקודמים. הבדיקות האלו הן פועל יוצא של דיון שהתקיים פה. משרד התחבורה לא עשה לעצמו חיים כפולים.

משה בקר:

קלים.

היו"ר איתן כבל:

אתה אמרת קלים. אני משתמש במשפט שאני רוצה להרכיב. מה שמונח פה זו ההצעה המקורית שהביא משרד התחבורה. אחרי דין ודברים שהתקיים כאן אמרנו להם שהם כותבים פה דברים שהם לא יוכלו לעמוד בהם. זה לא תפקידו של קצין הבטיחות לעסוק בהם. כפי שכותבת לי מנהלת הוועדה, זו כבר ישיבה שישית.

חברות וחברים, אני מקבל את עמדת המשרד, אתם היועצים המקצועיים של חבר הכנסת חאגי יחיא ושלי.

עבד אל חכים חאגי יחיא (הרשימה המשותפת):

כשאנחנו מקיימים פה דיון, אנחנו מקיימים אותו גם כדי לשמוע את הדעה האחרת, את הדעה הנגדית.

היו"ר איתן כבל:

חבר הכנסת חאגי יחיא, מי כמוך יודע שהוועדה הזאת היא האחרונה שאפשר להגיד עליה את הדבר הזה. אני רוצה להזכיר לאדוני, כל המחיקות שאתה רואה הם פועל יוצא של הדיונים.

מרב תורג'מן:

שני דיונים.

עבד אל חכים חאגי יחיא (הרשימה המשותפת):

הייתי פה.

אפי רוזן:

אפילו המשרד המקצועי לומד מהדיונים כאן.

היו"ר איתן כבל:

נכון, כל משרד.

ניסים עזרון:

אני רק אזכיר שבדיון הקודם אדוני ביקש שיבואו לפה מהנדסים על-מנת שהוא יוכל לשאול. הוא ביקש שכל גורמי המקצוע ייפגשו. לפחות מבחינתנו זה לא קרה, אף אחד לא דיבר איתנו. זו רק הערה קטנה. אנחנו לועסים את מה שכבר נאמר בדיון הקודם.

לגוף התקנות, וזה בהתייחס למה שאפי אמר לעניין האחריות הפלילית ומהות התפקיד. אני לא מבין מה הכוונה במילים "בדיקת תקינות המערכות". על איזה מערכות מדברים? כל הרכב הוא מערכות. אני גם לא מבין אם בדיקת תקינות המערכות היא בהתאם לטופס. הסעיף מנוסח בצורה שקצין הבטיחות יבצע בדיקת תקינות מערכות וגם ימלא את הטופס. אם זה בהתאם לטופס, צריך לחבר את זה בניסוח – בדיקת תקינות בהתאם לטופס. זו הערה אחת.

היו"ר איתן כבל:

אני חושב שההערה שלך במקומה. כפי שאני קורא, המילה "מערכות" היא מילה רחבה מידי. אני חושב שצריך שבדיקת המערכות תהיה כמפורט בטופס. זה מכוון אותך.

קריאה:

ואז הוא לא יכול ללכת למכון בדיקה, הוא חייב לעשות את זה בעצמו.

ניסים עזרון:

זה מתחבר להערה השנייה שאני תיכף אגיע אליה.

היו"ר איתן כבל:

אל תגיד את זה עכשיו, אני אגיד לך גם למה. אני רוצה להזכיר, אנחנו כבר סיכמנו על בדיקה מינימאלית שהוא עושה בעצמו.

ניסים עזרון:

אני מדבר על הניסוח.

עבד אל חכים חאג' יחיא (הרשימה המשותפת):

זה לא רק ניסוח.

דרור וגשל:

הכוונה הייתה רק הטופס.

אפי רוזן:

זה היה הנוסח המקורי שהצענו.

סיגלית ברקאי:

זה היה לפי הטופס.

היו"ר איתן כבל:

אתה יודע מה נראה לי, אפי? שאחרי שסיימנו את הדיון אתם זרקתם את זה לבוידס. כל הדיון נסב סביב שתי המילים האלו בפעם הקודמת. כל הדיון היה סביב זה שהפעולות האלו אינן פעולות של מוסך. האוטו שלי עכשיו פה בחניון. בא קצין הבטיחות, אומר לי: איתן, שים את המפתח בכניסה. הוא עושה את הבדיקה. אם הוא רואה שאין נזילת שמן, שאין לי מכות שאולי יכולות לגרום לכל מיני תופעות כאלו ואחרות, הוא אומר לי: סבבה, הכל בסדר. הוא יכול גם לומר לי: שמע, זה לא מגיב לי כמו שצריך, אני לוקח את האוטו למוסך.

מרב תורג'מן:

אז אולי כדאי שהנוסח יהיה: לבצע, אחת לחודש, בדיקת תקינות המערכות וקיומם של המסמכים שבאוטובוס, ברכב ציבורי, וברכב מסחרי החייב ברישיון מוביל, והכל כמפורט בטופס, ולמלא אותו בהתאם לסוג הרכב.

עבד אל חכים חאג' יחיא (הרשימה המשותפת):

תיקון הניסוח מקובל עליכם?

דרור וגשל:

אני רק רוצה להבהיר את הנקודה כי זו הייתה הערה טכנית נכונה. אחר כך אולי נשנה טיפה את הניסוח כך שזה יהיה ברור. הוא רצה להבהיר שהבדיקות הן רק הבדיקות לפי הטופס. אין גם בדיקות וגם טופס. צריך להפנות לטופס, להגיד שהוא צריך לעשות את הבדיקות לפי הטופס, ולמלא אותו. זה מה שמוצע שייכתב.

עבד אל חכים חאג' יחיא (הרשימה המשותפת):

העיקרון הזה מקובל עליכם? אתם תדאגו עם היועצת המשפטית שיהיה ניסוח שיענה על הבקשה הזאת.

ניסים עזרן:

עוד הערה אחת לגבי הניסוח. בתקנת משנה (14) כתוב שקצין הבטיחות יעשה זאת לאחר שנערכה לרכב בדיקת תקינות על ידי קצין הבטיחות או על ידי מוסך או על ידי מכון רישוי. מי מחליט איפה?

דרור וגשל:

כתוב.

דידי רוזנפלד:

קצין הבטיחות.

ניסים עזרן:

קל להגיד קצין הבטיחות, אבל בסוף אנחנו זוכרים – דיברנו על זה בהתחלה – מה מעמד קצין הבטיחות. אני מייצג קציני בטיחות. קצין בטיחות שיכפה על בעל מפעל ללכת למכון רישוי או ללכת למוסך כשבעל המפעל חושב שקצין הבטיחות יכול לעשות את זה בעצמו - מכאן קצרה הדרך לקונפליקטים ולסיום העסקה.

אפי רוזן:

אתה, ניסים, מסביר למה כל פעם כשגבי בא ואומר למה לא צריך קציני בטיחות הוא צודק. תשמע, או שנגדל חוליות על קציני בטיחות, או שנשים במקום זה גוף חסר חוליה.

ניסים עזרן:

זה לא מה שאני אומר.

אפי רוזן:

אנחנו מזלזלים בקציני הבטיחות. אני חושב שיש להם יותר כוח ממה שאתה חושב.

ניסים עזרן:

אני מופיע בשימועים שלהם.

עבד אל חכים חאג' יחיא (הרשימה המשותפת):

ניסים, מה אתה מציע?

אפי רוזן:

ניסים, אתה מציע שהוא יקבל משכורת בלי שום אחריות.

עבד אל חכים חאג' יחיא (הרשימה המשותפת):

תפקיד קצין הבטיחות הוא לא ללכת עם המשאית או עם הרכב למוסך. הוא צריך לבוא עם הדוח שלו, להחליט אם צריך לתקן א' ו-ב'. אחרי שמתקנים את ה-א' ואת ה-ב' הוא מאשר לו לצאת. הקונפליקט הזה יכול להיות בכל יום. אפילו אם הוא יגיד לו להחליף גלגל, בעל החברה יכול להגיד לו: אתה מעכב אותי, יש לי סחורה שאני צריך להעביר בשעה מסוימת. הקונפליקט הזה קיים בכל מקרה.

אפי רוזן:

אני אומר לך פה ליד כולם, נוצר מצב שאנחנו מכירים הרבה יותר בעוצמתו ובמשמעותו של קצין הבטיחות מאשר הגוף היציג הכי גדול. אם כגוף היציג הכי גדול, ואני מכבד אותך ככזה, אתה בא ואומר: אני לא בטוח שיש לקצין הבטיחות את היכולת - -

ניסים עזרן:

אני עוצר אותך. זה לא מה שאמרת.

עבד אל חכים חאג' יחיא (הרשימה המשותפת):

לכן, אפי, דילגתי שני צעדים קדימה, שאלתי מה הוא מציע.

ניסים עזרן:

אני אחד את מה שאמרת. אלי"ף, אני מציג פה את הקונפליקט שאני באמת מתמודד איתו יום-יום. זה יכול להיות ולקרות רק במצב שהמעמד של קצין הבטיחות מתחזק, רק כאשר קצין הבטיחות הוא לא איזה מישהו זר שמגיע למוסד וכשלא אוהבים את ההנחיות בסגנון "לך למוסד" או "אל תלך למוסד" מעיפים אותו. צריך להבין שזה יכול להיות רק עם חיזוק המעמד של קצין הבטיחות.

עבד אל חכים חאג' יחיא (הרשימה המשותפת):

מה אתה מציע? אתה עוד לא שמת את האצבע על הנקודה שאתה מציע. לחזק את המעמד זו סיסמא.

ניסים עזרן:

אני לא אגיד לך מה אני מציע.

דרור וגשל:

אי אפשר יהיה לפטר את קצין הבטיחות.

ניסים עזרן:

אני אספר לך סיפור קצר, אני בטוח שתסיק מזה את המסקנות. דיברתי עם אחת החברות למתן שירותי בטיחות. אמרתי להם: חבר'ה, אני צריך קצין בטיחות שלא יהיה יותר מידי בטיחותי ויגרור אותי להוצאות.

עבד אל חכים חאג' יחיא (הרשימה המשותפת):

אתה רוצה את החותמת שלו, אתה לא רוצה אותו.

ניסים עזרן:

אם אתם שולחים לי אחד כזה, מה אני עושה?

עבד אל חכים חאג' יחיא (הרשימה המשותפת):

זה מה שאתה אומר. אתה אומר שבעל החברה אומר: אני רוצה את החותמת של קצין הבטיחות, לא את קצין הבטיחות.

ניסים עזרן:

אתה יודע מה ענו לי? זו לא בעיה, זו העסקה חיצונית, אנחנו יכולים להחליף בכל עת את קצין הבטיחות. מזה תסיק מסקנה.

היו"ר איתן כבל:

חברות וחברים, את כולם אפשר לפטר. צריכים למצוא כאן איך מעגנים את עוצמתו וכוחו, זה הכל.

קריאה:

את התפקיד, לא את הבן אדם.

היו"ר איתן כבל:

את התפקיד, בוודאי.

שמעון לוקמן:

הרבה דברים נאמרים פה, כאשר חלקם עם טעם, חלקם אמוציות, חלקם דברים אמיתיים. אני רוצה רגע לחזור לתוכן של פסקה (14) עצמה, לחדד נקודה בעברית. אני מתנצל, לי זה מפריע. כתוב כך: "לבצע, אחת לחודש, בדיקת תקינות". המילה "תקינות" לא מדויקת. הוא צריך לבצע את הבדיקה, לא את התקינות. שעתיים לאחר שהוא מאשר את התקינות יכולה להיות בעיה. המילה "תקינות" צריכה לצאת מהסעיף הזה.

מרב תורג'מן:

יש פירוט איזו בדיקה צריך לבצע, לא משנה איך קוראים לה.

שמעון לוקמן:

מה שבודקים מפורט בתוספת 13, באותן טבלאות. לא הכל זה תקינות. בחלק מהדברים לא צריך לאשר תקינות, רק לראות את עצם קיומם וכן הלאה.

עבד אל חכים חאג' יחיא (הרשימה המשותפת):

מה אתה מציע?

שמעון לוקמן:

לאשר, אחת לחודש, בדיקת מערכות. לא צריכים את המילה "תקינות". יש מוצרים שנבדקים ללא תקינות.

גבי בן הרוש:

איזה מערכות?

דרור וגשל:

היה ברור פה שהבדיקה היא מה שצריך לעשות בטופס.

שמעון לוקמן:

זה בדיוק העניין, בסיס הטופס. כתוב פה כך: "לאשר ברישיון המוביל את דבר התקינות". הוא מאשר את דבר הבדיקה ואת דבר הפיקוח, הוא לא מאשר את דבר התקינות.

דידי רוזנפלד:

מה שמפריע לי בסעיף הזה זה רק דבר אחד. הסעיף הזה מרשה בדיקה במוסך או במכון סטטים. איך יכול קצין הבטיחות לחתום אחריהם? כתוב שהוא צריך לחתום.

היו"ר איתן כבל:

אנחנו לא עוסקים במוסך. אמרתי להם להוריד את הכותרת של המוסך. היה ויכוח בפעם הקודמת. כל הדיון כבר התקיים בפעם הקודמת. מה שמונח לפנינו זה תפקידו של קצין הבטיחות. אמרתי שהוא לא מעלה על ליפט, שהוא לא מעלה על ג'ק. יש מה שנקרא מינימום נדרש. החבילה הזאת היא בעין בלתי מזוינת. הוא צריך לבצע את הפעולות הנדרשות – מדליק אורות, לא מדליק אורות, בודק זה. אני לא מתכוון יותר להתעכב בעניין הזה. הגזמתם. זה כאילו עכשיו אני צריך לעבור מוסך מוסך, כל אחד יספר לי את הסיפור

של עצמו. זה כאילו עברתי את כל המוסכים ברחוב. אנחנו מדברים פה על עקרונות. שמעון לוקמן, עם כל הכבוד, מה שכתוב פה ברור. הכוונה היא לבדיקה מינימאלית. זה לא רכב שכבר חודשים על חודשים אף אחד לא נגע בו, אף אחד לא בדק אותו. הכוונה שהרכב נמצא כל הזמן תחת עין פקוחה, אוקי? הרכב והנהג.

דורר וגשל:

אני מוסיף למה שדידי כיוון. אם כשנעשתה הבדיקה הזאת הוא גילה שמהו לא תקין, בוודאי שהוא צריך, לפי חוק רישוי, ללכת למוסך.

היו"ר איתן כבל:

דידי, הרכבים שלכם פה. כשקצין הבטיחות של הבית בודק את זה, הוא יכול לומר לי: איתן, נכון שהבדיקה שלך היא בעוד איקס זמן או בעוד איקס קילומטרים, אבל ראיתי את הצמיגים שלך, עברתי ליד הצמיגים שלך, אני לוקח אותו למוסך, חייבים להחליף לך את הצמיגים.

דידי רוזנפלד:

זה דבר של יום ביומו, לא צריך חוק בשביל זה.

היו"ר איתן כבל:

תתפלא, אני אגיד לך למה. זה בדיוק הדיון. זה מה שגבי ביקש וגם קציני הבטיחות. כשנגיע לסמכויותיו של קצין הבטיחות נדון בזה. לא רק באופן העסקה שלו, גם בסמכויות שנתונות לו. למה? במקרה פה זה רכב של חבר כנסת, יש מישהו בליסינג שיכול לקחת לו. אם זה אצל גבי במשאית או באוטובוס, כמו שחאגי יחיא אמר, אז הוא אומר לו: אח שלי, עשה לי טובה, נכון שהגלגל הוא כבר משופשף ויכול לגרום לתאונה, אבל קודם תיסע לאילת, תפרוק את הסחורה, אולי כשתחזור לנמל חיפה נכניס אם יהיה זמן.

שמעון סודאי:

זה מה שקרה אתמול בכביש 6.

היו"ר איתן כבל:

זה מה שאמרתי.

גבי בן הרוש:

למה רק בכביש 6? כל השנה זה קורה.

נמרוד הגילי:

רק הערה קטנה לגבי הנושא של המוסך. זה, אני חושב, מה שדידי ניסה לציין. אני חושב שאם האוטו נכנס עכשיו לטיפול או מגיע למוסך, אין שום צורך שקצין הבטיחות יעבור על הבדיקה ויעשה לו עוד נסיעת מבחן.

היו"ר איתן כבל:

נמרוד הגילי, לא הצליח לך. אנחנו לא כותבים עד כדי כך שטויות. זו איננה הכוונה, ממש לא. זה היה מעולם תוכן אחר לגמרי. יש לנו כאן את התוספות של טופס ב'. אני צריך להקריא את כל זה?

מרב תורג'מן:

לא, רק לציין שאנחנו מדברים על טופס א', כמו שאמרתי, לגבי רכב פרטי או מסחרי, על טופס ב' שמדבר על אוטובוס, על טופס ב' שעניינו מונית, ועל טופס ג' – משאיות.

היו"ר איתן כבל:

אני רוצה להגיד שתי נקודות מרכזיות. אם יסתבר שחסר פה משהו או שיש פה משהו שנראה מיותר, אז זו לא תורה למשה מסיני. אם מישהו יבקש - נוסף. אם נשתכנע שצריך להוסיף - נוסף, ואם נשתכנע שיש פה משהו מיותר - נוריד. העיקרון כפי שמתקיים כאן הוא עיקרון אחד.

מרב תורג'מן:

כבר בדיון הקודם העירה עורכת הדין בנדלר, היועצת המשפטית של הוועדה, לגבי המונח "בעין". אנחנו נבחן שוב.

היו"ר איתן כבל:

נבחן מה המשמעות של "בעין".

מרב תורג'מן:

בדיוק. אנחנו נבחן אם אפשר לשנות את המונח "בעין" להתבוננות בלבד, להסתכלות.

דרור וגשל:

לחזותית.

מרב תורג'מן:

בדיוק, משהו שניתן לראות בעין. אנחנו נבחן את הנוסח.

שמעון לוקמן:

ההנחיה המקצועית אומרת מה שנראה בעין ונגיש ליד.

היו"ר איתן כבל:

הם יבדקו את זה. בדיון הקודם יהודה בר-אור אמר שאי אפשר להטיל על כל נהג מונית ומונית. ברור שהחובה של נהג המונית מתקיימת כל הזמן, כל השנה, בעיקר כשמדובר בנהג מונית. אם נהג מונית, חס וחלילה, יעשה תאונה ויסתבר שהוא נסע עם צמיגים מקולקלים - - הרי צמיג לא מתקלקל באותו רגע, זה ברור לי. אנחנו מבינים את הדברים האלה.

יהודה בר אור:

אנחנו נכנסים אחת לחודש, אחת לחודשיים למוסך.

סיגלית ברקאי:

הנושא הזה עלה בדיון הראשון או השני שלנו. אנחנו שילבנו את התיקון הזה בסעיף 579, כבר בהגדרות. קבענו מלכתחילה שזה רק מונית בבעלות תאגיד.

היו"ר איתן כבל:

נחה דעתך?

יהודה בר אור:

כן.

שמעון סודאי:

מה זה "תאגיד"?

היו"ר איתן כבל:

יש הגדרה לתאגיד.

שמעון סודאי:

גט טקסי זה תאגיד? 3,500 מוניות זה תאגיד?

היו"ר איתן כבל:

שמעון, חזרתי ואמרתי, לא משנה אם אתה תאגיד או לא תאגיד, אם אתה אדם פרטי או אם אתה נהג מונית, יש לך חובה על פי דין להכניס את האוטו שלך לבדיקה, לוודא שהאוטו שאתה נוסע בו נמצא תמידי בתקינות. זה ברור. יש אחריות נוספת. אם אתה תאגיד, חלות עליך חובות נוספות מעצם היותך תאגיד, מעצם זה שיש לך צי של רכבים. למה? כי לא דומה רכב אחד, עם כל הכבוד, גם אם אתה משאית, למישהו שמחזיק 10 משאיות, 5 משאיות או 20 מוניות. האחריות שלו היא במקום אחר לגמרי.

מרב תורג'מן:

אדוני מעלה להצבעה את פסקה (14) ואת טפסים א', ב', ב'2 ו-ג' שבתוספת ה-13.

היו"ר איתן כבל:

מי בעד, ירים את ידו?

הצבעה

בעד – פה אחד
נגד – אין
נמנעים – אין
אושר

מרב תורג'מן:

צריך להצביע גם על פסקה (13).

היו"ר איתן כבל:

פעם הקודמת העלינו את (13), רק לא הצבענו. מי בעד (13), ירים את ידו?

הצבעה

בעד – פה אחד
נגד – אין
נמנעים – אין
אושר.

סיגלית ברקאי:

(15) לבצע בדיקת תקינות מערכות לרכב אחר מזה שפורט בפסקה (14), ולוודא קיום מסמכיו, ולמלא את הטופס המתאים לסוג הרכב כפי שמובא בחלק ג' בתוספת השלוש עשרה, וזאת בפרקי הזמן הבאים:

(א) לגבי רכב, למעט רכב השכרה ורכב החכר אשר נמצא בחצר משרד הסעות, כהגדרתו בתקנה 579, בעלת רישיון לשירות השכרת רכב – אחת לשישה חודשים ;

(ב) לגבי רכב השכרה ורכב החכר אשר נמצא בחצר משרד הסעות, כהגדרתו בתקנה 579, בעל רישיון לשירות השכרת רכב – אחת לשלוש שנים ;

(ג) על אף האמור בפסקאות (א) ו-(ב), לגבי רכב שגילו מעל 3 שנים – אחת לשלושה חודשים ;

היו"ר איתן כבל:

תראו, יש כאן סוג של התנגשות עוד לפני שאני נכנס פנימה. אני לא רוצה לייצר מצב שבו אני מעמיס בצורה קיצונית וגוזר גזירות שאני לא בטוח שאני יכול לעמוד בהן באשר לכל כמה זמן אתה מכניס - האם זה שלושה חודשים, שנה, אלא אם כן יש הגדרות של היצרן שבא ואומר: חברות וחברים, זה הרכב, אני כיצרן אומר שצריך לבצע בדיקות טכניות לרכב הזה כל 100,000, לא משנה מה גודל הצי שלך.

עבד אל חכים חאגי' יחיא (הרשימה המשותפת):

האם רכב שצריך להיבדק פעם בשנה עובר טסט פעם בשנה?

היו"ר איתן כבל:

טסט פעם בשנה זה לא מספיק.

שמעון לוקמן:

אין יצרן רכב שלא מחייב בדיקת תקינות פעם בשנה.

היו"ר איתן כבל:

זה ברור. יש כאן כמה סוגים. יש לנו פה 3 אירועים. יש את הבדיקה השנתית. גם אם האוטו נסע ולא הייתה בו תקלה אחת, הוא חייב להיכנס. יש את הבדיקה שהיא מחויבת, שזאת הבדיקה של פעם בשנה, ויש את הבדיקות התקופתיות בהן אתה מכניס את האוטו כל 100,000 או כל תקופה.

יהודה בר אור:

כל 15,000.

היו"ר איתן כבל:

תלוי בכל יצרן.

דידי רוזנפלד:

מינימום פעם בשנה.

היו"ר איתן כבל:

יש את הבדיקה של קצין הרכב, של קצין הבטיחות. הוא רואה את הצמיג, רואה פה, רואה שם.

דרור וגשל:

הוא עושה את זה כל חודש.

היו"ר איתן כבל:

כל חודש. אלו 3 האפשרויות המתקיימות.

אפי רוזן:

הסעיף הזה מדבר על הבדיקות כל חודש. אם היבואן החליט שהמיצובישי יעשה כל 15,000 או כל 20,000, זה אומר שהוא יצא מנקודת הנחה שהרכב שלו מסוגל להיות באמינות מאוד גבוהה בפרק הזמן הזה. היצרן עובד על נתונים יבשים. הוא לקח רכב שלי או שלך שנוסע בצורה סבירה. יש לו אחראי אחד שיוודע להסתכל וליטול אחריות. בשולחן הזה כבר אמרנו שחלק מהבעיה ברכבי העבודה זה שהם מחליפים הרבה מאוד ידיים. לא אחת קורה שזה לא מעניין את זה שמחליף. הסעיף הזה, אדוני, מדבר על הבדיקה של קצין הבטיחות כל חודש. לא בכל כלי אנחנו רוצים כל חודש. ברכב כבד אנחנו רוצים כל חודש

היו"ר איתן כבל:

מסכים, אין ויכוח. ברכבים כבדים זאת לא שאלה בכלל.

גבי בן הרוש:

איפה זה קיים בעולם? מדברים על טכנולוגיה, על אירופה. אתה יודע שבכל העולם אין קציני בטיחות.

עבד אל חכים חאגי' יחיא (הרשימה המשותפת):

אנחנו נקדים את העולם.

גבי בן הרוש:

אתם מתעלמים מהטכנולוגיה, מהקדמה. יש פה תוספת רגולציה.

שמעון סודאי:

איזה נהגים יש לך?

גבי בן הרוש:

איזה קציני בטיחות יש?

שמעון סודאי:

על מה אתה מדבר בכלל?

גבי בן הרוש:

זו הבעיה שלנו. מתעלמים מהגורם האנושי, זו הבעיה.

היו"ר איתן כבל:

גבי, אתה אמרת עכשיו משהו שהוא תרתי דסתרי. אתה כל הזמן מטיף לנו שלא עושים, שלא בודקים.

גבי בן הרוש:

אתם מתעסקים ברכב, איתן. תתעסקו בגורם האנושי.

היו"ר איתן כבל:

גבי, אני יכול להחליף את הנהגים? גם ככה יש מחסור.

גבי בן הרוש :

נכון, צריך לטפל בהם. מספר אחד בתאונות זה אותם נהגים לא מקצועיים ואותם קציני בטיחות שלא עברו שום הכשרה. מזה מתעלמים.

היו"ר איתן כבל :

אנחנו עוד נגיע לגורם האנושי. עזוב את זה, די, מספיק.

אפי רוזן :

אדוני, בתוך הסעיף הזה תיווכח שתדירות הבדיקות מאוזנת.

נמרוד הגלילי :

אני לא מסכים שזה מאוזן.

היו"ר איתן כבל :

מה היא הצעתך?

נמרוד הגלילי :

אני מציע שעל רכב הליסינג שלא נמצא בחצר של חברת הליסינג הבדיקה הראשונה תיעשה אחרי שנתיים, כאשר רק אז אפשר כל חצי שנה. אין שום סיבה להכביד.

אפי רוזן :

מה, אתה רציני?

היו"ר איתן כבל :

אני רוצה להבין למה אתה מתכוון. אתה מתכוון לכך שרכב שלא בשימוש - ?

נמרוד הגלילי :

לא אמרתי שהוא לא בשימוש, אמרתי שהוא לא נמצא בחצר.

היו"ר איתן כבל :

נמרוד, אתה התאמנת על המשפט הזה? אתה בטוח שאתה רוצה להמשיך בכיוון הזה? זה על אחריותך.

נמרוד הגלילי :

רכב הליסינג עובר היום מבחן רישוי או השכרה פעם ראשונה אחרי שנתיים. אם הרכב עובר מבחן רישוי אחרי שנתיים, אין סיבה לבצע בדיקת מערכות נוספת. כמו שאמרנו, הרכב עובר טיפול מינימום אחת לשנה. אין צורך כל חצי שנה, רק פעם בשנה. בסעיף (ג) מדברים שברכב מעל 3 שנים זה כל 3 חודשים. אנחנו מדברים על רכב פרטי. לא מדובר על רכב בן 10.

אפי רוזן :

גיל 3 שנים בליסינג זה כמו חתול בן 71.

נמרוד הגלילי :

זה לא נכון. לאשתי יש אוטו ליסינג שהיא שכרה אחרי 3 שנים.

היו"ר איתן כבל:

תגייד לי, חוץ מאשתך אין עוד לקוחות בארץ?

נמרוד הגלילי:

יש.

היו"ר איתן כבל:

זו לא דוגמה.

דידי רוזנפלד:

חוץ מחברי הכנסת אין אף אחד שנוסע כזה קילומטראז'.

אפי רוזן:

צריך להגייד, נמרוד, שההצעה שהנחנו על חצי שנה משנה מצב קיים של 3 חודשים. למה? אני יודע שלאיתן חשוב האיזון. הלכנו כברת דרך כל כך משמעותית קדימה.

היו"ר איתן כבל:

נמרוד זרק חכה. הוא צריך פיתיון נוסף. הוא זרק חכה, רק לא תפס בפעם הראשונה.

דידי רוזנפלד:

חכה, לא חכה, לפחות בשנה הראשונה תפטור את זה. אם כבר פטרת את הטסט בשנה השנייה - -

שמעון לוקמן:

מה הקשר?

דידי רוזנפלד:

האוטו חדש. האוטו של הליסינג מטופל הרבה יותר טוב מהאוטו של אנשים פרטיים.

שמעון לוקמן:

אתה טועה.

דידי רוזנפלד:

אני טועה? מאיפה יש לך נתונים שאתה אומר שאני טועה? אתה לא יודע כלום אם אתה אומר ככה.

היו"ר איתן כבל:

אמר נכון אפי שאנחנו משתדלים לייצר איזונים. איזון זה לא שאתה תקבל את מה שאתה רוצה. איזון זה בין רצונות שונים. אני מקבל את ההצעה שמשרד התחבורה הביא ואפי הציג כאן. אני חושב שזה גם על דעת חברי.

עבד אל חכים תאג' יחיא (הרשימה המשותפת):

לגבי מה?

היו"ר איתן כבל:

החצי שנה.

מרב תורגימן:

אלא אם כן זה רכב מעל 3 שנים, שאז זה שלושה חודשים.

עבד אל חכים חאגי' יחיא (הרשימה המשותפת):

לרכב חדש אתה עושה טסט אחרי שנתיים. אם הוא חדש, מקלים בזה שהוא חדש. אחרי 3 שנים חוזרים למצב של היום.

ניסים עזרון:

אם אני מבין נכון את הניסוח, כל רכב פרטי צריך לעבור את הביקורת אחת ל-3 חודשים. אם הוא נמצא בחצר חברת הליסינג - אחת ל-3 שנים, שזה פי 5. מה הכוונה בחצר הליסינג?

אפי רוזן:

אני אענה לך. תראו, חבר'ה, אנחנו לא יכולים להתעלם מהחיים האמיתיים. הבעיה האחרת שיש לי בחצרות חברות ההשכרה זה היקף גדול של נהגים. אפרופו גורם אנושי, את חברות ההשכרה וההחכר מדדנו לפי כמות נהגים. אם באחת החברות יש מעל איקס נהגים, היא תצטרך קצין בטיחות. רכב עובר בדיקה לפני שכל לקוח מקבל אותו. הלוואי והייתי עובר בדיקה כזאת לרכב שלי. חבר'ה, תראו, צריך שההיגיון ינצח. מה שלא יהיה פשוט, פשוט לא יהיה. אנחנו לא יכולים להמציא פה שום דבר.

ניסים עזרון:

אני עדיין לא הבנתי מה זה "בחצר חברת הליסינג".

אפי רוזן:

רכב שהוא של חברת השכרה – אני לא רוצה להגיד שם – שהוא לא בחוץ.

ניסים עזרון:

זאת אומרת, רכב שמחליף ידיים כל יום יכול לעבור ביקורת אחת ל-3 שנים. קצין הבטיחות חייב להיות שם בכל מקרה.

אפי רוזן:

ניסים, אפשר לצייר את זה ככה. אתה יודע, במשפטים אתה יכול להיות זכאי או אשם, תלוי איך מציירים. אנחנו חיים את החיים. המציאות היא כזאת שרכבי ההשכרה הם הרכבים המטופלים ביותר במדינת ישראל. מה שמניע את המשק זו לא הרשות הציבורית, זה הכלכלה והשוק החופשי. הדבר הראשון שהם צריכים שלא יקרה זה שהרכב יעמוד יום אחד. מה שמנצח זה שכל בריא וכלכלה בריאה.

היו"ר איתן כבל:

אני גם רוצה ללכת לקראת חברות הליסינג וגם להאזין לעורך דין ניסים עזרון. 3 שנים זה לא הרבה זמן.

אפי רוזן:

אנחנו נדבר. אני אענה לך. ההשכרה היום היא דרקונית. מה שחשוב זה שהאוטו יחזור בריא ושלם. אם לא, האדם משלם. חברות ההשכרה למדו. החוזה הוא כזה שאפילו אם החזרתי את הרכב עם איזה ליקוק של ילד על החלון, על זה אני צריך לשלם 100 אירו. זה מנצח כל דבר.

עודד שאולוף:

אם אתה מוסיף 40 שקלים, אתה עושה מה שאתה רוצה עם הרכב.

אפי רוזן:

לא. קוראים לזה "ביטול השתתפות עצמית". מישהו משלם את זה. גם אתה.

היו"ר איתן כבל:

אפי, אנחנו בצד הזה. אני השתכנעתי, אני חושב שבעניין הזה זה נכון. אנחנו מנסים למצוא את נקודות האיזון.

עבד אל חכים חאגי' יחיא (הרשימה המשותפת):

אני חושב שזה צריך להיות שנתיים, לא 3 שנים.

היו"ר איתן כבל:

אתה מצביע נגדי?

עבד אל חכים חאגי' יחיא (הרשימה המשותפת):

זה לא יעבור אם נצביע.

היו"ר איתן כבל:

אני אעביר את זה, זו לא השאלה. השאלה אם אני אעביר את זה עכשיו.

עבד אל חכים חאגי' יחיא (הרשימה המשותפת):

אתה תדחה את ההצבעה.

היו"ר איתן כבל:

נכון, אני אדחה את ההצבעה.

ניסים עזרון:

אני מציע שבמקום חצר חברת הליסינג יהיה רכב שלא הושכר או הוחכר לתקופה שעולה על איקס זמן. אני לא יודע מה זה רכב בחצר חברת הליסינג.

דידי רוזנפלד:

יש כבר הגדרות בחוק.

ניסים עזרון:

איפה יש הגדרה של חצר חברת הליסינג?

דידי רוזנפלד:

יש הגדרה בחוק למה זו השכרה, מה זו החכרה. כל הדברים האלה כבר מופיעים.

אפי רוזן:

אנחנו צריכים להתייחס לסכנות שאורבות, למה שיש לנו בידיים. מישהו מכס יודע כמה רכבים מהחכר עוברים תאונות דרכים או פוגעים בבני אדם? פסיק. כל התקנות שהתקנו כאן הן לא כדי שנבוא לפה ונשתה זירו, זה כדי לחסוך בחיי אדם. איפה אתה חוסך בחיי אדם יותר? איפה שגובים מהם חיי אדם יותר. אתה מתחיל מהאוטובוסים, מהמשאיות, ממשיך ברכב. בסוף אתה גומר בדו-גלגלי, שפה זה פגיעה עצמית. אתה לא יכול לעשות שום דבר בתקנה נגד פגיעה עצמית. חברים, אנחנו עוסקים הרבה דקות בנושא שלא גובה חיי אדם. כשנגיע לחיי אדם לא יישאר זמן.

היו"ר איתן כבל:

עו"ד עזרן, כמעט את כל עמדותיך ואת כל הערותיך לאורך הדרך אני מקבל. בעניין הזה ייקוב הדין את ההר. בעניין הזה אתה טועה. אני לא מקבל את זה. אני לא עושה פה עכשיו דברים שהם מעל ומעבר. גם בדיונים אחרים שהם דיוני בטיחות אנחנו הולכים ומתמקדים בראש וראשונה בדברים שהם בסיכון גבוה. פה זו לא כזו דרמה.

ניסים עזרן:

קיבלתי, אדוני, רק אמרתי שאני לא מבין מה זה חצר חברת הליסינג.

היו"ר איתן כבל:

הסברנו. מי בעד פסקה (15), ירים את ידו, מי נגד, מי נמנע?

הצבעה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

אושר

סיגלית ברקאי:

(16) לבדוק את דיסקות הטכוגרף המותקנות ברכב, לפענח ולטפל בחריגות כדי לפקח על שעות הנהיגה והמנוחה ועל מהירות הנסיעה של הנהגים במפעל ולאסוף ולשמור את הדיסקיות או צילום שלהן במשרדו במשך 180 ימים לפחות;

היו"ר איתן כבל:

אני רוצה להזכיר שוב, אני לא אאפשר לאשר את החוק הזה עד שלא אשתכנע מה הן הסמכויות הנתונות לקצין הבטיחות. זה שהוא יבדוק והמילה שלו לא תהיה שווה כלום - זה לא יקרה. אני אומר את זה בצורה מאוד מאוד מפורשת. זה לא יקרה, לא משנה אם שיטת העסקה היא א' או שיטת העסקה היא ב'. לא יהיה מצב שבו אני יושב אתכם בפגרה, שעות על גבי שעות, כבר דיון שישי, כדי שבסוף זה הכל יהיה מילים על הקרח. לא יקרה. ברגע שקצין הבטיחות רואה בטכוגרף א', ב', ג', ברגע שהוא עולה על ממצאים שמסכנים את חיי הנהג ומסכנים את סביבתו, חובה עליו לטפל. זה לא להגיד: טוב, זה טיפול שאפשר לעשות אותו מחר, זה טיפול שאפשר לעשות אותו מחרתיים. אם הוא רואה שהדברים האלה מצריכים טיפול, זה יטופל מיד. לא איכפת לי שחברות גדולות של משאיות יעמידו מוסך אצלן בחצר לטיפולים שחוסכים להן זמן.

דורון אברג'יל:

גם ככה הענף הזה לא נשאר בו יותר מידי. אתה רוצה להשית עוד עלויות?

היו"ר איתן כבל:

ההיפך, אני מנסה למצוא את נקודת האיזון.

עבד אל חכים חאג' יחיא (הרשימה המשותפת):

יש מחסור גדול בנהגי משאיות. ברור שהחברות לחוצות. למה אנחנו מבקשים לבדוק את הדיסקות וכל זה? כי נהג נוהג יותר שעות מאשר המותר. הוא נוהג הרבה שעות. אנחנו יודעים את הסבב בין הנהגים, אנחנו מכירים את מה שיש שם. בנושא הזה של לחסוך אני איתך. צריך לדעת לאיזה מוסך ללכת. אם יש דברים שאפשר לתקן בלי להגיע למוסך, שיעשו את זה.

היו"ר איתן כבל:

אני פה ניסיתי ללכת לקראתכם.

עבד אל חכים חאגי יחיא (הרשימה המשותפת):

ללכת למוסך אומר שהוא לא יוצא לעבודה.

היו"ר איתן כבל:

לא אמרתי שאני מחייב בחוק, אמרתי שאני נותן את האופציה. יש טיפולים שהוא יכול לעשות כדי לא לעכב את הרכב. זה לטובתכם. אם אתה שואל אותי, זה חיסכון הרבה יותר גדול עבור החברות. אני לא מתערב בעניין.

שמעון סודאי:

אני מבקש להתייחס לגבי תקנה 168 שאתם מדברים עליה כרגע. קצין הבטיחות, ולא משנה באיזו צורת העסקה הוא נמצא, מקבל את החומר של החרیגה בדיעבד. אף פעם לא קורה שהוא אחראי על זה. מי שאחראי זה התאגיד שממנה את סדרן העבודה ואת מנהל התפעול. הם משלחים את המשאיות, את האוטובוסים.

היו"ר איתן כבל:

פסקה (16) מדברת על לבדוק דיסקית. מי בודק את הדיסקית?

שמעון סודאי:

קצין הבטיחות.

היו"ר איתן כבל:

מי בודק את הטכוגרף?

שמעון סודאי:

קצין הבטיחות.

היו"ר איתן כבל:

זאת אומרת, הוא בדק, הוא כתב שלפי הטכוגרף יש חריגה בזה, פה או שם.

שמעון סודאי:

אחרי שאנחנו בודקים אנחנו מעבירים את ההודעה למעסיק. לפעמים זה למשרד התחבורה, לגף קציני בטיחות. בשטח לא קורה כלום. ישנם פה נציגים מהמשטרה. עכשיו עשו את המבצע על הטלפונים. אנחנו יודעים שכשהנהג עייף זה יותר מסוכן מכל דבר אחר. האם המשטרה עושה מבצעים? האם מטפלים בזה? אין שום הרתעה.

היו"ר איתן כבל:

שמעון, אתה מערבב שני דברים. אתה צודק, רק ערבבת. אנחנו עוסקים במה היא החובה של קצין הבטיחות. חובתו של קצין הבטיחות היא לבדוק את דיסקות הטכוגרף המותקנות ברכב, לפענח ולטפל בחריגות כדי לפקח על שעות הנהיגה והמנוחה ועל מהירות הנסיעה של הנהגים במפעל ולאסוף ולשמור את הדיסקיות או צילום שלהן. חסר פה הדבר הכי בסיסי, שזה להעביר אותן לבעל - -

דורון אברג'יל:

זה מוסדר.

שמעון לוקמן:

זה קיים בהמשך.

היו"ר איתן כבל:

יכול להיות שבהמשך יש את זה.

מרב תורג'מן:

יש את תמונת הראי של הסעיף הזה. אם תכניס את התיקון הזה, גם שם נבקש להתייחס לזה.

היו"ר איתן כבל:

ברור לי ולחבר הכנסת חאג'י יחיא שתוצאות הבדיקה, בוודאי ובוודאי אם יש בהן חריגה, מועברות לאלתר.

מרב תורג'מן:

זה לא כתוב פה.

עבד אל חכים חאג'י יחיא (הרשימה המשותפת):

בוא נבין מה זה לטפל בחריגות.

היו"ר איתן כבל:

ל-180 יום אין קשר לכלום. במשך 180 הוא צריך לשמור את הנתונים אצלו. גם אם זה נאמר בהמשך

--

מרב תורג'מן:

כן, יש דיווח.

היו"ר איתן כבל:

לא דיווח. אני רוצה כלל. יהיה פה כלל, לא דיווח. כל הסיפור שאנחנו עוסקים בו זה לא דיווח, זאת חובה. זה צריך להיכנס.

דורון אברג'יל:

זה קיים ב-585. למה כפילויות?

היו"ר איתן כבל:

דורון, התוספת כאן הועמסה על המשאית שלך כך שיש חריגה?

דורון אברג'יל:

למה כפילויות?

היו"ר איתן כבל:

דורון, אם היית מוסיף את השורה על המשאית, המשאית לא הייתה יכולה לנסוע, היא בחריגה. כיוון שאתה לא סוחר את זה במשאית אצלך, זה במשאית של הכנסת, זה בספרות המקצועית, אז אין בעיה. כל המהות כאן היא לייצר את הפלומבה של העניין הזה.

עבד אל חכים חאגי' יחיא (הרשימה המשותפת):

מה זה "לטפל בחריגות"? מה התהליך?

דורון אברג'יל:

הוא יודיע לבעל המפעל.

עבד אל חכים חאגי' יחיא (הרשימה המשותפת):

הוא פנה לבעל המפעל. אם בחודש הבא הוא מוצא שיש לו עוד חריגות, מה הוא יעשה? בדקת דיסקות, טכוגרף, אתה יודע איפה יש חריגות. יש לך לטפל בחריגות כדי לפקח על שעות הנהיגה, המנוחה ומהירות הנסיעה. איך הוא יעשה את זה? הוא יוציא מכתב לבעל החברה? איך הוא יפקח? הוא בודק את החודש שעבר, הוא לא בודק מה הוא יעשה בחודש הבא. מה הוא יעשה? הוא יכול לשלול את הרישיון שלו? הוא יכול לבוא ולהגיד לבעל צי המכונית לא להעסיק אותו?

היו"ר איתן כבל:

אתה צודק לחלוטין. אני רוצה לחדד את זה עוד יותר. אני לא מוכן לאשר פה סעיפים שיהיו אות מתה. רוב הדברים הם בדיעבד. מה העניין? צריך לייצר את אותו תהליך, את אותו סדר פעולות כך שברגע שהוא בדק הוא מוציא באופן מפורט את כל הממצאים.

עבד אל חכים חאגי' יחיא (הרשימה המשותפת):

את כל העבירות.

היו"ר איתן כבל:

את כל העבירות שהוא זיהה. צריך להיות נוהל ברור, לא ליד. מבחינתי שאתם, משרד התחבורה, תביאו לנו לפעם הבאה בדיוק את התהליך – איזה טופס הוא מעביר, למי הוא מעביר, מה הוא כותב בו, איך הוא מוודא שהחריגות טופלו, מה קורה עם החריגות. זה חייב להיות סדור.

עבד אל חכים חאגי' יחיא (הרשימה המשותפת):

למה לשמור 180 יום?

משה כהן:

לצורך חקירה.

היו"ר איתן כבל:

זה בעיקר למשטרה, חקירות וכל אלה.

משה בקר:

שתי הערות. האחת, דווקא לנוכח מתן התוקף והאפשרות לבעל המפעל להפעיל סנקציה כאשר הנהג עושה את העבירות שמופיעות על הטכוגרף. אני חושב שהנושא של התדירות של הבקרה של קצין הבטיחות של הטכוגרף בכלל לא מובאת פה. פעם בחודש אתה אומר: ואם אתמול הוא לא ישן, שלשום הוא לא ישן? מה היא התדירות ההגיונית מבחינת נוהל העבודה כדי לבדוק את הטכוגרף?

דורון אברגיל:

הוא מאשר כניסה לנמלים גם לנהגים שחורגים. הוא נותן עבודה גם כשהנהגים חורגים. הוא הכתובת שלך.

היו"ר איתן כבל:

דורון, את מי אתה מייצג?

דורון אברגיל:

את קציני הבטיחות העצמאיים.

היו"ר איתן כבל:

אתה כל הזמן חוסך עבודה לקציני הבטיחות.

דורון אברגיל:

הוא הבעיה.

היו"ר איתן כבל:

ככה נראה לי. אתה רוצה לבוא רק עם העין ועם היד.

משה בקר:

הערה שנייה קשורה לזה שזה מזכיר את העניין של דיסקית הטכוגרף. זו טכנולוגיה ישנה. אנחנו יודעים שמשרד התחבורה נלחם נגד מה שהיצרנים מכניסים, שזה מכשיר בקרה דיגיטלי שנותן הרבה יותר מידע. הוא לא מופיע כאן.

גבי בן הרוש:

אדוני היושב-ראש, דיברנו על הטכוגרף הדיגיטלי. חבר הכנסת חאגי' יחיא, אמרת שחסרים לנו נהגים. זה נכון, חסרים נהגים. בנושא של עייפות ושעות עבודה אני לא אבקש הנחות.

עבד אל חכים חאגי' יחיא (הרשימה המשותפת):

אני לא רוצה הנחות.

גבי בן הרוש:

שלא מישהו יפרש שבגלל שחסרים נהגים מותר לנסוע. כל שבוע הנהגים מביאים את הטכוגרפים. ככה יש לנו מעקב על כל חברה מסודרת. יש פה את המשרדים העצמאיים. המשרדים העצמאיים עובדים עם כל מיני נהגים שהם לא יודעים איפה הם גרים ואיפה הם יושבים. יושב פה יושב-ראש האגף. אני והוא מדברים כמה פעמים בשבוע. נתפסים מסמכים מזויפים שקציני הבטיחות חתומים עליהם. על מה אנחנו מדברים?

דורון אברגיל:

לגבי הנושא הזה של איסוף טכוגרפים, זה מעוגן בתקנה 364. התקנה אומרת שתפקידו של בעל הרכב לספר על החריגות, קצין הבטיחות אמור לטפל. לגבי הנושא של הפיקוח על החקירה, זה מעוגן בתקנה 585, בכל הנושא של שעות עבודה ומנוחה.

היו"ר איתן כבל:

עד רגע זה אף אחד לא נתן לי מענה לשאלות שלי.

שמעון לוקמן:

התקנות כמו שהן מנוסחות כרגע הן כמעט בסדר. אתה שאלת מה הוא עושה. אם תהפכו את הדף, אתם תראו שבפרק 3ג' ו-ד' יש בדיוק מה אמור לעשות קצין הבטיחות, כולל למי הוא מדווח.

גבי בן הרוש:

איפה האחריות שלך? יש נהגים שנוסעים במשך 24 שעות.

שמעון לוקמן:

בהמשך התקנות יש התייחסות מדויקת מה קצין הבטיחות צריך לעשות ואיך. יש שני נושאים שהם בעייתיים. יש תקנה 364ד במדינת ישראל, היא מחייבת את בעל הרכב או מפעילו לאסוף את דיסקית הטכוגרף, להציג אותה בפני מפקח או מפקח מוסמך. השורה האחרונה בפסקה (16) "לאסוף ולשמור את הדיסקות במשרדו" לא רלוונטית. הדיסקות קיימות ממילא.

היו"ר איתן כבל:

אני רוצה להבהיר מה אני רוצה. אני רוצה אחריות. במקום שאין בו אחריות כל העניין לא שווה כלום. זה שהוא בודק, זאת חובתו. תזכרו, אנחנו מדברים פה על רכב כבד. תזכרו עוד דבר – הכללים שאתה משית על האופן שבו מטפל בזה קצין הבטיחות הם ברוב המקרים בדיעבד. כשהוא בודק טכוגרף, שעות שינה, הוא בודק את הכל לאחור, הוא לא יכול לבדוק את זה קדימה. גם אם הוא יבדוק את זה שבוע-שבוע, זה עדיין תמיד יהיה בדיעבד. צריך לראות את המצב פה בחומרה יתירה, בוודאי ובוודאי אם הוא חוזר על זה בצורה סדירה פעם אחר פעם. כשיש אירוע נקודתי, זה אירוע נקודתי. הוא יכול ויקרה. קרה, פה, קרה שם. זה לא שאני מקל בזה. הדאגה שלי היא מאירועים של עבריינים סדרתיים. יכול גם להיות גם שנהג מסוים לא עושה את זה באופן סדרתי, הוא רק מסיט את זה כל פעם לנהג אחר. אז אתה פתאום קולט שבחברה של המשאיות או האוטובוסים האלה, כשאתה דוגם את הסך הכל הכללי, נעשות באופן שיטתי עבירות. אני רוצה לדעת איך אני מתמודד עם הדברים האלה. אני לא מוכן לוותר פה בשום פנים ואופן.

דרור וגשל:

השאלה על אכיפה, על סנקציות?

היו"ר איתן כבל:

בוודאי, על שתי נקודות. נקודה ראשונה, מה תהליך הבדיקה שהוא עושה, למי הוא מדווח, איך הוא מוודא שאכן זה מבוצע.

עבד אל חכים חאג' יחיא (הרשימה המשותפת):

איך לטפל בחריגות.

היו"ר איתן כבל:

בדיוק.

דרור וגשל:

ועל מי האחריות.

היו"ר איתן כבל:

בוודאי.

משה בקר:

היום מתפתחות מערכות CDR, שזה הקופסאות הירוקות שעושות את העבודה של הטכוגרף פלוס הרבה משתנים נוספים. נקבעים שם קריטריונים, כמו שעות שינה ועבודה, מהירות, דברים נוספים. המכשיר

משדר למרכז בקרה אצל בעל הרכב. זה נרשם בצורה שהוא יכול לבדוק כל יום מה שודר. זה נכנס היום לשימוש בעולם.

היו"ר איתן כבל:

אני אגיד לך מה הבעיה שלי. אני לא רוצה שכל 3 משאיות יקימו להן חדר בקרה.

עבד אל חכים חאג' יחיא (הרשימה המשותפת):

אולי להשאיר בתוך התקנות את האופציה. התקנות האלו הן לא רק למחר.

היו"ר איתן כבל:

זאת אופציה בעייתית.

נועם קום:

התקנה הזאת לא רלוונטית כרגע. כל הנושא של הטכוגרף והדיסקות זה על זמן שאול. משרד התחבורה אומר כבר 3 שנים שבשנה הבאה ייכנס הטכוגרף הדיגיטלי. יעידו פה גבי וכל אנשי המקצוע בתחום המשאיות על כך שמשאיות מגיעות לארץ כאשר מפרקים מהן את ההתקן של הטכוגרף הדיגיטלי. זה כי מדינת ישראל עדיין לא נערכה לכל המעבר. זה עניין של זמן.

אפי רוזן:

אנחנו בעד הטכוגרף הדיגיטלי. אנחנו אכן מקדמים אותו מספר שנים. כל מי שיושב פה יודע את הקשיים שלנו בהתאמה למה שקורה באירופה. זה דורש שינוי תקנות אחרות. חלקן עלו, חלקן יעלו פה בשולחן. אני מתחייב בפניכם, אני מבטיח לכם שביום שבו נוכל לסיים את התקנת התקנות הדיגיטליות שיאפשרו טכוגרף דיגיטלי, אנחנו נעשה זאת. זה כמו ברכב האוטונומי. חושבים שאם יהיה רכב אוטונומי ייגמרו כל הפרייבטים העתיקים. תהיה תקופת מעבר בה יהיו כלים גם עם דיגיטלי וגם עם רגיל. יש תקופת מעבר. נשים את זה רגע בצד.

היו"ר איתן כבל:

נכון, אנחנו מתעסקים עם מה שיש לנו.

דרור וגשל:

בכל מקרה אנחנו מביאים תיקון תקנות לטכוגרף הדיגיטלי.

היו"ר איתן כבל:

זה לא אגב אורחא.

משה בקר:

מקבעים אחורנית. ברגע שמפרקים ולא נותנים את הטכוגרף אנחנו לא מתמודדים עם המציאות.

עבד אל חכים חאג' יחיא (הרשימה המשותפת):

אדוני היושב-ראש, היות ואנחנו יודעים את הקצב של משרדי הממשלה להבאת התקנות - -

היו"ר איתן כבל:

זה לא במקרה הזה.

דרור וגשל:

עד שלא יהיו תקנות לא יהיה טכוגרף דיגיטלי.

עבד אל חכים חאגי' יחיא (הרשימה המשותפת):

אנחנו עוד מעכבים. פיזית הוא יכול להיות, אבל היות - -

דרור וגשל:

לא פיזית. כדי שיהיה אפשר להשתמש בטכוגרף הדיגיטלי, שזה מצריך הצטרפות לאמנה, צריך לסיים את התקנות. זה הדבר הראשון שנעשה.

עבד אל חכים חאגי' יחיא (הרשימה המשותפת):

יש מישהו שיכול לתת הערכה גסה אם זה שנה, שנתיים, 5?

היו"ר איתן כבל:

זה לא משנה, חבר הכנסת חאגי' יחיא. זה לא שהוא מתעצל עכשיו. זה עולם תוכן אחר. צריך רשימה של תקנות אחרות לגמרי. לא מכניסים את זה פה.

אפי רוזן:

דברים משתנים, אנחנו לא יכולים לדעת. זו שורה של תקנות שיגיעו לשולחן.

דרור וגשל:

אפי, אפשר להגיד שאנחנו מתכוונים להביא את התקנות כבר בתחילת המושב הבא. זה מה שאנחנו אומרים.

עבד אל חכים חאגי' יחיא (הרשימה המשותפת):

זה מה שרציתי לשמוע.

אפי רוזן:

אני עובר, אדוני, לעניין האכיפה והסנקציות. כבר הודענו פה, ואדוני יודע כי גם העברנו את זה לוועדה באופן רשמי, שיש בכוונתנו להכניס סנקציות. זה יהיה בחקיקה ראשית. אלא מה? על מנת שאנחנו נכניס את זה לסנקציות צריכים להביא את התקנה מתוקנת, רק אז לדרוש עבור הסנקציה כפי שהיא מופיעה. בהחלט יהיו סנקציות.

משה בקר:

ומה עם תדירות הבקרה? אין שום התייחסות.

אפי רוזן:

קראת את כל התיקון? תקראו את כל התיקון. יש שני ראשי נזק בכל העולם של בטיחות ותעבורה: הפח והאדם. הנה הגענו לאדם. התקנה הזאת עוסקת בגורם האנושי, נקודה. הנושא של שעות עבודה ומנוחה זה באחריות קצין הבטיחות.

היו"ר איתן כבל:

מסכים.

אפי רוזן:

אם אדוני יסתכל רגע בתקנה 587, אז (ג) ו-(ד) נותנים מענה לאיך, ללמה, למי מדווח, למה קורה עם נהג סדרתי. אני מציע ב-(16) להשלים את מה שאדוני ביקש. אחרי המילים "לבדוק את דיסקת הטכוגרף המותקנת ברכב, לפענח ולטפל בחריגות", צריך להוסיף את המילים "כאמור בתקנה 587". זה נותן גם את מה שרצית וגם את הפירוט שלאחר מכן.

היו"ר איתן כבל:

בסדר גמור, זה סוגר לנו.

אפי רוזן:

אני מקווה שסגרת את המעגל.

מרב תורג'מן:

זה לדווח כאמור, זה לא לטפל בחריגות כאמור. לא אומרים לך איך לטפל בחריגות.

גבי בן הרוש:

מה התפקיד שלו, רק לדווח?

אפי רוזן:

תעשה טובה, עצור. לפעול לפי האמור בתקנה 587. תקרא מה הוא אמור לעשות.

גבי בן הרוש:

מה האחריות שלו?

קריאה:

לפקח.

גבי בן הרוש:

אני לא צריך אותך. אני מתחרה עם עבריין שאתה נותן לו יד. מה זה "לפקח"?

היו"ר איתן כבל:

אני רואה את מה שאדוני כותב. עדיין לא נחה דעתי. אתה בכיוון. דרור, חבל שאלה דברים שהם לא כל כך ברורים כשאתם יושבים בחדרים ומכינים את זה. תראו, זה צריך להיות סיפור דרך ברור. כשאתה כותב לי את המשפט "לפענח ולטפל", אני רוצה לדעת מה המשמעות. מה זה "לטפל"? הוא מעלה את זה על הג'ק? הוא כותב מכתב לשר לביטחון פנים שהחברה הזאת והזאת לא עמדה בשעות האלו והאלו? זו עבודה רבה מידי לעורכי דין להסביר למה אתה מתכוון. זה חייב להיות הכי ברור, הכי פשיטא, שכל אחד יבין. תקשיב מה יקרה. באיך שזה מנוסח אתה נותן יותר מידי כלים לבעל הבית לכדרר את קצין הבטיחות שלו. אני לא רוצה שיהיה שום ויכוח בעניין. צריך שיהיה ברור שהוא עלה למשאית, לאוטובוס, הוציא את הטכוגרף. אם הוא בדק את הטכוגרף ומצא שיש חריגות, אני רוצה שיהיה כתוב שהוא מעביר את התוצאות לזה ולזה, בפרק זמן של 24 שעות או 12 שעות, עם העתק. צריך שהוא ידע שמישהו בתוך התהליך הזה.

סיגלית ברקאי:

יש מסגרת. אני יכול להסביר את שרשרת הפעילות.

היו"ר איתן כבל:

אני רוצה סיפור דרך שאומר לי א', ב', ג', ד', ה', ו'.

ישעיהו אברהם:

הבעיה היא אחרת. היסוד מעורער. למה היסוד מעורער? הפירוש של 168 בעייתי. כל יועץ משפטי של חברה גדולה בא אלינו עם ייעוץ אחר. הוא גם מבלבל את קציני הבטיחות.

היו"ר איתן כבל:

אתה איתי.

ישעיהו אברהם:

אני איתך. זו הבעיה הראשונה. אתה לא יכול לבוא ולהגיד להם על סנקציה אם יש בעיה שם. בחברות אתה יכול לבדוק את זה בו זמנית, לא אחורה, כי הוא יכול להיכנס לסדרן העבודה ולראות בדיוק מה אותו נהג אמור לעשות היום, לראות שהוא אחרי. יש בעיה איפה שיש עצמאים. שם באמת יש בעיה, אף אחד לא יודע. הוא רואה אותו אחרי חודש. לך תדע מה הוא עשה כל החודש. כשהוא כבר בא אליו, הוא מביא לו רק 20 דיסקות, מביא לו רק 10 דיסקות. אתה יודע מה הוא עשה בשאר הימים? אתה לא יודע.

היו"ר איתן כבל:

על זה אומרים בעברית: "לא זו אף זו". אם קודם הייתי מודאג, עכשיו אני עוד יותר מודאג.

ישעיהו אברהם:

בקטע הזה כן.

היו"ר איתן כבל:

אני אומר לכם, גם אם אני צריך לעשות פה פאזזה, אין משחק פה. זה אחד הנושאים, הקטעים הקריטיים של הטיפול. רק מלקרוא את הדברים כפי שהם אני מרגיש שאני הולך על קרקע לא מוצקה. חאגי' יחיא אמר את מה שאמר, הוסיף לי. זה ברור. אני כבר רואה פה עורכי דין שכל אחד מהם מפרש איך שהוא רוצה, כל אחד מהם משחק עם התהליך הזה איך שהוא רוצה.

עבד אל חכים חאגי' יחיא (הרשימה המשותפת):

כל אחד יגיע לבית המשפט ויגיד שזה לא הוא.

היו"ר איתן כבל:

אני צריך סיפור דרך ברור, חד משמעי, איננו נתון לפרשנות.

צביקה דן:

רק רציתי לחזק את מה שאמרת. זאת בדיוק הנקודה, איך הוא מוודא שבכל מה שהוא מצא אכן נסגר המעגל. יש פה סיפור דרך שצריך לסגור את המעגל. זאת נקודה מאוד מאוד חשובה.

סיגלית ברקאי:

אני רוצה רגע להסביר. קודם כל, יש סיפור דרך. סיפור הדרך מתחיל בבדיקת הטכוגרף במועדים שיהיו בהתאם לשיקול דעת קצין הבטיחות. הוא בודק את הטכוגרף, הוא מפענח את הטכוגרף. אם הוא מצא שיש חריגה, התקנות בנוסחן היום אומרות שהוא אמור לדווח על זה לבעל המפעל. בעל המפעל, שהוא זה שאחראי על סידור המשמרות, הוא זה שאחראי על זה שהנהגים לא ינהגו בשעות יותר מידי קרובות, שהם ינוחו כמו שצריך. הוא המעסיק. הוא זה שאמור לפקח מבחינת שעות עבודה ומנוחה. החובות על שעות עבודה ומנוחה חלות על המעסיק. קצין הבטיחות מודיע למעסיק, שזה לפי 587, על זה שיש חריגה, על זה ששעות העבודה לא תקינות, על זה שסידורי העבודה לא תקינים. בתקנות שקובעות את החובות של בעל המפעל יש סעיף שאומר שבעל המפעל יבטיח את הפעילות של הנהגים בהתאם לתקנה 168.

גבי בן הרוש:

אין מפעל.

סיגלית ברקאי:

המפעל, שהגדרה שלו היא ב-579, זה מי שאחראי להעסיק את קצין הבטיחות. הוא גם בעל הרכב, הוא המפעיל של הרכב. קבועה חובה על בעל המפעל להבטיח שאותן הוראות של 168 יחולו. כמוכן שקצין הבטיחות אמור לבצע. כל זה נתון לשיקול דעתו המקצועית של קצין הבטיחות בפעולות שהוא נוקט על מנת לפקח ולהבטיח ששעות הנהיגה והמנוחה מתקיימות. הוא מעביר את ההמלצות לבעל המפעל. בפרט (17) רשום שהוא אמור לערוך תיעוד עבור ההמלצות שהוא מסר לבעל המפעל. אם הן לא בוצעו, הוא צריך להודיע לרשות על זה שהן לא בוצעו. אז הרשות יכולה לפנות בעצמה.

אלעד נצר:

אני רוצה להעיר הערה טכנית קטנה. אני מבין שבעל המפעל זה מי שבעלותו המפעל. בעל המפעל יכול לשבת באנגליה, יכול לשבת בארצות הברית, יכול לשבת בכל מקום.

סיגלית ברקאי:

זה בעל הרכב.

אלעד נצר:

אני מציע שבמקום בעל המפעל יהיה מנכ"ל המפעל או סמנכ"ל המפעל. צריך לתת סמכות לשני אנשים בכירים במקום לבעל המפעל.

אפי רוזן:

האחריות צריכה לגעת בראש, בקודקוד.

אלעד נצר:

אם לבעל המפעל שיושב באנגליה יש 10 מפעלים בארץ, צריך לשלוח - - ?

אפי רוזן:

אין לנו כוונה לשלוח מחסל מהמוסד למישהו כזה. הכוונה שלנו בסנקציות היא לפגוע לו בכיס. הכיס שלו הוא בארץ.

אלעד נצר:

לאורך כל התקנות יש טעות. כל פעם מזכירים את בעל המפעל. אתם רוצים ללכת למישהו בעל סמכות? זה בעל המפעל. אני אומר שטכנית זה לא אפשרי. תגידו מנכ"ל או סמנכ"ל המפעל. אלה שני אנשים מאוד בכירים.

סיגלית ברקאי:

אתה מבקש פה להיכנס לעניינים - -

היו"ר איתן כבל:

לא נעים לי להגיד לכם, אתם עכשיו מתעסקים בחלק הכי פחות חשוב מבחינתי. זה פחות מעניין אותי. אני רוצה לראות בעיניים שלי שיש תהליך סדור שבסופו יש אחראי. כשנגיע ונקבע מי הוא האחראי, נקבע אם הוא צריך להיות בארץ, בחו"ל, כל יום 6 שעות במשרד. זה החלק הכי קל להתייחסות. סיפור הדרך של איך אתה עובר משלב לשלב הוא החלק המהותי והבעייתי מבחינתי, מבלי לזלזל. דרך אגב, כל התהליך הזה הוא גם כדי לקבוע מי הוא בקצה האחראי. בוודאי שאתה צריך אחראי שאתה יכול לאחוז בו, לא להתחיל לחפש אותו.

גדי אברהם :

אתה כותב בסעיף "לפענח ולטפל בחריגות". מה זה "לפענח"? אתה מדבר על לפענח את תקנה 168. חברות התחבורה הציבורית אומרות לנהג: תתחיל ב-06:00 בבוקר, תסיים ב-23:00 בלילה. הן קובעות שהוא נוהג רק 12 שעות. תקנה 168 צריכה להיות מוסדרת לפני החוק הזה.

היו"ר איתן כבל :

אנחנו עכשיו מתחילים להקריא. אני רוצה על כל הקראה הסבר. אני לא רוצה מילים גדולות. אני רוצה הסבר. אחרי שנסיים את ההקראה של כל הסעיפים, נראה שאנחנו מבינים אחד לאחד. אם יש דברים שאני אבקש הבהרות או אבקש לחדד, אנחנו נעשה את זה.

סיגלית ברקאי :

(16) לבדוק את דיסקות הטכוגרף המותקנות ברכב, לפענח ולטפל בחריגות כדי לפקח על שעות הנהיגה והמנוחה ועל מהירות הנסיעה של הנהגים במפעל ולאסוף ולשמור את הסידיקות או צילום שלהן במשרדו במשך 180 ימים לפחות;

אפי רוזן :

אבי, אני רוצה שתסביר 3 דברים: מה זה לפענח, למה מהירות, למה צריך לשמור 180 ימים.

ישעיהו אברהם :

בכל דיסקה של הטכוגרף יש הסבר. קציני הבטיחות אמורים לדעת לפענח את הדיסקה. זה לא דבר מסובך.

אפי רוזן :

תסביר מה הם רואים.

ישעיהו אברהם :

הם רואים את המהירות, הם רואים את שעות המנוחה, הם רואים את זמן הנהיגה, מתי יצא, מתי סיים את הנהיגה. מדובר בכל הדברים הפשוטים. אנחנו לא מחפשים דברים מסובכים. הוא רואה את כל הדברים האלה. אם הוא מגיע למסקנה שמהו לא בסדר, זה מה שאנחנו מבקשים שהוא ידווח.

אפי רוזן :

עוד לא הגענו לדיווח. תסביר על ה-180 יום, מה הרציונל, למה לא שנה, למה לא חודשיים.

שמעון לוקמן :

למה לשמור בכלל?

דרור וגשל :

אולי במקום לטפל בחריגות יהיה לדווח על החריגות.

היו"ר איתן כבל :

זה מצמצם. זה מה שהוא הציע, אבל זה מצמצם.

דרור וגשל :

המשמעות של הטיפול זה לדווח לבעל המפעל.

עבד אל חכים חאגי' יחיא (הרשימה המשותפת):

ההסדרים בהמשך הם לדווח.

אפי רוזן:

תראו, בואו לא ניתמס. יש 3 אפשרויות לחריגה בתקנה 168. האחת, קרתה טעות. יכול לקרות מידי פעם שחרגת במקרה, שלא תכננת נכון את המסלול. זה מה שנקרא "מודה ועוזב ירוחם". השנייה - שהבחור רוצה להרוויח יותר כסף, הוא בא למנהל העבודה ואומר: אח שלי, לא איכפת לי שעות שינה, תן לי למה אני חנוק החודש, אני רוצה להחליף סלון.

היו"ר איתן כבל:

אני מכיר את זה.

אפי רוזן:

השלישית והחמורה שבהם זה שכשבעל החברה בא ואומר: סע חביבי, סע, זה עוד כסף. יש מקרים שבהם הוא יכול לטפל. זה בסמכותו לטפל כאשר המנהל עושה פוילעשטיק, או כאשר הבחור מבקש עוד עבודה אבל אומרים לו: חביבי, אם אתה רוצה עוד עבודה, לך לחברה אחרת, לא אצלי. אנחנו יודעים מה מקומו של קצין הבטיחות. אם הוא מבין שזה בא מלמעלה, הוא לא יכול לטפל, הוא יכול לדווח, כדי שלא יגידו מחר שהוא היה ער לאירוע בטיחותי והוא לא פעל כפי שנדרש ממנו. זה ההבדל בין לטפל לדווח.

דרור וגשל:

מה זה מעבר לדווח?

אפי רוזן:

הוא צריך לדווח לרשות.

דרור וגשל:

אם בעל המפעל לא ממלא - -

עבד אל חכים חאגי' יחיא (הרשימה המשותפת):

אפי, הוא יפטר את בעל החברה.

היו"ר איתן כבל:

אני אגיד לכם איך אני רוצה לראות את זה. בדיוק בקו הזה. אתה נגע בנקודת הקצה, של מה קורה אם יסתבר שהאיש שקיבל את הדיווח או הבעלים האחראי לא פעל בהתאם לחוק. זו התקנה הבאה.

עבד אל חכים חאגי' יחיא (הרשימה המשותפת):

אני עדיין אצל קצין הבטיחות, איך הוא יטפל.

היו"ר איתן כבל:

יש את החובות המונחות לפתחו של קצין הבטיחות. מהרגע שהוא קיים את הפעולות המתחייבות בחוק, מבחינתו הן כבר לא אצלו, הן אצל בעל הבית. השאלה מה האחריות של בעל הבית. בוא נלך בשלב הזה צעד צעד. אמרנו שהוא בא ובודק על פי לוי"ז שנקבע את הטכוגרף. יש לו חובה לפעול. אנחנו אומרים שהוא צריך לפענח ולטפל בחריגות. תפקידו הוא להודיע בכתב. אני רוצה שיהיה ברור שזה לא נקרא לטפל אם זה לא מתועד. הוא מודיע בכתב לגורם האחראי. צריך שיהיה ברור מי מקבל ממנו את המידע. כשאתה אומר פה לטפל, הכוונה היא להודיע.

משה בקר :

לא רק להודיע.

אפי רוזן :

לטפל זה לא להודיע.

היו"ר איתן כבל :

הדבר הכי חשוב לי זה לא הנהג, מבלי לזלזל בנהג, זה בעל החברה. במקום שבעל החברה מעלים עין זה יקרה, במקום שבעל החברה לא מעלים עין זה לא יקרה. מה יקרה? הוא ילך עכשיו למנהל העבודה, אנחנו מכירים את זה. אני לא רוצה לחפש לי שעירים לעזאזל בדרך. מה אתה עושה? אתה הולך למנהל העבודה. מה תגיד? תאיים על מנהל העבודה? החקיקה צריכה להתכתב עם הפרקטיקה, עם החיים.

דרור וגשל :

שאלת, אדוני, על סמכות.

היו"ר איתן כבל :

בדיוק.

דרור וגשל :

לקצין הבטיחות יש סמכות רק לגבי הרכב.

היו"ר איתן כבל :

בדיוק. הסמכות צריכה להתכתב עם האחריות. הסמכות של קצין הבטיחות היא לעשות את הבדיקות. צריך לבנות פה עולם תוכן חדש שבו הוא גם מורה. הוא לא יכול להורות עכשיו.

דרור וגשל :

הוא יכול להורות רק על רכב, להגיד : ברכב הזה אל תשתמשו.

היו"ר איתן כבל :

הוא לא יכול להורות. הסמכות שלו היא להגיד : הרכב הזה מושבת.

גבי בן הרוש :

אז הוא מחליף רכב.

היו"ר איתן כבל :

נקודת המוצא פשוטה מאוד. לקצין הבטיחות יש סמכות על פי דין להורות, לבוא ולומר : לרכב הזה מרגע וזה ואילך אסור לזוז. יש נהג. הוא לא יכול להורות לנהג. אין לו סמכות כלפי הנהג. התפקיד שלו הוא להורות למי שאחראי על הנהג. אנחנו לא ממציאים עכשיו את החקיקה. כקציני בטיחות אתם יודעים להגיד לי מה זה שליף סופפים. אני לא יודע מה זה. אתם לא יכולים להגיד לי מה הוא תהליך חקיקה. ברגע שמסתבר לו שנהג נסע יותר ממה שצריך - אם לפי הטכוגרף, אם לפי זה שהוא נכנס ליומן העבודה והגיע למסקנה שהדבר הזה מתבצע - הוא צריך להורות לבעל החברה, להודיע לו בכתב : הנני להודיעך לאלתר כי נהג זה וזה, על פי ממצאי הטכוגרף או הממצאים ביומן העבודה, נוסע באופן שאסור על פי כל דין, אני מבקש לטפל בעניין הזה לאלתר, אני מבקש להודיע לי תוך 24 שעות שהעניין הזה טופל. זה חיי אדם. כך זה צריך להיות. לא ליד, לא כאילו, לא אולי, לא שעורכי דין יוכלו לבוא ולהגיד : התכוונתי לזה, התכוונתי לזה, אמרתי לזה. לא. כך הדברים צריכים להיות. כשהחותמת שלו מונחת על המכתב, מבחינתו זה פסק דין כלפי מי שעובד אצלו. סמכותו בדברים האלה גדולה משל בעל הבית. הוא לא יכול להורות באופן ישיר לעובד, אבל

הסמכות שלו כלפי בעל הבית בעניינים האלה היא הסמכות העליונה מבחינת החוק. מי שתפקידו להורות זה בעל הבית.

עכשיו יש את הפרק בהמשך, שאומר מה קורה אם בעל הבית לא עומד בכללים. זה סיפור הדרך, כך הדברים צריכים להיות. זה פשיטא. לא ליד, לא כאילו, לא מסובך, לא מישהו שצריך ללכת לפרשנות. יש פה את קצין הבטיחות, יש את בעל הבית, יש את הנהג באמצע. לכל אחד יש פה אחריות. האחריות צריכה להיות מפורשת, לא נתונה לפרשנות. אם נהג שדיווח עליו קצין בטיחות לבעל החברה ממשך לקבל סידור עבודה של "אובר", שזה בניגוד לחוק, בעל הבית, על פי הכללים שנקבע, יצטרך לתת את הדין, פשוט מאוד. אני לא רוצה, כמו שישעיהו אמר, שיתחילו להגיד לי: לא, תראה, הסמכות היא של זה, הוא דיווח לו, הוא לא אמר לו. אתה מבין מה אני אומר, גבי? העניין הזה חייב להיות חלוט, פשוט מאוד.

גבי בן הרוש:

עד פה צדקת במיליון אחוז. כשאנחנו מדברים על חברה בחוק שירותי הובלה, בתקנות, הכל בסדר. לא סתם המחוקק קבע 180 יום. זה על-מנת לבדוק את ההיסטוריה, לראות אם הנהג הוא עבריין. מתי המשטרה נכנסת לתמונה? בתאונות קטלניות. צריך לבדוק את ההיסטוריה שלנו. עד פה זה בסדר, אתם צודקים במיליון אחוז.

היו"ר איתן כבל:

אבל?

גבי בן הרוש:

יש מעל ל-30,000 משאיות.

היו"ר איתן כבל:

כשזה במקום מסודר זה פשיטא, אין בעיה, זה הכי קל. איפה הבעיות נוגעות לא רק למשאיות, גם למוניות, למוניות שירות ולאוטובוסים פרטיים? הנזק וההשלכות על הסביבה הם בעלי משמעות גדולה. במונית אין טכוגרף, בכלים אחרים יש את הטכוגרף.

יהודה בר אור:

זה רק מחזק את כל מה שאמרתי. אנחנו רק משלחים. אין לנו עניין בדבר הזה. זה מראה כמה צדקנו לאורך כל הדרך.

היו"ר איתן כבל:

אני רוצה לגעת בטיפול במשאיות הפרטיות ובאוטובוסים הפרטיים. יש כמה דרכים, אם אתה שואל אותי. אחת ל-3 חודשים או חצי שנה - אתם צריכים לעשות לינק, היום הכל ממוחשב - יודיע נהג המשאית או יודיע נהג האוטובוס. הוא יצטרך לתת איזה דיווח. אם עוצרים אותו, צריך לבדוק אם האירוע נקודתי או האירוע מתמשך. אלה דברים שצריך לתת עליהם את הדעת. מה יקרה? תפסת אותו, טיפלת בו, אבל הוא ממשיך. מדובר על 30,000 משאיות.

שמעון סודאי:

אני הולך על השיטה שלך. אני מסכים למה שאמרתי. צריך שיהיה סיפור דרך, צריך שיהיה איזון, צריך שתהיה אחידות. תקנה 168 היא תקנה ברורה. אם רוצים שיהיו שם עיצומים כספיים, זה אפשרי כרגע לעשות. חסר רק דבר אחד, אדוני, וזה טופס לקצין הבטיחות שיהיה אחיד לכולם - מה הוא בודק, למי הוא מדווח. לי יש טופס כזה, אפשר רק לשפר אותו. זה כמו שיש טופס ביקורת לרכב. בשביל מה עשינו טופס ביקורת לרכב? כדי לבדוק אם יש בעיה. אם יש בעיה, צריכים לטפל בה במכון רישוי או במוסך. לא הגיעה המשאית למכון הרישוי או למוסך, יש כאן בעיה של אחראי.

היו"ר איתן כבל:

אפי, צריך שלכל הפעולה הזאת יהיה טופס מיוחד, וזה למען לא תיפול שגגה. הטופס הזה מכיל את סיפור הדרך, מכיל את סדר הפעולות שהוא צריך לעשות. גם אם הכל תקין, צריך לכתוב בסוף: בדקתי, הכל תקין, סע לשלום.

אפי רוזן:

קיים.

היו"ר איתן כבל:

יכול להיות שהוא קיים, לא יודע. אולי צריך לעשות לו התאמות.

סיגלית ברקאי:

זה משהו שאפשר לעשות בנוהל, לא צריך את זה בתקנות.

היו"ר איתן כבל:

אין לי בעיה.

גבי בן הרוש:

מה קורה עם אותם נהגים עבריינים?

היו"ר איתן כבל:

אני עדיין לא קיבלתי תשובה לאיך אני מתמודד עם 30,000 נהגי משאיות עצמאיים. בעיה.

קריאה:

עיצומים כספיים.

היו"ר איתן כבל:

העניין הוא לא עיצומים כספיים.

קריאה:

מה יש לו ברכב, מה הוא שומר?

היו"ר איתן כבל:

לא. קצין הבטיחות נמצא בחברות, הוא עובד, יש לו סדר יום. כשהוא קם, הוא אומר: אני צריך ללכת לבדוק היום את משאית א', את משאית ב', את משאית ג', לבדוק את היומנאי. יש לו סדר עבודה. יש 30,000 בעלי משאיות פרטיים. להם אין קצין בטיחות.

גבי בן הרוש:

יש להם.

יהודה בר אור:

חייב שיהיה להם.

היו"ר איתן כבל:

אין לו קצין בטיחות שנמצא אצלו במתחם והוא חלק מסדר העבודה. יש 30,000 בכל הארץ, מדן ועד אילת. אם היה לי מרכז למשאיות פרטיות שבבוקר לפני שהיית מניע את האוטו שלך היה לך פלאג שהיית מכניס ולא היית נוסע עד שהמוקד אישר לך לנסוע - נראה שיום אחד זה יגיע - זה היה משהו אחר. אין את זה. מדובר על 30,000 שפרוסים מדן ועד אילת.

דרור וגשל:

מה חסר לך?

היו"ר איתן כבל:

אני רוצה לדעת שיש סדר פעולות כמו שיש למשאית בתוך צי, שזה הכי קל. אני רוצה לוודא שלמשאיות שלא נמצאות כחלק מצי יש נוהל קבוע. למי הוא מדווח? לעצמו.

ניסים עזרון:

לבעל המשאית.

היו"ר איתן כבל:

נניח, דרור, אתה קצין בטיחות. דיווחת שאני לא ישן מספיק.

אפי רוזן:

בפעם השלישית אתה מדווח לרשות.

היו"ר איתן כבל:

יקירי, זאת פעם שלישית. תשמעו, אם הכל היה בסדר, אז לא היו תאונות במשאיות. זה קורה בתדירות. כל פגיעה של משאית היא עולם תוכן. ברוב המקרים מסתבר שלא בדקו. אני לא רוצה שיהיה מצב שבו יש לי מטה שהמלחמה באה והורסת לי אותו. הכל כתוב שחור על גבי לבן, הכל מסודר ויפה, רק שזה לא מתכתב נכון עם המציאות. תסביר לי, אפי, איך זה עובד.

ישעיהו אברהם:

זה אותו דבר כמו בכל מפעל אחר.

אפי רוזן:

זה אחד על אחד.

ישעיהו אברהם:

איפה הבעיה? הבעיה היא שלפי דעתם הם לא מסוגלים – אני לא מסכים עם זה - לקחת את הדיסקות, לבדוק. הם טוענים שכשהם ממליצים את מה שהם ממליצים, אף אחד לא שומע להם. זו דעתם, לא דעתי. דעתי שונה בתכלית. הוא חייב לאסוף את כל הדיסקות. גם כשהוא בודק את הדיסקות, אני מבקש ממנו להקפיד שיש את כל ימי העבודה. זה לא שהוא מביא לך רק את אותן דיסקות שהוא היה בסדר בהן. המציאות, לצערי הרב, מכה לנו בפנים. הם לא עושים את העבודה הזאת.

אפי רוזן:

עזוב את המציאות. המציאות לא משקפת כלום. אם המציאות הייתה בסדר, לא היינו באים לתיקון תקנות. תיקון התקנות בא לסדר מציאות עקומה. המציאות לא רלוונטית.

גבי בן הרוש :

קח ניתוח תאונות אצלך, תראה את המעורבות בתאונות קטלניות. אתה תמצא שם שאותם נהגים, לא מפעלים, הם פורעי החוק והעבריינים. פה אני מדבר על הגורם האנושי. תפקח על השעות ועל הכל. אני צריך להתחרות. מה זה נותן לי שאני שומר על החוק אם השכן שלי נוסע במשך 24 שעות?

שמעון לוקמן :

גבי, הנהגים של החברות לא עושים תאונות? אוטובוסים של "אגד" לא נשרפים? רק הפרטיים הם אלה שעושים? די, תפסיק למרוח אותנו. גבי, מה שמוביל אתכם זה שעות העבודה. מי שמתנגד לטכוגרף הדיגיטלי זה אתם, כי זה חותך לכם את הברז שעליו אתם יושבים.

משה בקר :

אני רוצה להראות עד כמה הבעיה חמורה בקרב אותן 30,000 משאיות כבדות או בקרב אותם כלי רכב כבדים שלא נמצאים בפיקוח של מפעל ושל קצין בטיחות שרואה את הנהגים ואת כלי הרכב. חלק מה-30,000 האלה הם חאפרים. חלק מהם הם אנשים שפועלים בצורה אינדיבידואלית. חלק ניכר מכלי הרכב האלה, איתן, נמצא גם במגזר הערבי. הרשות הלאומית מפרסמת נתונים על מעורבות בתאונות חמורות. היא מבליטה – לא שהיא עושה את זה בכוונה, אלו הן העובדות – את העובדה שחלק ניכר מהתאונות החמורות ברכב כבד נגרמות במגזר הערבי. חלק ניכר מהמשאיות האינדיבידואליות האלו נמצא שם. הבעיה שאנחנו נסוגים בכל העניין של המעמד של מי שאחראי במשרד הרישוי, במשרד התחבורה, באגף הרכב, מה שגיקי היה בזמנו. המערך של הבקרה על קציני הבטיחות ועל הנהגים הוא לא מספיק גדול. הייתה צריכה להיות פריסה כלל ארצית של יותר מפקחים, כדי שקצין הבטיחות יוכל, אחרי שהוא עובר על דיסקות של נהג אינדיבידואלי ורואה את הנושא של המהירות, את הנושא של שעות עבודה ומנוחה, להעביר את זה להם.

שמעון לוקמן :

אני מבקש לקחת איזה 10 דקות אחורה לפני הבוץ שנוזק. אני רוצה רגע לדבר מהצד של קצין הבטיחות אל מול המשאית הבודדת. אין שום הבדל בין קצין הבטיחות המפעלי, וזה בנוגע לתקנה 168 ופיקוח על שעות עבודה ומנוחה, לבין קצין הבטיחות אל מול one man company. אני אעיד על זה באופן אישי. 17 שנים קיים המשרד. אני אספר איך זה מתבצע. עוצרים את נהג המשאית לביקורת, לא משנה איפה, בתנאי שזה לא באמצע הכביש: תראה לי את הדיסקות. כשגומרים את כל הביקורת, מגיעים לתא הנהג: תן לי את הדיסקות. התקנות מחייבות היום את בעל הרכב לשמור.

היו"ר איתן כבל :

יש פה משהו שלא הבנתי. אתם אומרים לי שלכל משאית יש קצין בטיחות.

דרור וגשל :

לא בהכרח.

שמעון לוקמן :

מעל 10 טון.

היו"ר איתן כבל :

אני מדבר על המשאיות שנכללות בתוך התהליך הזה.

דרור וגשל :

למי שיש רישיון מוביל יש קצין בטיחות.

היו"ר איתן כבל :

יש משהו, שמעון, בהרצאה שלך שלא ברור לי. כאן אני רוצה שנעשה את הסגירה בדיוק כמו שעשינו את הסגירה בעניין השני. נהג המשאית, לא משנה אם הוא מהמגזר הערבי, הדרוזי, הצ'רקסי, היהודי.

שמעון לוקמן:

לא חשוב.

היו"ר איתן כבל:

זה לא רלוונטי. נהג המשאית הוא נהג מוביל, יש לו קצין בטיחות. הוא מתקשר עם גוף פרטי. אני לא יודע איך זה בדיוק עובד, אבל נניח שהוא התקשר איתך, שמעון לוקמן. לך יש בלוי"ז סדר עבודה, יש לך איקס משאיות. אני רוצה לוודא שפעם באיקס זמן - -

שמעון לוקמן:

אחת לחודש.

היו"ר איתן כבל:

אני רוצה לוודא שפעם באיקס זמן אתה מגיע אליו לנקודה המוסכמת. לא באמצע הדרך, במקום שאתה יכול לקרוא בצורה שקטה, מסודרת.

אפי רוזן:

שאתה מסוגל לפענח.

היו"ר איתן כבל:

במקום שאתה יכול לפענח את הטכוגרף. למי אתה מוציא דוח אחרי שעשית את הבדיקה?

שמעון לוקמן:

לו. אם יש חריגה, אני מתעד אותה אצלי.

היו"ר איתן כבל:

אתה כותב שם: בדקתי, הכל בסדר, סע לשלום.

שמעון לוקמן:

יש חתימה.

היו"ר איתן כבל:

ברור לי שיש חתימה, שזה לא איזה משהו מרוח הקודש. עזוב את זה. מה קורה ברגע שמתברר שיש חריגה? יש כל מיני סוגי חריגות. יכולה להיות חריגה קטנה, יכולה להיות חריגה גדולה. אתה אומר לו: אדוני, דע לך, יש לך פה חריגה. כל כמה זמן אתה בודק?

שמעון לוקמן:

אחת לחודש לפחות.

דרור וגשל:

לא כתוב כל כמה זמן צריך לעשות.

שמעון לוקמן:

כתוב שיש ביקורת חודשית של קצין בטיחות.

היו"ר איתן כבל:

אם לא כתוב, צריך שייכתב.

שמעון לוקמן:

זה במסגרת המטלה. מה יש לבדוק פה?

סיגלית ברקאי:

יש את זה בטופס.

היו"ר איתן כבל:

יקירי, אנחנו לא ממציאים את הגלגל. פה לא כתוב. אם כתוב, תראו לי איפה כתוב.

שמעון לוקמן:

בתקנות שירותי הובלה.

היו"ר איתן כבל:

עזוב אותי משירותי הובלה.

שמעון לוקמן:

לשם זה שייך. משם לקוח רישיון המוביל.

היו"ר איתן כבל:

שמעון לוקמן, האם אתה קצין רכב או עורך דין רכב?

שמעון לוקמן:

נהייתי בעוונותיי.

היו"ר איתן כבל:

אין לי ספק שלא היית עובר את הבחינה של לשכת עורכי הדין לפי התשובות שלך. האם אחרי שבדקת כתוב מתי אתה צריך להודיע ולמי? בעל הבית כתב לו, הזהיר אותו. מה עכשיו הוא יעשה עם זה? האם אחרי הפעם השנייה - - ?

אפי רוזן:

פעם שלישית הוא מדווח לרשות.

היו"ר איתן כבל:

למה פעם שלישית? על זה נאמר: "אליה וקוץ בה". אלה דברים שצריכים היו להיות פשיטא - מי בעד, מי נגד, מי בעד, מי נגד. אני מנסה להבין אם יש פה לקונה שצריך לסגור. עצם העובדה שאני עדיין לא יושב על אדני ברזל מראה שכנראה יש בעיה. אם אני אכתוב שזה יהיה במקרה והוא חרג פעם שלישית או פעם שנייה, זה אומר שאתה מרשה לו לייצר מדרג עבירות. אחרי פעם שלישית קנסת אותו, התקדמת.

דרור וגשל:

זה צריך להיות 3 פעמים רצופות.

היו"ר איתן כבל:

זה לא טוב 3 פעמים רצופות. אני רוצה להעביר לכם את החשיבות שאני מייחס לעניין הזה בכך שאני אפילו בא בפגרה. אני לא מוכן שזה יהיה מעבר לפעם שנייה, אני אומר את זה בצורה מאוד ברורה. אם אדם הוא חלק מחברה שיש לה 10 משאיות, אז יש את המערכת, משביתים לו את העבודה, זה סרט שלם. כשבן אדם הוא בן אדם פרטי, כשהוא אחראי על עצמו, פעם שלישית ברציפות נראה לי - - הוא יכול לסדר לו בלוח לויז חריגה מותר.

אפי רוזן:

הצעתך לפעם שנייה מקובלת עלינו. ההצעה משקפת איזו שהיא סבירות.

היו"ר איתן כבל:

אין פרק זמן. ברגע שבן אדם עשה פעם אחת, לא משנה מתי זה נעשה - -

אפי רוזן:

קיימת אצלו חזקת הידיעה.

היו"ר איתן כבל:

כבר קיימת אצלו חזקת הידיעה. שמעון לוקמן או כל אחד מכם פה מוציא לאותו נהג, אומר לו: אדוני, הנה החריגה שלך, אם אתה עוד פעם אחת עושה, אני מחויב על פי דין להעביר את זה לישעיהו במשרד התחבורה. אחר כך יש את הטיפול של ישעיהו. הוא רואה אם טיפל, לא טיפל, אם נהג המשאית ביצע, לא ביצע. אני מניח שיש לנו את זה גם בהמשך.

שמעון לוקמן:

אני מעיד על פעילות של עצמי מול הנהג הבודד. אני עושה ביקורת. אחרי שגמרתי את הביקורת, אני מתיישב איתו בקבינה, מבקש ממנו את הדיסקות שיש אצלו שהוא צריך לשמור.

דרור וגשל:

לא, רק דיסקית של - -

שמעון לוקמן:

24 שעות אחורה בקבינה, 180 יום במשרדו. משרדו של נהג המשאית הבודד הוא בקבינה, מי שלא יודע.

דרור וגשל:

רק 24 שעות.

שמעון לוקמן:

שם זה נמצא, מה לעשות. אתה לוקח את הדיסקות, עובר עליהן. בדקתי חודש אחורה מאז הביקורת האחרונה, ראיתי נקי? אמרתי: יפה מאוד, תודה רבה. אז אני חותם על רישיון המוביל. אם ראיתי חריגה, אני שואל מה קרה ביום הזה. הוא אומר לי: תקשיב, עבדתי בצפון, הגעתי הביתה חצי שעה יותר מאוחר. אחד כזה חריג מתייג בדוח: יש חריגה, יש להקפיד, וממשיכים הלאה. אם עברו חודשיים - שלושה ובביקורת הרביעית פתחתי את דיסקות הטכוגרף ומצאתי באותו חודש 3 או 4 אירועים שמעידים על אפדימיה, מעידים על שיטה, אני אומר לו: סטופ, אני לא מאשר לך לעבוד ככה. אני מחיל את עצמי, למרות החקיקה, על הנהג. אני אומר לכם דוגרי, זה בלי שום סנטימנטים. זה הסיפור האמיתי. כשהוא אומר לי: שמע, אני אחליף קצין בטיחות, אני אומר לו: חבר, אתה רוצה להחליף קצין בטיחות? תחליף, אני לא נותן את ידי לסיפור הזה.

מהמקום הזה אני רוצה משפט אחרון. אפשר לפקח ולאכוף כמעט הכל, בתנאי שיש את הכלים. פסקה (16) זה המקום שבו צריך להעלות את קצין הבטיחות מאוסף הניירות. צריך לתת לו את הכוח של הפיקוח, לא של אוסף הניירות.

ניסים עזרן:

גם את הכוח שלא יעיפו אותו בגלל זה.

שמעון לוקמן:

שיעיפו. שיחליפו אותי, אין לי בעיה. אם על זה אני לא נרדם בלילה, תחליף אותי. תחליף אותי, תחליף את השכיר, תחליף את כולם. בסוף הוא יעמוד ברחוב לבד.

אורי חדד:

אני יותר משלושה עשורים מתעסק בנהגי משאיות, מפקח על נהגי משאיות. לפני שנת 2000 לא היה לנו כוח לפקח על דיסקות החברה. מאז שיצא רישיון המוביל יש לנו כוח לעכב את המשאית, לעכב את הנהג בגלל חריגות. פשוט לא מאשרים לו לנסוע. יש לנו את הכוח הזה. יש לנו את שיתוף הפעולה של המשטרה. על זה צריך להסתמך. הבעיה היותר קשה זה שאי אפשר לפרש את תקנה 168. אני מניע היום 70 קציני בטיחות. כל יום אני נתקל בנהג שמתעכב 4 שעות בנמל. מה עושים איתו? מה עושים כשהוא 7 שעות מתעכב בנמל? מותר לו, אסור לו? זו בעיה יום יומית. קודם צריך לתקן את תקנה 168. יש הוראה של בית משפט מלפני כמה שנים.

גבי בן הרוש:

מ-99.

אורי חדד:

הוראה שאומרת לתקן את התקנה הזאת. היא אפשר לדרוש מקצין הבטיחות בלי לתקן את התקנה הזאת.

עודד שאולוף:

אנחנו מדברים על כך שהנהג מחויב להחזיק את הדיסקית 24 שעות אחורה. בתקנה כתוב גם כמה שעות הוא נוסע במהלך השבוע. צריך לראות כמה הוא נסע במהלך השבוע - ולרכז את זה. הוא צריך להחזיק 7 דיסקות בקבינה, לא אחת. זה דבר אחד שצריך לתקן. דבר שני, יש בעיה בתקנה לגבי נהגי משאיות. אני אקח דוגמה מנהג של מערב לבטון. הוא מגיע למפעל בשעה 6:00, יושב עד שעה 16:00 במפעל.

שמעון לוקמן:

ב-16:00 הוא מתחיל יציקה עד אור הבוקר.

עודד שאולוף:

ב-16:00 הוא מתחיל יציקה עד 20:00 או עד 21:00 בלילה. הוא כל היום יושב במפעל, לא עובד. צריך לדבר על התקנה עצמה, לראות אם היא תקנה מסודרת.

גבי בן הרוש:

מה שאמר שמעון לוקמן זו הבעיה האמיתית. הוא אמר שהוא יושב בקבינה ובודק טכוגרפים. רבותי, זה רציני?

שמעון לוקמן:

אתה לא יושב בקבינה עם הנהג?

גבי בן הרוש :

הוא יושב עם העבריינין.

שמעון לוקמן :

למה עבריינין?

גבי בן הרוש :

הוא יושב עם הנהג בקבינה במקום לשבת במשרד עם טבלאות אקסל. יושב פה ראש אגף קציני בטיחות. כמה קציני בטיחות מתוך 500 או 600 דיווחו לך על שעות עבודה?

קריאה :

דיווחו. הוא עושה שימועים.

גבי בן הרוש :

אפילו לא אחד. הם נוסעים סביב השעון, מחליפים משאיות, מחליפים טכוגרפים. אני באתי ודיברתי על אחריות. אין אחריות מתחלקת. אתה נותן לו סמכות? תן לו אחריות. אם הנהג עובר סדרתי, קח את קצין הבטיחות עם הנהג ותכניס אותם לבית סוהר.

היו"ר איתן כבל :

הוויכוח ביניכם מראה כמה העניין לא יושב על אדני ברזל. זה לגמרי לגמרי ברור. אני לא מופתע פה מהוויכוחים. האמת, לא היה צריך להיות פה שום ויכוח, אלה דברים שהם שחור-לבן. זה לא "אמרתי לוי", "שתו לוי", "אכלו לוי", "בדק לוי", "לא בדק לוי". אני לא סתם מתעקש על זה שיש סדר פעולות. לא מעניין אותי מה אתה חושב או לא חושב, עד שאתה לא עושה "וי" ואומר: בדקתי זה, בדקתי זה - החותמת של קצין הבטיחות מסיטה את האחריות מהנהג אל קצין הבטיחות. כל עוד אתה לא יודע אתה לא יודע. אם מחסום של המשטרה או של משרד התחבורה עצר משאית, האחריות היא של נהג המשאית. אני לא אתחיל לחייב כל קצין בטיחות שייסע עם קרוואן כדי לבוא עם כל הצידוד, זו לא הכוונה. כולנו יודעים ומבינים שיש סדר פעולות שהוא חייב לעשות. הוא צריך לעשות את זה במקום שהוא יודע לעשות את זה. לא בשול הדרך, לא להגיד לו: אח שלי, תעצור לי בפינת דיזינגוף, תעמוד בצד 10 דקות. קצין הבטיחות צריך להבין את האחריות שלו. צריך שידע אותו נהג משאית שאם הוצאתי לו כקצין בטיחות דוח חריף, הוא לא יכול להעיף אותי כלאחר יד, אלא אם כן הוא הוא מוכיח שפעלתי מולו שלא על פי דין. הכי קל לבדוק את זה. כשמדובר במילואים, תמיד אפשר להמציא המצאה לזרוק איזה שהוא עובד. פה זה שחור לבן - או שהוא מבצע את הפעילות, או שהוא לא מבצע את הפעילות. אם הכל כתוב, זה כתוב. אני רוצה סיפור דרך ברור לגבי כל כמה זמן חובתו, האם יש לו טופס ברור שהוא ממלא אותו, ואם הוא ממלא אותו, למי הוא מעביר אותו. אמרנו שכשיש אירוע שני, החובה שלו לדווח. זה לא חייב להיות אירוע אחרי אירוע, זה יכול להיות אירוע אחד בינואר, אירוע שני בדצמבר. זה בכלל לא רלוונטי מבחינתי.

מרב תורג'מן :

הוא לא יהיה רצוף?

היו"ר איתן כבל :

הוא לא חייב להיות רצוף.

דרור וגשל :

הוא לא מוגבל לאיזה שהוא זמן? אולי צריך לתחום את זה.

היו"ר איתן כבל :

אני חושב שכן נתחום את זה. הכוונה פה היא לא לייצר מצב שאנחנו כל היום רודפים עם מיקרוסקופ אלקטרוני. אני מדבר על פעם שנייה בשנתיים.

שמעון לוקמן:

זה לא ריאלי.

אפי רוזן:

שנתיים זה המון. מדובר בנהגים שנוסעים אלפי קילומטרים בחודש.

היו"ר איתן כבל:

יקירי, זה כמו שאתה אומר לבן אדם שזה בסדר אם הוא רצח פעם בשנתיים. תקשיבו, עשיתי הקלה גדולה, הלכתי לקראת.

שמעון סודאי:

על עבירת טלפון אין שיקול דעת.

היו"ר איתן כבל:

נכון.

שמעון סודאי:

ככה זה צריך להיות.

היו"ר איתן כבל:

בדיוק.

שמעון לוקמן:

על עבירת טלפון משלמים קנס. יום למחרת מתחילים מחדש.

היו"ר איתן כבל:

אני אגיד לך מה ההבדל. אני לא מקבל את זה. זו משאית. יש לך כלי - -

שמעון סודאי:

פצצה מתקתקת.

שמעון לוקמן:

אדוני, אני איתך, אבל זה לא ריאלי מסיבה אחת ויחידה. יכול להיות שמפה זה נראה הגיוני, אבל כשאתה יושב בקבינה - -

היו"ר איתן כבל:

אם טייס לא בא כל שבוע למילואים, לא משנה אם הוא חבר כנסת או אלוף - - זה לא מעניין אותי שאתה מזדהה איתי. זה כלי משחית, ענק. יש לו עלויות כספיות עצומות. אם הוא יפגע, ההרס שהוא ייצר הוא הרס עצום. אם אתה שואל אותי, לא הייתי נותן לך אפילו פעם אחת. אין כאן דילמה. לא צריך יותר מפעם אחת. זה לא שאנחנו אומרים: וואלה, לא נורא, הוא יצבור 100 תאוונות, ניתן לו רק אחרי הנפגע ה-50. אין דבר כזה. זה חינוך. היום יודעים שיש את האפשרות להקל. אני בשום פנים ואופן לא מוכן להקל בדברים האלה. לא תהיה הקלה. ההקלה היחידה שאמרתי לכם היא עצם העובדה שאני מוכן לדבר על הפעם הראשונה.

שמעון לוקמן:

נניח שאתה נהג משאית, יצאת ליום עבודה ב-06:00 בבוקר. אתה מתכנן לסיים את היום ב-17:00, רק שבדרך מחיפה לאשדוד יש פקק בכביש החוף כך שאתה מגיע ב-18:15, לא ב-18:00. מה אפשר לעשות?

היו"ר איתן כבל:

כשישעיהו או לא יודע מי קורא לו, הוא לא אומר לו: אדוני, אלה עומדים בתור לגרדום, אלה עומדים בתור לסקילה, אלה עומדים בתור לחנק. איפה אתה טועה? זה לא שאני מכניס את זה למחשב ואומר שאותי זה לא מעניין. כל פעם שעוצרים אותו הוא נתקע בפקק? על זה נאמר: "אתה חונן לאדם דעת ומלמד לאנוש בינה". החלק הכי חזק זה השכל הישר. איפה מתחילות הבעיות? כשכל פעם אתה מתחיל לספר את הסיפור שנתקעת. אתה יכול להיתקע פעם אחת. אתה יודע מה, אתה יכול להיתקע פעם שנייה.

שמעון לוקמן:

ושלישית?

היו"ר איתן כבל:

גם שנייה אני לא מוכן פה. שנייה לא יהיה. יש סמכות לממונה. אני רוצה שידעו שפעם שנייה אין משחק. אחר כך זה נתון לסמכותו של המפקח, הוא יוכל להגיד לו: וואלה, נכון, אכן בדקתי, באותו יום היה פקק, הייתה תאונה, היה זה, היה זה. אני לא רוצה שכל אחד יבוא עם הסיפור של עצמו.

שמעון סודאי:

תקנה 168 היא תקנה פלילית. יש קנס של 50,000 שקל למי שעובר אותה. אף אחד לא מיישם אותה.

דרור וגשל:

אם הוא מורשע בבית משפט.

היו"ר איתן כבל:

בוודאי. מה, הוא יגיע לבית משפט?

שמעון לוקמן:

הוא מגיע, רק הוא לא מורשע.

קריאה:

כי התקנה לא ברורה.

היו"ר איתן כבל:

אני רוצה את הטופס הזה פה בפעם הבאה.

דרור וגשל:

טפסים צריכים להיות בתקנות. אם זה טופס קבוע, זה צריך להיות בתקנות.

אפי רוזן:

אתה רוצה את זה בתקנה?

היו"ר איתן כבל:

כן.

אפי רוזן:

לפני הישיבה הבאה יהיה טופס.

היו"ר איתן כבל:

אני סיכמתי, אלה הכללים, זה מה שיהיה. אני לא משחק עם העניין הזה.

צביקה דן:

יש פה טענה על כך שאין דיווחים של קציני בטיחות.

היו"ר איתן כבל:

אין דבר כזה. יש חובת דיווח. אם קצין הבטיחות לא מדווח - -

דרור וגשל:

זו גם עבירה פלילית.

היו"ר איתן כבל:

בוודאי. עברין הוא עברין.

אפי רוזן:

סוף גנב לתלייה.

אורי חזד:

למשרד התחבורה יש כוח אדיר, הוא מסוגל לעכב את חידושו של רישיון המוביל. החברות מפחדות פחד מוות. התקנה לא ברורה לבעל המשאית, לנהג, לקצין הבטיחות.

היו"ר איתן כבל:אורי, אני יושב-ראש ועדת הכלכלה. זה נכון שהעברתי פה תיקונים וחקיקות שהיו תקועים 5, 10 ו-15 שנים. אני עוסק עכשיו בתקנות שמונחות בפניי. מה אתה רוצה שאני אעשה עכשיו - שאני אגיד: סליחה חברים, לכו הביתה?
אורי חזד:

קודם תקנו את התקנה. שלחנו חברות לשימוע אצל ישעיהו. פירקו אותו בפרשנות של התקנה. אני אשלח לו חברות לשימוע. אני עושה את העבודה שלי. אתה לא פוגע במטרה.

היו"ר איתן כבל:

קוראים לי שר התחבורה? אני עוסק בתקנות שמונחות בפניי.

אורי חזד:

מבקשים לתקן את זה.

היו"ר איתן כבל:

אני לא יכול לתקן את זה פה. תסלח לי, אני לא שר התחבורה. כל אחד יושב פה, מגיע עם קיטבג מלא בכל הצרות שלו. אני עכשיו נמצא במקום שיש תקנות לפניי. אם אדוני חושב שיש כאן בעיה שצריך לתת עליה את הדעת, יפנה לשר, יפנה עם העתק אלי, יגיד: שמע, אחרי מה שהעברתם, כל עוד לא - -

אורי חדד:

אתה שולח אותי עם טופס.

היו"ר איתן כבל:

אורי, זה כבר לא קשור. אורי, תקשיב, אני משתדל לא ללמד אתכם את העבודה שלכם, למרות שמסתבר שגם את העבודה שלכם אתם לא יודעים. אתם כבר מכירים אותי, אתם יודעים מה אני דורש, אתם יודעים מה אני מבקש, אתם יודעים על מה אני מתעקש. 4 שעות על 3 פסקאות. אני סיימתי לשמוע אתכם. לא קידמתם אותי בכלום, בשום דבר. לא עזרתם לי, לצערי, בכלום. התחריתם מי יודע יותר ממי. בבלתם לי את המוח. כמעט את כל הדברים הבאתי מעצמי, מהשכל הישר שלי, מתוך הרצון שלי להוציא מתחת ידי את התקנות הטובות ביותר. אתם עסוקים בלבעוט אחד לשני מתחת לרגליים במקום לקדם את התהליך. זה לא יקרה יותר. אתם מחבלים ביכולת שלי להעביר את התקנות. נגמר הסיפור. אני עכשיו פועל אך ורק על פי השכל הישר שלי. בינתיים מסתבר שהוא יותר טוב משלכם, כי הוא נטול אינטרסים, הוא נטול כל מיני עניינים כאלה ואחרים. הוא נוגע בעניין עצמו, בעניין של בטיחות, בטיחות ובטיחות – מהנהג לרכב ולאזרחים שאחר כך עלולים, חס וחלילה, להיפגע סתם.

שמעון סודאי:

היושב-ראש הקודם עשה דיונים סגורים.

דורון אברג'יל:

נציג השר יושב פה. אתה יכול לבקש ממנו להביא לישיבה הבאה את תקנה 168. מה הבעיה?

היו"ר איתן כבל:

אני מודה לאדוני. אני ממליץ לאדוני לעשות את עבודתו כמו שצריך, אולי אז לא היינו צריכים לבוא לפה. דורון, אני לא אאפשר לך בפעם הבאה להיכנס. מה אתה מתחיל להתפלסף עלי? תודה רבה לכם. שננו היטב. אתם חפרנים חבל על הזמן, אתם לא מקדמים כלום. אתם עסוקים בלריב עם עצמכם. תודה רבה, הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 13:30.