

פרוטוקול מס' 165
מישיבת ועדת הכלכלה
יום שני, י' בשבט תש"ע (25 בינואר 2010), שעה 11:30

סדר היום:

1. תקנות התעבורה (תיקון מס'...), התש"ע-2009, בדבר תיקונים לדרגות רשיונות נהיגה – למעט תקנה 7,
תיקון תקנה 203 לתקנות האמורות בעניין רישיון נהיגה לאופנוע.
2. תקנות התעבורה (תיקון מס' 3), התשס"ה-2005 (תיקון), התש"ע-2009, בדבר תיקונים לדרגות רשיונות נהיגה.
3. תקנות התעבורה (תיקון מס' 5), התשס"ה-2005 (תיקון), התש"ע-2009, בדבר תיקונים לדרגות רשיונות נהיגה.

נכחו:

חברי הוועדה:

אופיר אקוניס – היו"ר
כרמל שאמה

מוזמנים:

חה"כ אורי מקלב
חנן אהרון – סגן מנהל אגף הרישוי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
עו"ד חוה ראובני – סגנית ליועצת המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
חנניה אפנגר – מנהל משרד הרישוי באר שבע והנגב, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
ידידה רזלן – מרכזת תקינת נהיגה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
סא"ל (מיל.) דודו שטיין – ראש מדור הדרכת נהיגה, משרד הביטחון
סרן עינת רמות – סגן יועמ"ש, פרקליטות צבאית, משרד הביטחון
רפ"ק ריקי ויצהנדלר – קצינת תביעות, משטרת ישראל
רפ"ק רון לוינגר – ראש חוליית תעבורה, משטרת ישראל
דוד שחף – מנהל אגף תשתיות ובניה חוזית, סמנכ"ל התאחדות הקבלנים והבונים בישראל
דורון יהודה – חבר בארגון נכי הפוליו
ישראל אבן זהב – רכז נגישות של העמותה, מטה מאבק הנכים בישראל
נחום הלפגוט – מדור מיכון, ארגון עובדי הפלחה
יוסף כץ – מדור מיכון, ארגון עובדי הפלחה
אריה כרנדיש – יושב-ראש המדור לבטיחות במרכז החקלאי, התאחדות חקלאי ישראל
אבי גולן – יושב-ראש ארגון מורי הנהיגה
שחר הררי – "ואולה" ישראל

ייעוץ משפטי:

עו"ד ניר ימין
יעל פיין - מתמחה

מנהלת הוועדה:

לאה ורון

קצרנית פרלמנטרית:

טלי רם

1. תקנות התעבורה (תיקון מס'...), התש"ע-2009, בדבר תיקונים לדרגות רשיונות נהיגה – למעט תקנה 7, תיקון תקנה 203 לתקנות האמורות בעניין רישיון נהיגה לאופנוע

היו"ר אופיר אקוניס:

בוקר טוב. אנחנו בתקנות התעבורה – תיקונים לדרגות רשיונות נהיגה. חבר הכנסת מקלב ביקש את הדיון הזה.

אורי מקלב:

אני מודה לך על זה.

לאה ורון:

וגם התאחדות הקבלנים. יש סוגים שונים של תקנות, חלק שנוגעות לכלי רכב גדולים, חלק לגבי רכב כבד.

היו"ר אופיר אקוניס:

חווה, תציגי בבקשה את התקנות.

חווה ראובני:

בוקר טוב. השיטה החדשה של תקנות התעבורה לפי התקינה האירופית נכנסה לתוקף ב-1 בינואר 2007. בדיון שהתקיים על השלמות של תיקונים ב-24 בינואר 2007, נשאלתי על-ידי חבר הכנסת טל אם אנחנו יודעים הכול והכול בפנים – אני מחזיקה את הפרוטוקול – ואמרתי: לא, אני לא רוצה להתחייב לזה, וטוב שלא התחייבתי. אמרתי שיכול להיות שעם ההפעלה יבואו דברים נוספים שאנחנו צריכים, דברים שלא חשבנו עליהם, ואכן כך התגלה. זה נדבך אחד של התקנות האלה.

נדבך שני זה תיקון אחר שאושר בתחילת 2005 בנושא מכוונות ניידות ושינוי שיטת הרישוי. הניסיון המצטבר של הפעלת התקנות החדשות, שבו הנהיגה במכוונות ניידות אופניות – דהיינו, על גלגלים, לא על זחלים – הלכה לפי המשקל הכולל של הכלי, הביא לתוצאה שנמסר לנו מהשטח: אין מפעילים מכוונות הניידות הכבדות כיוון שמי שכבר יש לו רישיון נהיגה למשאית, משאית כבדה, סמיטריילר וכו', לא בא להפעיל את המכוונות הניידות אלא כבר נוהג במשאיות.

לפיכך, נאלצנו לחשוב על פתרון חלופי, שמצד אחד ישרת את הבטיחות הנדרשת, ומצד שני יאפשר לענף להתקיים ולא ייצור מצב של אין נהגים.

אלה שני הנדבכים של התיקון הזה. התיקונים לתיקונים הקודמים הם פועל יוצא לתיקון עצמו.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני רוצה לשמוע התייחסויות. חבר הכנסת מקלב, אתה ביקשת שנעלה על סדר-היום את תקנות התעבורה.

לאה ורון:

זה שר התחבורה.

היו"ר אופיר אקוניס:

שר התחבורה, אבל היתה שיחה בינינו במליאה, אם אינני טועה.

אורי מקלב:

הנושא הוצף בוועדה לפניית הציבור בעקבות פנייה של נהגים רבים, שכרגע יש להם את הרכב שלהם – רכב שאפשר להסיע בו מעל שמונה נוסעים, אבל התקינה היום אומרת שלא רק שאסור לך להסיע מעל שמונה נוסעים כמו ברישיון הסטנדרטי, שנקרא רישיון B, אלא גם רכב שהוא יותר גדול – גם אם אין בו יותר משמונה נוסעים – אתה לא יכול להסיע בו.

מדובר על אנשים שקנו רכב, הם לא יכולים היום להסיע – ואו שהם נוהגים או שהם לא נוהגים – ולכן היתה הדחיפות בעניין הזה, כדי להתקין – אם הם לא מסיעים מעל שמונה נוסעים, על אף שהרכב הוא יותר גדול אבל הוא לא עובר מעל ארבעה טון, כפי שהיה ברישיון הקודם שלהם, שלא ייפגעו מזה.

זאת המטרה של התקנה.

היו"ר אופיר אקוניס:

היו אליך הרבה פניות?

אורי מקלב:

יש פניות רבות של אנשים שיש להם רכבים מהעבודה, רכבים יותר גדולים שהם מקבלים והם לא יכולים לנהוג עליהם.

היו"ר אופיר אקוניס:

איך הם מקבלים מקצין הרכב רכב שהם לא יכולים לנהוג עליו?

אורי מקלב:

זה נכנס רק עכשיו, ממש בינואר.

היו"ר אופיר אקוניס:

סתם מבחינה הגיונית. נגיד אני לא הייתי מקבל – אומנם פה זה קצת יותר מוגבל.

אורי מקלב:

יש טנדרים, שהם לא נראים. אלה רכבים שעד היום נהגנו עליהם – גם אלה שיש להם רק רישיון B, יש בהם אפשרות להסיע יותר משמונה נוסעים. למשל, פורד טרנזיט – הוא נחשב רכב שיכול להיות רכב פרטי, ועד היום חלקם הם רכבים פרטיים. בעיקרון, הוא בעל יותר משמונה מושבים. מי שיש לו רישיון יותר גבוה, יכול להסיע בו 11 נוסעים. יש דגמים נוספים של רכבים שאני לא מכיר אותם, ב"קאיה" יש את זה ובעוד דגמים.

חנניה אפנג'ר:

11 נוסעים כבר לא קיים. שמונה כן.

אורי מקלב:

כעת יש להם אפשרות לקחת את הרכב שלהם ולהתקין את המושבים, שזה בעלות גבוהה מאוד, ואנחנו לא חושבים שנכון לעשות את זה. קורה גם למשל שאחד מההורים, אחד מבני הבית – יש לו רישיון והוא נוהג היום על רכב יותר גדול – הבן או האישה שלוקחים את אותו רכב, הם לא יכולים לנסוע באותו רכב משפחתי משום שהרישיון שלהם הוא רישיון B, הוא היום לא מאפשר לנסוע ברכב שגודלו יותר משמונה נוסעים.

אני מבין שהתקנות האלה באות לתקן את הנושא הזה.

חנה ראובני:

כן.

אורי מקלב:

ואני מאוד מודה על כך שהיית ער לפניות הציבור.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה ראש הוועדה לפניות הציבור, ואני ער לפנייתך – שאתה מייצג את פניות הציבור.

אורי מקלב:

אבל הרגשתי שאתה לא רק ער לפנייתי אלא יותר ער לציבור, ועל כך באמת תודה.

במאמר מוסגר אומר שעדיין יש לקונה – זה עדיין במשא ומתן ואני חושב שחשוב שתדעו את זה. יש רבים שהיה להם עד היום רישיון שנקרא רישיון ג'. רישיון ג' אפשר לאדם להסיע רכב שהוא עד 15 טון ו-11 נוסעים.

ברגע שהיום נכנסנו לתקינה האירופית, התבטל הרישיון הזה, וכל בעלי הרישיונות הללו עברו לרישיונות הרגילים – B2. הרישיון הזה לא מאפשר להם להסיע רכב שיש בו מעל שמונה נוסעים, הוא מאפשר להם להסיע רכב עד 15 טון. ייתכן שאם זה היה 12 טון, זה היה מאפשר להם. מבחינת הגודל של הרכב, הוא מאפשר להם; הוא לא מאפשר להם להסיע 11 נוסעים.

יש אנשים שעשו את הרישיון הזה רק בגלל שהיו צריכים את זה, ובעצם אנחנו העלמנו להם את הרישיון. עם הרישיון הזה, הוא רשאי להסיע רכב גדול של 15 טון – כמעט משאית – אבל 11 נוסעים הוא לא רשאי.

הייתי אומר, אולי צריך להעביר קורס קצר שאפשר יהיה להכניס את זה – זאת בקשתי למשרד התחבורה, אם זה ועדת הכלכלה שתבקש את זה. אין לי ספק שאם היושב-ראש יבקש את זה, הדבר הזה יקבל ביטוי.

היו"ר אופיר אקוניס:

חוה, התייחסותך בבקשה, וגם תסבירי לנו למה החרגתם את תקנה 7.

לאה ורון:

רישיון נהיגה לאופנוע.

היו"ר אופיר אקוניס:

תתייחסי גם להצעתו של חבר הכנסת מקלב וגם לשאלתי.

אורי מקלב:

סליחה, גם לא העלינו את הנושא החשוב ביותר שעלה בוועדה לפניות הציבור – הנושא של רכבי נכים. יש רכבי נכים שבגלל אביזרים הם בעלי 4 טון. הם היום לא יכולים לנהוג, ולא רק זאת – גם אחד מבני משפחתם שהוא המסיע או העוזר שלהם, לא יכול. לכן היה חשוב שגם זה יתוקן בתקנות.

חנן אהרון:

זה נמצא.

ניר ימין:

זה נמצא.

חנה ראובני:

לגבי הנושא של מעבר משמונה מושבים לשמונה נוסעים, זה נמצא כאן – זוהי חזרה למה שהיה קודם.

לגבי הנושא של רכבי נכים, זה גם נמצא בתיקון שמונח על השולחן.

לגבי 11 נוסעים לבעלי רישיון נהיגה לרכב כבד, בקטע הזה ניסינו להתיישר לפי התקינה האירופית- הבחנה בין רישיונות נהיגה לנוסעים לרישיונות נהיגה למטען. לעומת האירופאים, אצלנו יש משהו חריג - אגב, 11 נוסעים נולד גם לפני שזה היה קיים - וזה ההיתר לאוטובוס זעיר פרטי, מה שאנחנו קוראים היתר משפחות ברוכות ילדים. היתר שניתן על-ידי קורס של מבחן שליטה פשוט, אפשר לקבל בהליך מהיר ומזורז, בעל רישיון נהיגה דרגה B, היתר להסיע עד 16 נוסעים, עם הכשרה ייעודית לעניין הזה של התאמה. זהו קורס של כמה עשרות שעות.

אורי מקלב:

זה לא מבחן שליטה, זה טסט ממש. זה טסט רגיל, עם כל המשמעויות של טסט – מי שעבר טסט- ומדובר גם בעלות. בסך הכול, לקחתם מהם את זה. הם השקיעו כסף בשביל הרישיון הזה.

אני לא אומר; מי שירצה היום לעשות רישיון כזה – ביטלתם, אני מבין. מי שרוצה – שילמד, אבל לקחת אזרחים במדינת ישראל שעבדו כחוק ופעלו כחוק, השקיעו כסף ברישיון, היום אתם מעלימים להם את הרישיון, יש בכך בעייתיות לא קטנה.

חנה ראובני:

זה דבר שאני אומרת ישר, לא נמצא בפנינו בתיקון הזה. זה דבר שצריך להיבדק ולהישקל, ואני לא שוללת את האפשרות שנחזור לוועדה גם עם העניין הזה.

אורי מקלב:

אני מאוד מבקש מהיושב-ראש שיפנה בעניין הזה.

חנה ראובני:

אני לא רוצה לתת תשובה פה כיוון שלא הייתי רוצה לקבל החלטות ולשקול את זה סביב השולחן הזה.

אבי גולן:

חבר הכנסת מקלב צודק, זה פשוט מסבך. התקנה שהיתה, שהם היו יכולים להסיע 11 נוסעים – אני חושב שצריך לחזור לזה, בגלל המשפחות ברוכות הילדים, ולא לשלוח אותם לקורסים ולטסטים.

היו"ר אופיר אקוניס:

הבקשה של חבר הכנסת מקלב וגם הערתה של עורכת-דין ראובני – איפה אנחנו בעצם נתקעים פה? אנחנו רוצים לאשר את התקנות אבל לקבל את הצעתך, חבר הכנסת מקלב. היועץ המשפטי, איפה אנחנו יכולים להביא את זה לידי ביטוי?

ניר ימין:

צריך לבדוק בתקנות. יכול להיות שבתקנה 180, שעוסקת בדרגות של מה שהיה פעם B, צריך להכניס את זה בדרגות הרישיון שם.

היו"ר אופיר אקוניס:

תיקון תקנה 180?

חנה ראובני:

צריך לתקן את תקנה 181. 181 מסדיר את רישיון הנהיגה דרגה C1, שזה המקביל של ה-03 לשעבר, של ה-ג', עוד יותר לשעבר. זו תקנה 181 דהיום.

היו"ר אופיר אקוניס:

בכפוף לבקשה של חבר הכנסת מקלב, לאמירתה של היועצת המשפטית ולדברי אבי גולן – שתמך בהצעתו של חבר הכנסת מקלב - - -

ניר ימין:

תקנה 4 מתקנת את תקנה 181, אז אולי שם – במסגרת התיקון.

לאה ורון:

נגיע לזה במסגרת ההקראה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מציע שנקריא. אין עוד הערות, אני מבין.

חנן אהרון:

אני מבקש – נניח שנכניס את ה-C1, שזה יהיה מסויג לאלה שהחזיקו ברישיון או הוציאו רישיון עד לתחילת התקינה האירופית, דהיינו ה-1 בינואר 2007. כל אלה שהוציאו רישיון לאחר מכן, ייכנסו להגדרה הזאת של שמונה נוסעים. כפי שאמרת, אלה – היה להם, אז לא ניקח להם.

אבי גולן:

אתה מקשה עליהם, חנן.

חנן אהרון:

אלה שהיה להם קודם – כן. אלה שבאים עכשיו והם חדשים, צריכים לעמוד בתקנה. אני חושב שמי שבא חדש אחרי התקינה האירופית, צריך להיכנס לגדר התקנות.

אבי גולן:

אני חושב שצריך ללכת לקראת המשפחות שיש להן עשרה ילדים – לא להקשות ולשלוח לקורסים ולטסטים.

היו"ר אופיר אקוניס:

חנה, תקראי בבקשה. כשנגיע לזה, תעצרי. תקראי עד הסעיף הזה ברצף.

חנה ראובני:

אני אסביר למה צריך לסייג את זה, גם הגיונית.

"בתוקף סמכותי לפי סעיף 70 לפקודת התעבורה, ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת לפי סעיף 21א(א) לחוק יסוד: הכנסת, וסעיף 2(ב) לחוק העונשין, התשל"ז-1977, אני מתקין תקנות אלה:
תיקון תקנה 39א

1. בתקנה 39א לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן – התקנות העיקריות) -
(1) תקנת משנה (ה) – בטלה;

(2) אחרי תקנת משנה (ח) יבוא :
" (ט) לא ינהג אדם מכונה ניידת אופנית אלא אם כן קיבל הדרכה לפי תכנית שאישרה רשות הרישוי
וניתן לו היתר לכך מאת רשות הרישוי".

המחיקה של תקנת משנה (ה) היא השלמה של תיקון שנעשה בעבר. תקנת משנה (ה) אוסרת לנהוג במכונה ניידת, כאמור בתקנת משנה (א), אלא אם כן המהירות המירבית רשומה על חלקה הקדמי והאחורי, כאמור בתקנה ב54(3).

קודם כול, זוהי טעות סופר. זה היה צריך להיות 54(3), ו- 54(3) כבר בוטלה לפני שנתיים. לפיכך, גם תקנת משנה (ה), אין בה שום צורך, אנחנו מבקשים לבטל אותה. אין חובה לרשום, אז ממילא אין מה לאסור לנהוג מה שלא רשום.

תקנת משנה (ט) – אנחנו מבקשים, כחלק מהרפורמה שאנחנו עושים עם המכונות הניידות, במקום הדירוג של המכונות הניידות האופניות לפי משקל – כשבתקנות ההמשך אתם תראו שאנחנו מבטלים את כל הדירוג הזה – אנחנו מבקשים שכדי לנהוג מכונה ניידת אופנית צריך יהיה הכשרה ייעודית לפי תוכנית שאישרה רשות הרישוי.

אנחנו נכשיר. מעבר לרישיון נהיגה, יהיה צורך ברישיון נהיגה דרגה 1 – שזה הרישיון הכי בסיסי והכי מינימלי – והכשרה ייעודית. תוכנית ההכשרה כבר מוכנה, וברגע שזה ייכנס לתוקף יוכשרו מדריכים וכו' – אנשי המקצוע פה להציג ולהסביר במה דברים אמורים ככל שהוועדה מעוניינת בכך.

ניר ימין:

בהתאם לנוסח התקנות, אין מגבלה על הגוף שיעביר את ההכשרה הזאת. רק התוכנית צריכה להיות מאושרת על-ידי רשות הרישוי, יכול להעביר אותה כל אדם ובלבד שהיא תואמת לתוכנית שאושרה?

חנניה אפנג'ר:

לא כל אדם. אני הייתי יושב-ראש הוועדה, וקבענו שצריכות להיות מכללות שיש להן התמחות במכונות ניידות.

לאה ורון:

זה לא מקבל ביטוי בתקנות.

חנניה אפנג'ר:

אני רוצה להראות לך תמונה של מכונה ניידת כדי לראות את הגודל של כלי ששוקל 270 טון, לא כל אחד מסוגל להדריך. לכן, אנחנו מדברים על מכללות מיוחדות.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה בעבודה במחצבות.

חנניה אפנג'ר:

מחצבות ומפעלים.

ניר ימין:

השאלה אם אתם חושבים שנכון יהיה לכתוב שזה יהיה גם מגוף שאישרה רשות הרישוי.

חנניה אפנג'ר:

כן. בנוהל שלנו זה מופיע. גוף שאושר על-ידי רשות הרישוי. אני יכול לתת דוגמה.

חווה ראובני :

אפשר להכניס את זה לתקנות.

היו"ר אופיר אקוניס :

איפה עבודת התשתית הזאת?

חנניה אפנג'ר :

ב"רותם דשנים".

קריאה :

זה בתוך מכרה, בשטח סגור.

חווה ראובני :

הדבר הזה לא נוסע בכביש – שלא יהיה ספק.

חנניה אפנג'ר :

ההכשרה האמורה תימשך שלושה-ארבעה ימים – עיוני ומעשי – ועוד תקופה של חונכות בחברה שבה הולך לעבוד המפעיל, שתנוע בין שישה לעשרה ימים.

ניר ימין :

רק נאמר, שבתקנת משנה (ט) המוצעת יהיה כתוב לא רק שהתוכנית צריכה להיות מאושרת על-ידי רשות הרישוי, אלא גם שמי שמעביר אותה צריך לקבל היתר מרשות הרישוי.

חווה ראובני :

שאישרה רשות הרישוי.

היו"ר אופיר אקוניס :

לפי תכנית שאישרה רשות הרישוי – זה כתוב.

חווה ראובני :

זה לא רק התוכנית, אלא גם על-ידי גוף שאישרה רשות הרישוי. את הניסוח אנחנו נסגור.

היו"ר אופיר אקוניס :

ברוח הדברים האלה אני אאשר.

ניר ימין :

לגבי תקנה 39א, באופן כללי, מכונה ניידת מופיעה עוד כמה פעמים בתקנות התעבורה. רציתי לשאול אם צריכים לעשות התאמות גם במקומות אחרים. למשל, בתקנה 221 לתקנות ראיתי שברישה של תקנת משנה (א) כתוב: "לא ילמד אדם נהיגה ברכב מנועי על ידי נהיגת רכב בדרך אלא לאחר שמלאו לו 16 שנים אם הוא לומד לנהוג במכונה ניידת".

השאלה אם צריך גם כאן להכניס את העניין של ההכשרה הנדרשת, או לא.

חווה ראובני :

קודם כול, 221 – זה אומנם לא מנוקד – אבל לדעתי מה שכתוב שם זה "לא יִלְמַד" ולא "לא יִלְמָד".

ניר ימין:

בסדר.

חנה ראובני:

אנחנו לא חושבים שזה משליך. ההכשרה הזאת היא לבעלי רישיון. אנחנו בידינו תעבורה פה, והבן אדם – יש לו רישיון נהיגה, גם בלי ההכשרה הזאת. יש לו חובה נוספת מעבר לרישיון נהיגה, בדומה למה שעשינו גם עם מלגזות.

ניר ימין:

זה לא תנאי הכרחי לקבלת הרישיון.

חנה ראובני:

רישיון יש לו כבר. הוא בא להכשרה הזאת אחרי שכבר יש לו רישיון נהיגה מתאים, והכשרה נוספת מעבר.

קריאה:

היתר לנהיגה.

חנה ראובני:

לפיכך, גם הפרת חובת ההכשרה לא תהווה מצב של נהיגה בלי רישיון, על כל המשמעויות, אלא הפרה של התקנה הספציפית הזאת. אנחנו נמצאים בפרק של דיני התעבורה, לא בפרק של הרישוי.

היו"ר אופיר אקוניס:

חבר הכנסת מקלב, זה בא עם ההחרגה שביקשנו – עם ההבהרה, יותר נכון – גם בשלב הניסוח. חבר הכנסת מקלב אינו יכול להצביע פה, אם אינני טועה.

אורי מקלב:

אני ממלא מקום.

היו"ר אופיר אקוניס:

במקום חבר הכנסת מוזס.

לאה ורון:

חבר הכנסת מקלב מצביע במקום חבר הכנסת מנחם אליעזר מוזס.

היו"ר אופיר אקוניס:

מי בעד אישור תקנה 1?

הצבעה

בעד – 2

נגד – אין
נמנעים – אין
תקנה 1 נתקבלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

הסעיף הראשון אושר. תודה.

חנה ראובני:

"תיקון תקנה 179
2. במקום תקנה 179(2) לתקנות העיקריות יבוא:
"2) במכונה ניידת, למעט מלגזה, ובבימה מתרוממת ניידת; לעניין זה, "בימה מתרוממת ניידת"

–
מיתקן הרמה נייד המיועד להרים אנשים מתוך משטח עבודה כהגדרתו בתקנות הבטיחות בעבודה (עבודות בניה), התשמ"ח-1988 לעמדת עבודה בגובה, שהכניסה אליו והיציאה מתוכו אפשריים במצבו התחתון בלבד".

תקנה 179(2) הנוכחית היא התקנה שקובעת שדרגה 1 מספיקה לנהיגה במכונה ניידת זחלית, או במכונה ניידת עד 14,000 קילוגרם. אנחנו עכשיו רוצים לשנות את זה ולקבוע שהדרגה הזאת מתאימה לכל מכונה ניידת - למעט מלגזה. מלגזה, אנחנו לא נוגעים בהסדר שלה הקיים – ובבימה מתרוממת ניידת.

בימה מתרוממת ניידת היא מתקן עבודה, אבל כיוון שהיא בעלת כושר ניידות וכושר תנועה, היא בעצם עונה להגדרת רכב מנועי. כיום אין לה הסדר בכלל בדיני התעבורה. אנחנו רוצים לתת לה הסדר כמכונה ניידת, הגדרנו אותה פה וזה בתיאום עם דיני הבטיחות בעבודה.

היו"ר אופיר אקוניס:

הערות לסעיף.

ניר ימין:

צריך להתייחס לעמדת עבודה בגובה? זה רלוונטי?

חנניה אפנגר:

התקנות רלוונטיות להפעלה של המכונה.

ניר ימין:

אבל לעניין עבודה דווקא?

חנה ראובני:

נסו לראות לנגד עיניכם משטחים כאלה שיש להם ג'ק ענק שמרים משטח לעבודה בגובה. אנחנו לא מתערבים בהרמה, בהורדה ובתפעול של זה, זה מוסדר בתקנות הבטיחות בעבודה, אבל הדבר הזה גם נייד. הוא מכונה ניידת והוא יכול לנסוע, ואנחנו צריכים להסדיר רישיון נהיגה לנסיעה שלו, ועל זה מדובר פה.

ניר ימין:

אבל רק לצורכי עבודה, כי התקנה הזאת בעצם מצמצמת את זה – אם אנחנו קוראים אותה, היא אומרת: לעמדת עבודה בגובה. כלומר, אם זה לא לצורכי עבודה, אני חושב שזה לא יחול.

חנניה אפג'ר:

המהירות של הכלי הזה לא עולה על 4 קמ"ש, ולכן זה לא כלי שיטיילו אתו בכבישים. זה בדרך כלל במקומות סגורים. רק עולים לגובה כדי לבצע איזושהי עבודה.

חנה ראובני:

אני חושבת שמה שמשבש פה את הקריאה זה "כהגדרתנו" וכולי. תעזוב את ההגדרה שהועתקה. זה בעצם "מתקן הרמה נייד המיועד להרים אנשים מתוך משטח עבודה לעמדת עבודה בגובה". זה דבר מיועד. ההגדרה היא פה על המונח משטח עבודה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מאה אחוז. הערות נוספות – אין. מי בעד אישור תקנה 2?

הצבעה

בעד – 2
נגד – אין
נמנעים – אין
תקנה 2 נתקבלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אין מתנגדים, אין נמנעים. הסעיף אושר.

חנה ראובני:

"תיקון תקנה 180
3. בתקנה 180(א) לתקנות העיקריות –
(1) בפסקה (1), במקום "מקומות הישיבה בו לא יעלה על 8, למעט הנהג" יבוא "הנוסעים בו מלבד הנהג
אינו עולה על 8, ולמעט מונית, רכב סיור ואוטובוס ציבורי";"

כל פסקה מסדירה דבר אחד, אני אסביר כל דבר בנפרד. כאן אנחנו עוברים על הדבר הראשון שחבר הכנסת מקלב הציע, וזה המעבר ממספר מושבים למספר נוסעים. רצינו להתיישר עם אירופה, אבל באירופה התופעה של משפחות ברוכות ילדים כנראה לא מוכרת כל כך, בלשון המעטה.

היו"ר אופיר אקוניס:

חוץ מהיהודים החיים שם.

אורי מקלב:

כן, יש. אפילו בשווייץ.

היו"ר אופיר אקוניס:

בהחלט, בכל אירופה. הכוונה היא שזה לא נכנס לתקינה האירופית.

חנה ראובני:

אין להם צורך בזה. מצב של רכב שמסיע 8, 9, 10 נוסעים לשימושים פרטיים זה דבר שלא מוכר להם, ולכן אנחנו רוצים לעבור ממקומות הישיבה – מה שמשפיע על הנהג ועל היכולות שלו ועל האתגרים שאיתם הוא מתמודד מבחינת הרכב פנימה, זה לא מספר הכיסאות שיש באוטו אלא מספר האנשים שיש בו, לכן אנחנו רוצים לחזור וזה היה הדין לפני התקינה האירופית – שמונה נוסעים ולא שמונה מושבים.

דבר שני שיש פה – למעט מונית, רכב סיור ואוטובוס ציבורי. נוסח התקנה הקיים השאיר מקום לספק. מצד אחד, יש דרגה ייעודית D1 למונית, רכב סיור ואוטובוס ציבורי – הם רכבים ציבוריים להסעת נוסעים בשכר. מצד שני, הם כן נכנסים במשפט הרחב של רכב מנועי שמשקלו הכולל אינו עולה על 3,500 קילוגרם, ושיש בו שמונה נוסעים.

לכאורה, יש מקום לטענה שדרגה B מספיקה גם לרכבים הציבוריים האלה – מונית, רכב סיור ואוטובוס זעיר, שהוא 3.5 טון. על מנת שלא יהיה הספק הזה, אנחנו רוצים להחריג אותם במפורש מדרגה B, ודרגה D1 המיועדת להם כבר קיימת בתקנה 181. זה הדבר הראשון בתקנה 180(א).

היו"ר אופיר אקוניס:

חבר הכנסת מקלב, אנחנו יכולים לאשר את הסעיף הזה.

הצבעה

בעד – 2
נגד – אין
נמנעים – אין
תקנה 3(1) נתקבלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אשרנו את הסעיף. בבקשה.

חנה ראובני:

"(2) בפסקה (2), במקום "בתקנה 179" יבוא "בתקנה 179(2) עד (5)";"

דרגה B כיום מפנה לדרגה 1 בשלמותה, כך שהיא כוללת לכאורה גם טרקטור וטרקטור משא. טרקטור משא אנחנו רוצים שיישאר. אנחנו רוצים להחריג את הטרקטור. זה גם היה הדין לפני התקינה האירופית, זה איזשהו שיבוש נוסח.

נהיגה בטרקטור – בגלל הייחודיות של הכלי הזה, מצד אחד, שדומה קצת למכונות, ומצד שני מותר לו לנסוע על כביש, זה כלי שחייב הכשרה ורישוי ספציפיים. לכן, דרגה B לא יכולה לכלול אותו אוטומטית.

היו"ר אופיר אקוניס:

מאה אחוז. מי בעד?

הצבעה

בעד – 2
נגד – אין
נמנעים – אין
תקנה 3(2) נתקבלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

הסעיף אושר.

חנה ראובני:

"(3) בסופה יבוא:

"(5) ברכב מנועי עם אבזרים מיוחדים אשר צוין ברישיון הרכב שלו כי הוא רכב רפואי מיוחד, שמשקלו

הכולל אינו עולה על 4,000 ק"ג ומספר הנוסעים בו, מלבד הנהג, אינו עולה על 8 ;
(6) ברכב שצוין ברישיונו כרכב להוראת נהיגה, שמשקלו הכולל המותר אינו עולה על 4,000 ק"ג
ושמותקנים בו אבזרים מיוחדים שאושרו על ידי המוסד לביטוח לאומי, ובלבד שלא ינהג
בו אלא
מורה מוסמך. " "

כאן אנחנו מדברים על פתרון הבעיה השנייה שהעלה חבר הכנסת מקלב לגבי הרכבים
הרפואיים. יש נכים שעל-פי קביעה של המכון הרפואי לבטיחות בדרכים, האבזור של רכב
שיאפשר להם לנהוג מחייב שימוש ברכב שהמשקל הכולל המותר שלו נע בין 3.5 ל- 4 טון.

הורדה של דרגה B ל- 3.5 טון מונעת מהם לנהוג ברכבים כאלה, וגם אם היה להם רישיון
לפני התקינה האירופית, הם יכולים להגיע ל- 4 טון. זה ודאי מונע מהחדשים שמאושרים, שלא
יאושרו, אבל יש כאלה, וגם מונע מאלה שיש להם כבר את האישור הזה ואפילו הם רשאים עד 4
טון, את בני משפחתם. נניח הילדים שלהם – היה וההורה הנכה מאפשר להם לנהוג ברכב כזה –
אם הרישיון שלהם הוא עד 3.5 טון, הם יוציאו עכשיו בשנתיים-שלוש, לעתיד.

לכן, במצב הייחודי הזה יש קביעה ספציפית, וכמובן המשלים זה לימוד נהיגה ברכבים
כאלה.

אורי מקלב:

אדוני היושב-ראש, אנחנו הוצאנו רישיון – גם אתה הוצאת רישיון – לפני 2007. אנחנו
רשאים לנהוג גם ברכב שמשקלו עד 4 טון, אבל מי שהוציא רישיון אחרי 2007, הוא כבר מוגבל רק
ל- 3.5 טון.

חנן אהרון:

נכון.

אורי מקלב:

ממילא, הוא לא יכול עם רישיון זה לנהוג על הרכבים האלה, אבל הנפקות – אנחנו
מחריגים בזה את רכבי הנכים ואת מורי הנהיגה, שיוכלו הם ובני משפחותיהם, או המלווים
שלהם.

זוהי תקנה חשובה ועשית בזה דבר מאוד גדול.

היו"ר אופיר אקוניס:

ודאי לציבור הנכים.

אורי מקלב:

הם העלו את זה בוועדה, הם ודאי ישבחו על התקנה הזאת.

היו"ר אופיר אקוניס:

מאה אחוז. מי בעד אישור התקנה?

הצבעה

בעד – 2

נגד – אין

נמנעים – אין

תקנה 3(3) נתקבלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו מאשרים.

חנה ראובני:

"תיקון תקנה 181
4. בתקנה 181 לתקנות העיקריות, במקום פסקה (4) יבוא:
" (4) במלגה". "

זה חלק מביטול הדירוג של המשקלים של המכונות הניידות.

היו"ר אופיר אקוניס:

פה היתה לנו איזושהי הערה, היה איזושהו שינוי שאתם רוצים.

ניר ימין:

רצו להכניס פה את העניין עם ה- 11 נוסעים, שמגיש חבר הכנסת מקלב.

היו"ר אופיר אקוניס:

חנה, את אמרת שאת רוצה לבדוק את זה ולחזור.

חנה ראובני:

אנחנו היינו מעדיפים לבדוק את זה בצורה מסודרת.

אורי מקלב:

אני מציע, אם כבר – עכשיו. היושב-ראש עשה מאמץ גדול.

היו"ר אופיר אקוניס:

שאלה אם יש לך את הכלים, אם את יכולה.

אורי מקלב:

יש כאן רק ויכוח אחד. האם לאפשר היום - כל אלה שהיו בעבר ודאי הוציאו. אני הייתי הולך להצעת פשרה. גם מי שמוציא רישיון משא לרכב – רישיון ג', עד 15 טון – אנחנו היום לא נותנים לו, את מספר הנוסעים אנחנו לא נותנים להעלות.

הוא יעבור בתוך מסגרת הלימוד שלו גם קורס קצר לנהיגה עם נוסעים – לא עם המבחן הנוסף, קורס שאתם תקבעו איך הוא צריך להתנהל.

חנן אהרון:

לדרגה C1 אין קורס בכלל.

אורי מקלב:

לא C1. יש אוטובוס זעיר ויש רישיון ג'. אוטובוס זעיר מאפשר 11 נוסעים, אבל יש תהליך שאתם תיארתי אותו. ברישיון ג' – פעם אפשר היה לקחת 11 נוסעים ועד 12 טון, היום העליתם ל- 15 טון.

אנחנו מציעים כך. אדם שיש לו רישיון נהיגה על רכב משא – הוא יכול לקחת 11 נוסעים, ובתנאי שתוך כדי הלימוד שלו הוא גם יעבור קורס שאתם תקבעו אותו במכון – קורס מסוים שייתן לו עוד שליטה גם על נוסעים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אומרת היועצת המשפטית ראובני שהיא לא יכולה כרגע להניח על השולחן את השינוי. היא רוצה לבדוק אותו עם גורמים מקצועיים נוספים, אני מניח. נכון? זה בעצם מה שאמרת בתחילת השיבה.

חנה ראובני:

אמרתי שאלות שנבחן. אחת השאלות שייבחנו היא להפריד בין מי שהיה לו רישיון בעבר -

--

אבי גולן:

מלכתחילה לא היה צריך להוריד את ה-11 נוסעים. אם יש לו עד 12 טון, למה הוא לא יכול לקחת 12 נוסעים?

חנה ראובני:

אני יכולה להסביר מה הרקע.

היו"ר אופיר אקוניס:

את יכולה להסביר מה הרקע, אבל אנחנו ביקשנו תיקון.

חנה ראובני:

זה תשובה לזה וגם למה אני חושבת שאם בכלל, צריך לסייג את זה לאנשים בעבר.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר, לזה אין התנגדות.

חנה ראובני:

11 נוסעים נולד בסטייה מהמקובל בעולם, בתקופה שלא היה היתר לאוטובוס זעיר פרטי, ואז אמרו: אתה רוצה מעל שמונה – תוציא רישיון, מה שקרוי ג', זה היה 03 אז, ומיום שנולד ההיתר לאוטובוס זעיר פרטי, סברנו שה-11 נוסעים בעצם מיותר. אנחנו נתנו באיזשהו מקום משהו יותר טוב, שנותן 16 נוסעים וחמישה טון, גם רכבים קצת יותר גדולים.

אורי מקלב:

חמישה-עשר.

חנה ראובני:

שישה-עשר. זה היה חמישה-עשר בעבר, מאז התקינה האירופית, שישה-עשר. יחד עם זאת, אני מבינה את הטענה שאנחנו שוללים מאנשים שהיה להם משהו, את מה שיש להם. אז אם בכלל, נראה לי נכון להסכים להחזיר את המצב לקדמותו, כפי שעשינו עם כל השינויים של התקינה האירופית – לא שללנו מאנשים דברים שהיו להם. אבל, כשיש מצב של היתר מוסדר שמכשיר בהסעת נוסעים – רישיון נהיגה C1, ההכשרה שלו לא כוללת קורס, זה אך ורק לימוד תיאוריה עצמי ושיעורי נהיגה.

לאה ורון:

עורכת-הדין ראובני, תוך כמה זמן אתם תוכלו להעביר את התיקון המבוקש לוועדה?

חנניה אפנג'ר:

תוך חודש.

חנן אהרון:

תן לנו חודשיים.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא. חודש שלם זה המון זמן. אנחנו נמצאים בחודש בלי חגים עכשיו.

חנן אהרון:

אנחנו צריכים לבחון גם את המשמעות של הכנסה של זה לתוכנית הלימודים.

היו"ר אופיר אקוניס:

עד ה-1 במארס, זה מספיק.

חנה ראובני:

בהתייעצות בינינו סביב השולחן הזה, אנחנו מוכנים להסכים - כל מי שהיה לו לפני תחילת התקינה האירופית, לתת לו את ה-11 נוסעים.

אורי מקלב:

ואת הדברים החדשים לבחון – חודשיים.

חנה ראובני:

לא. את החדשים לא.

אורי מקלב:

אני אשב אתכם ונבחן את זה, יש גם היגיון בדבר הזה. בואו נבחן קורס נוסף בעניין הזה, כך שלא צריך לעבור שני טסטים.

רפ"ק רון לוינגר:

זה חורג מהעקרונות של התקינה האירופית.

אבי גולן:

חן, ב- B אדם יכול להסיע עד שמונה נוסעים. למה ב- C1 אדם לא יכול להסיע עד 11 נוסעים? למה הוא צריך עוד קורס?

חנה ראובני:

אנחנו מדברים על אלה שיש להם C1.

אבי גולן:

אני שואל מלכתחילה למה עשו את זה. זה לא נכון.

חנן אהרון:

רצינו לעשות התאמה.

חנה ראובני:

זה היה הפתרון ההיסטורי למשפחות ברוכות ילדים, בינתיים יש פתרון אחר.

היו"ר אופיר אקוניס:

החלטנו. עד ה-1 במארס תחזרו אלינו. זה מספיק זמן – זה חודש וקצת יותר.

חנה ראובני:

אנחנו נשקול את כל הנושא ונודיע את עמדתנו. מה מבוקש בדיוק עד ה-1 במארס?

אורי מקלב:

לראות האם אפשר לשלב - אלה שמוציאים רישיון ג', C3 – לשלב עם עוד קורס מסוים, גם אפשרות להעלות משמונה נוסעים ל-11 נוסעים.

לאה ורון:

מי שהיה לו רישיון לפני הכניסה של התקינה האירופית, 1 בינואר 2007, אתם אומרים כבר שאתם יכולים להחזיר את המצב לקדמותו. מה שמבקש חבר הכנסת מקלב – עד ה-1 במארס 2010 לבדוק את האפשרות גם לגבי אלה שלא נכללו בתקופה שקדמה לתקינה האירופית. תבחנו ותחזרו.

חנה ראובני:

אני חייבת לומר שאני לא רואה שום סיבה שאדם שהצורך שלו הוא להסיע עוד מספר נוסעים, ילך ויעשה את כל התהליך הארוך – עשרות שיעורי נהיגה יקרים על משאית, וטסט – כאשר הוא יכול לעשות קורס עיוני ומבחן שליטה.

חנן אהרון:

ולקבל 16 נוסעים.

חנה ראובני:

איזו מוטיבציה יש לו לעשות את זה?

אורי מקלב:

אני מוסיף מהקצה השני של המטבע. אדם שכבר עובר על רכב גדול והוא עושה רישיון נהיגה על משאית במקום על רכב B – אם אנחנו יכולים להוסיף לו במסגרת הלימוד הזה, עם קורס מסוים, תוספת במקום שמונה נוסעים – 11 נוסעים.

רפ"ק רון לוינגר:

זה נוגד את התקנות של התקינה האירופית.

אבי גולן:

למשא, אין היום קורס עיוני ל- C1. יש רק שיעורי נהיגה וטסט. למה להקשות על הציבור?

היו"ר אופיר אקוניס:

תבדקו ותחזרו אלינו.

חנן אהרון:

נחזור שנתיים או ארבע שנים אחורה - הרי כל המטרה של התקינה האירופית להתאים את הרישיון הישראלי לפי התקינה האירופית. עכשיו אנחנו הולכים הפוך על הפוך.

קריאה:

למה בצבא כן מותר עם ה-C1?

היו"ר אופיר אקוניס:

רבותי, לא נקיים את השיח הזה עכשיו. אנחנו נקבע תאריך. היועץ המשפטי, תסכם בבקשה.

ניר ימין:

בתקנה 181 תתוסף פסקה שתגיד ש-181 יהיה רישיון נהיגה דרגה C גם למי שהיה לו C3 ערב תחילת תיקון התקנות.

חנה ראובני:

היה לו רישיון נהיגה לפי תקנה 179, כנוסחן ערב, וכולי - לפני יום 1 בינואר 2007.

אורי מקלב:

אדוני היושב-ראש, אני מאוד מודה לך. בשם הוועדה, אני חושב שעשית דבר חשוב.

היו"ר אופיר אקוניס:

נצביע על תקנה 4 לפני שאתה יוצא.

הצבעה

בעד - 2
נגד - אין
נמנעים - אין
תקנה 4 נתקבלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה רבה.

ניר ימין:

בתיקון לתיקון מספר 3 מוסיפים את המשקל של הגרורים, מעלים אותו ל-4,000 קילוגרם. השאלה אם גם כאן צריך לתקן את תקנה 181 לעניין הגרורים.

חנה ראובני:

לא. התיקון הנוסף הזה בא ליישר קו עם המדיניות שעשינו, שגם כאשר הרישיונות לפי התקינה האירופית, הדרגות שלהם מכילות קצת פחות, הוותיקים ואלה שהיה להם רישיון לפני תחילת התקינה האירופית, הם יקבלו את כל מה שהיה להם בעבר.

לפי התקינה האירופית, לדרגה C1 צמוד גרור עד 3.5 טון, כשהוראת המעבר אמרה: "ואולם מי שהיה לו לפני תחילת התקינה האירופית 4 טון.. – כאן אנחנו רוצים לעשות אותו דבר עם הגרורים. זה בטעות נשמט.

היו"ר אופיר אקוניס:

מאה אחוז. את תקנה 4 אישרנו כבר. אפשר להוסיף את הצבעתו של חבר הכנסת מקלב, עם התיקונים, ואתם תחזרו אלינו – אם תרצו, עד ה-7 במארכס או עד ה-8 במארכס.

חנה ראובני:

"תיקון תקנה 182
5. בתקנה 182 לתקנות העיקריות, פסקה (3), תימחק."

זה שוב ביטול דירוג המשקלים של המכונות הניידות.

היו"ר אופיר אקוניס:

מאה אחוז. אושר.

חנה ראובני:

"תיקון תקנה 189
6. בתקנה 189 לתקנות העיקריות –
(1) בתקנת משנה (ה), בסופה יבוא: "ואולם אם הוא בעל רישיון נהיגה לפי תקנה 183 כנוסחה ערב
תחילתן של תקנות התעבורה (תיקון מס' 3), התשס"ה-2005, לא יחולו עליו התנאים האמורים
בתקנת משנה (ד)(2), (3) ו-(6) ויהיה פטור מבחינה עיונית." ; "

כאן אנחנו מדברים על נושא הטיוליות. רישיון נהיגה לטיולית, שזה בעצם מרכב של משא שעליו מותקן הסעת נוסעים, זה רישיון נהיגה שכבר הרבה מאוד שנים לא נותנים אותו בכלל.

היו"ר אופיר אקוניס:

היה נפרד לטיולית?

חנה ראובני:

קראו לזה דרגה 7.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה לא מיניבוס?

אבי גולן:

לא, זו טיולית של הצבא, היו מסייעים את החיילים.

היו"ר אופיר אקוניס:

נהג יושב מבחוץ ובפנים יש ארגז. עדיין קיימות טיוליות בצבא?

חנן אהרון:

יש כ- 200 כאלה.

חווה ראובני:

מעבר לכלי רכב כאלה יש גם אנשים שיש להם את הדרגה הזאת, הם היו מסייעים נוסעים. לבקשתם ולאחר בחינה מקצועית חשבנו שאפשר – כיוון שיש להם רישיון להסעת נוסעים – לאפשר להם, בתנאים, לעבור לרישיון נהיגה לאוטובוס. להקל עליהם כדי לנהוג באוטובוס, הם לא יצטרכו לעמוד בכל התנאים אלא רק בחלקם.

היו"ר אופיר אקוניס:

איזה? זה כלי אחר, לא?

חנן אהרון:

תעודת יושר, בדיקה רפואית במכון הרפואי, ומבחן מעשי באוטובוס. מהקורס עצמו ומכל מה שמסביב – פוטרם אותם.

לאה ורון:

הוא פטור מבחינה עיונית.

חנן אהרון:

מבחינה עיונית ומכל הקורס.

חווה ראובני:

ומדרישות השכלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה עם נהגי הטיוליות? הרי האוטובוסים היום כבר אחרי קצת מהטיוליות.

חנן אהרון:

לכן הוא עושה מבחן מעשי וייקח את כל השיעורים הנדרשים כדי לעבור מבחן מעשי.

חווה ראובני:

ההליך קצת יותר עיוני ותיאורטי, והדרישות המקדמיות - כיוון שהם כבר מסייעי נוסעים, אנחנו חשבנו שאפשר לוותר.

היו"ר אופיר אקוניס:

תקנה 6(1) מאושרת.

חווה ראובני:

"6(2) בתקנת משנה (ח), במקום "ותקנה 190" יבוא "ותקנות 190 ו-203(ב)" ;

תקנת משנה (ח) היא התקנה שקובעת שמי שהיה לו רישיון נהיגה בחוץ-לארץ מאיזושהי דרגה, אפשר להכיר בוותק שלו מחוץ-לארץ לצורך שדרוג הרישיון בארץ. יש דרגות רכב שהמעבר אליהן מותנה בוותק מסוים.

היו"ר אופיר אקוניס:

בדרגה נמוכה יותר.

חווה ראובני:

אנחנו מבקשים כאן גם את הפטור ממבחן עיוני – הקלה בהוצאת רישיון נהיגה לאופנוע שקיים בתקנה 203, הקלה בהכשרה. מי שהיה לו רכב פרטי, שיכול לעבור לקבל גם רישיון לקטנוע בתנאים מקלים, לתת גם למי שהיה לו רכב פרטי בחוץ-לארץ ולא בארץ. זאת הבקשה ב- (2)6.

היו"ר אופיר אקוניס:

(2)6 אושר.

גיר ימין:

זה מתיישב עם הבקשה שלכם שלא להעלות את תקנה 7, נכון?

חווה ראובני:

כן. מסיבות קצת אחרות.

"(3)6 בתקנת משנה (1), במקום "חמש שנים לפחות" יבוא "שנתיים לפחות"."

חבל שחבר הכנסת מקלב יצא. היום, כדי לנהוג אוטובוס זעיר פרטי, הדרגה הנוספת, ההיתר הנוסף וההכשרה המיוחדת – אחד התנאים לה הוא ותק בנהיגה של רכב פרטי של חמש שנים, מה שאומר שמי שמוציא רישיון נהיגה לרכב פרטי צריך לחכות חמש שנים לפני שהוא יכול להשתדרג. אנחנו מציעים להוריד את זה לשנתיים.

היו"ר אופיר אקוניס:

(3)6 אושר.

לאה ורון:

אם כן, כל תקנה 6 אושרה.

היו"ר אופיר אקוניס:

כן.

חווה ראובני:

אנחנו מבקשים לא להעלות לדיון את תקנה 7. חנן יסביר את הרקע.

חנן אהרון:

מנהל אגף הרישוי מינה ועדה עם נציגים של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, ארגון מורי הנהיגה, אגף הרישוי ונציגים של נהגי האופנועים, ואנחנו מחכים לקבל את ההמלצות שלהם – אני מקווה תוך חודשיים. הם צריכים לבחון את כל מערך לימוד הוראת הנהיגה לרכב דו-גלגלי ואת כל המשמעויות מסביב.

אנחנו חשבנו לתת להם את המבחן העיוני הזה – שהם היו פטורים ממנו – כדי שהם יקבלו לפחות איזושהי הכשרה עיונית בעניין האופנוע, אבל אנחנו מחכים להמלצות הסופיות. יכול להיות שנצטרך לעשות קורס או איזשהו דבר אחר.

היו"ר אופיר אקוניס:

תבואו אלינו בנפרד עם תקנה 7. אנחנו מוחקים ועוברים לתקנה 8.

אבי גולן:

אני מבקש להעיר לגבי תקנה 7.

היו"ר אופיר אקוניס:

היא נמחקה.

לאה ורון:

אין דיון, זה לא על סדר-היום, אדוני.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מציע שבישיבה הבאה תעיר את הערותיך. זה נמחק, הודענו את זה מבעוד מועד. אנחנו מדלגים לתקנה 8. תקנה 8 לא הופכת לתקנה 7?

ניר ימין:

תקנה 8 תהפוך לתקנה 7 בנוסח הסופי.

חנה ראובני:

"תחילה ותחולה"
8. (א) תחילתה של תקנה 1, 4 חודשים מיום פרסומה (להלן – יום התחילה) – למעשה, זה צריך להיות 1 ו-2.

"תחילתה של תקנה 7... – ממילא אין לנו תקנה 7, כך שאפשר למחוק.

היו"ר אופיר אקוניס:

מחקנו.

חנה ראובני:

"8(ב) תקנות 1 ו-2 – נראה לי שזה לא צריך להיות 1 ו-2 אלא - "תקנה 1(2) לא תחול על מי שהיה בידו רישיון נהיגה לפי תקנה 182 ערב יום התחילה."

דהיינו, מי שיש לו רישיון נהיגה CE – סמיטריילר – לא יצטרך את ההכשרה המיוחדת למכונות הניידות שמוצע כאן לצרף. הידע שיש להם, הכלים שהם הוכשרו לנהוג בהם – זה מספיק.

היו"ר אופיר אקוניס:

מאה אחוז.

ניר ימין:

אם כך, זה לא תקנות 1 ו-2 אלא תקנה 1(2). האם ארבעה חודשים זה מספיק כדי שאנשים יעברו את ההכשרה?

חנה ראובני:

יש הוראת מעבר, יש המשך.

"הוראת מעבר

9. מי שערב יום התחילה היה בעל רישיון נהיגה לפי תקנות 179 עד 181 לתקנות העיקריות, רשאי להמשיך להפעיל מכונה ניידת במשך שנתיים מיום התחילה, אף אם לא קיבל את ההדרכה האמורה בתקנה 39א(ט) לתקנות העיקריות, כנוסחה בתקנה 1 לתקנות אלה."

הוראת המעבר צריכה להיות תקנה 8 ולא תקנה 9. אנחנו עושים הליך הדרגתי של מעבר.

היו"ר אופיר אקוניס:

תקנות 8 ו-9 אושרו.

2. תקנות התעבורה (תיקון מס' 3), התשס"ה-2005 (תיקון), התש"ע-2009, בדבר תיקונים לדרגות רשיונות נהיגה

חווה ראובני:

יש עוד שני תיקונים נלווים.

"תקנות התעבורה (תיקון מס' 3), התשס"ה-2005 (תיקון), התש"ע-2010 בתוקף סמכותי לפי סעיף 70 לפקודת התעבורה (להלן – הפקודה), ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת לפי סעיף 21א(א) לחוק יסוד: הכנסת, וסעיף 2(ב) לחוק העונשין, התשל"ז-1977, אני מתקין תקנות אלה:

תיקון תקנה 56

1. בתקנה 56(ג)(3) לתקנות התעבורה (תיקון מס' 3), התשס"ה-2005, בסופה יבוא "גם אם צמוד אליו גרור

שמשקלו הכולל המותר אינו עולה על 4,000 ק"ג".

כאן הכוונה שמי שהיתה לו דרגה 03 לפני תחילת התקינה האירופית, ומקבל דרגה C1 לפני התקינה האירופית – יוכל להמשיך לגרור גרור של 4,000 קילוגרם, כפי שהיה רשאי לפני תחילת התקינה האירופית.

היו"ר אופיר אקוניס:

התקנה אושרה.

3. תקנות התעבורה (תיקון מס' 5), התשס"ה-2005 (תיקון), התש"ע-2009, בדבר תיקונים לדרגות רישיונות נהיגה

חנה ראובני:

השלמה אחרונה בעניין המכונות הניידות.

"תקנות התעבורה (תיקון מס' 5), התשס"ה-2005 (תיקון), התש"ע-2010 בתוקף סמכותי לפי סעיף 70 לפקודת התעבורה, ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת לפי סעיף 21א(א) לחוק יסוד: הכנסת, וסעיף 2(ב) לחוק העונשין, התשל"ז-1977, אני מתקין תקנות אלה: תיקון תקנה 13

1. תקנה 13(ב) לתקנות התעבורה (תיקון מס' 5), התשס"ה-2005 (להלן – התקנות המתקנות) – בטלה."

למעשה, תחילתן של תקנות אלה צריכה להיות יחד עם התקנות הנוכחיות.

ניר ימין:

בתקנה 1, הביטוי "להלן – התקנות המתקנות" מיותר, אני חושב.

חנה ראובני:

כן, ברגע שאין שום דבר נוסף.

היו"ר אופיר אקוניס:

בבקשה, תמחק.

חנה ראובני:

בתיקון מס' 5 היתה הוראת מעבר - כאשר העלינו את דרגות הרישיון הנדרשות לנהיגת מכונות ניידות כבדות, היה חשש שיהיו נהגים ותיקים ופעילים בענף שיהיה להם קושי לשדרג את הרישיון – תקני ראיינה, השכלה, דברים מהסוג הזה, הם לא יוכלו לעמוד בקריטריונים, הם לא יוכלו לעמוד בדרישות המינימום לקבל את הדרגות הגבוהות יותר.

שם נקבעה למעשה הוראת מעבר שאומרת שמי שנהג בפועל במשך X שנים, יוכל להמשיך לנהוג מה שהוא נהג. מכיוון שאנחנו ויתרנו על כל הדירוג הזה – הצהרות כזב, אנחנו קיבלנו רבות - לא היתה שום דרך לבדוק את ההצהרות האלה, וממילא לאור ביטול הדירוג של הרישיונות, זה נעשה מיותר.

לאה ורון:

מתי התחילה של התקנות?

חנה ראובני:

התחילה תהיה למעשה יחד עם תחילת התקנות שאושרו היום.

ניר ימין:

נכתוב: ביום תחילתן של תקנות התעבורה (תיקון מס'...).)

היו"ר אופיר אקוניס:

ביום תחילתן של תקנות התעבורה (תיקון מס'...) – אתה מצמיד את זה לתקנות. אישרנו את התקנות, את תיקון מס' 5. תודה רבה, הישיבה נעולה.
(הישיבה ננעלה בשעה 12:20).